



Maj 2021

***Evaluering af pulje til forsøgs-  
ordning med befordring af men-  
nesker med en demensdiagnose***

***Tværgående evalueringsrapport***

---

# Indholdsfortegnelse

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 1   | Resumé.....   | 3  |
| 2   | Baggrund og formål.....                                     | 6  |
| 2.1 | Formål med evalueringen.....                                | 6  |
| 2.2 | Læsevejledning.....   | 7  |
| 3   | Tilgang og grundlag.....                                    | 8  |
| 3.1 | Tilgang til evalueringen.....                               | 8  |
| 3.2 | Datagrundlag.....   | 11 |
| 4   | Implementeringsevaluering.....                              | 14 |
| 4.1 | Organisering af befordringsordningerne.....                 | 15 |
| 4.2 | Målgruppens behov og anvendelse af ordningen.....           | 19 |
| 4.3 | Kendskab til befordringsordningerne.....                    | 23 |
| 4.4 | Tilgængelighed af befordringsordningerne.....               | 25 |
| 4.5 | Inddragelse af borgere og pårørende.....                    | 28 |
| 4.6 | Fleksibilitet i befordringsordningerne.....                 | 29 |
| 4.7 | Kompetencer hos chaufførerne.....                           | 31 |
| 4.8 | Er befordringsordningen implementeret efter hensigten?..... | 33 |
| 5   | Virkningsevaluering.....                                    | 36 |
| 5.1 | Virkning for borgerne.....                                  | 36 |
| 5.2 | Virkning for de pårørende.....                              | 40 |
| 5.3 | Skaber befordringsordningen de ønskede virkninger?.....     | 41 |
| 6   | Omkostningsvurdering.....                                   | 43 |
| 6.1 | Vurdering af omkostninger i de ti deltagerkommuner.....     | 43 |
| 6.2 | Omkostninger ved udbredelse af ordningen.....               | 45 |
| 6.3 | Opsamling på omkostningsvurdering.....                      | 49 |
| 7   | Bilag.....  | 50 |
|     | Bilag 1: Dataindsamling.....                                | 50 |
|     | Bilag 2: Spørgeskemaer.....                                 | 50 |



---

# 1 Resumé

## 1.1 Baggrund og formål

Mennesker med en demenssygdom udfordres på deres kognitive evner til at orientere sig og finde rundt, og der kan opstå udfordringer med at genkende omgivelser, afstandsbedømme og transportere sig. Borgere med demens kan derfor få behov for hjælp til befordring. Sundhedsstyrelsen har gennem satspuljeaftalen 2018-2021 iværksat en forsøgsordning med befordring af borgere med demens, hvor formålet er at give mennesker med en demensdiagnose, som bor i eget hjem, mulighed for at få befordring til fritidsformål, herunder besøg hos venner og familie, indkøb, kulturelle tilbud mv. 10 kommuner har fået midler fra befordringspuljen, herunder Esbjerg, Faxe, Faaborg-Midtfyn, Kolding, Nordfyn, Randers, Sorø, Struer, Svendborg og Varde Kommune. Sundhedsstyrelsen har valgt PwC som ekstern evaluatør af befordringsordningen.

Denne rapport indeholder en evaluering af befordringsordningen. Evalueringen består af tre dele; en implementeringsevaluering, en virkningsevaluering og en omkostningsvurdering. Formålet med implementeringsevalueringen er at belyse, hvorvidt befordringsordningen er implementeret efter hensigten i de ti kommuner, der har været en del af forsøgsordningen, samt hvilke forhold, der henholdsvis har hæmmet og fremmet en god implementering af befordringsordningen. Formålet med virkningsevalueringen er at undersøge, om befordringsordningen har haft den ønskede virkning for borgere og pårørende, hvorfor, samt under hvilke omstændigheder. Omkostningsvurderingen belyser, hvad det har kostet at implementere og drive befordringsordningen i de deltagende kommuner, samt hvad det vil koste at udbrede befordringsordningen til hele landet.

## 1.2 Metode og datagrundlag

Der er anvendt et mixed-methods-design i evalueringen, hvor der er inddraget forskellige metoder og datakilder, herunder spørgeskemaer, interviews, selvevalueringer fra kommunerne og administrative data.

Der er indsamlet spørgeskemabesvarelser fra borgere og pårørende i forbindelse med opstart i befordringsordningen, og når borgeren er udgået fra ordningen eller i forbindelse med den afsluttende evaluering. Det har været et særligt opmærksomhedspunkt at indsamle besvarelser fra borgere med demens, hvilket blandt andet hænger sammen med, at demens er en progredierende sygdom, hvor de ældre bliver dårligere over tid og i nogle tilfælde ikke har kunnet indgå i evalueringen.

Der er desuden indsamlet spørgeskemabesvarelser fra medarbejdere og chauffører, der har været tilknyttet ordningen, ligesom der er gennemført interviews med borgere, pårørende, medarbejdere og chauffører på tværs af kommunerne. Endelig er der indsamlet selvevalueringer, som er udfyldt af nøglepersoner i kommunerne samt administrative data om antallet af kørte ture, antal borgere, der har benyttet ordningen, omkostninger ved ordningen mv.

Samlet set vurderes datagrundlaget for evalueringen at være tilstrækkeligt og dækkende i forhold til de forskellige perspektiver, som evalueringen skal belyse.

## 1.3 Implementeringsevaluering

Implementeringsevalueringen har belyst en række parametre, som vurderes at have betydning for god implementering af befordringsordningen, herunder:

**Organisering:** Størstedelen af kommunerne har valgt et regionalt trafikselskab som leverandør af kørslen, mens enkelte har indgået samarbejde med et taxaselskab eller et lokalt trafikselskab. Tilmelding/visitation til ordningen sker i de fleste af kommunerne i forbindelse med demenskonsulenternes besøg i hjemmene – andre tiltag har dog også været i brug i kommunerne. Den konkrete kørsel bestilles enten telefonisk eller online ved trafikselskabet eller kommunen, hvor der i nogle tilfælde er oprettet et særligt telefonnummer til dette. Der er forskel på serviceniveauet i ordningerne på tværs af kommunerne, herunder variation i, om borgerne er alene i bilen (solokørsel) eller kører sammen med andre, mulighed for en gratis medrejsende, geografisk område for kørsel, ventetid i forbindelse med kørslen, tidspunkt på døgnet/ugen ordningen kan benyttes samt pris, og antallet af ture.

**Anvendelse:** Befordringsordningen er i otte af de ti kommuner opstartet i 2019, og er her anvendt af 126 borgere, som i alt har kørt 1.219 ture. I 2020, hvor kendskabet til ordningen er udbredt yderligere, har 308 borgere på tværs af de ti kommuner anvendt ordningen og kørt i alt 3.815 ture. Der har været begrænset efterspørgsel efter ledsagelse under kørslen, hvilket blandt andet hænger sammen med, at det under befordringspuljen ikke har været muligt at få ledsagelse til den aktivitet, som borgeren køres til.

**Kendskab:** Demenskonsulenterne (nogle steder kaldet demenskoordinatorerne) har været centrale i udbredelsen af kendskabet til ordningen. En række andre tiltag, herunder informationspjecer, opslag på sociale medier, information på kommunens hjemmeside, annoncering i lokalaviser mv. har desuden været anvendt til at udbrede kendskab til ordningen, ligesom personalet i hjemmeplejen i nogle kommuner har fortalt om ordningen i forbindelse med at de har udført opgaver i borgernes hjem.

**Tilgængelighed:** Kommunerne har på forskellig vis arbejdet for at gøre befordringsordningen lettilgængelig for målgruppen, fx ved at gøre bestilling af kørsel enkel, sikre at afhentningen af borgeren foregår trygt og sikkert, lette opkrævningen af egenbetaling mv. Kommunerne har arbejdet med en række konkrete tiltag for at øge tilgængeligheden, herunder udarbejdet vejledninger til bestilling af kørsel, givet mulighed for assistance til bestilling fra demenskonsulenter, oprettet særligt telefonnummer til bestilling, sikret præcision i afgangs- og ankomsttidspunkter, lettet opkrævning af egenbetaling, givet borgerne mulighed for gratis medrejsende samt sikret borgerne solokørsel. Borgere og pårørende vurderer på tværs af kommunerne, at det er let at anvende befordringsordningen.

**Inddragelse:** Kommunerne har i mindre grad haft fokus på at inddrage borgerne direkte i tilpasningen af befordringsordningen – dog er der på forskellige måder taget højde for målgruppens behov i etablering og tilpasning af ordningen i kommunerne. Fx giver mange kommuner udtryk for, at demenskonsulenterne, som jævnligt er i dialog med målgruppen, har et godt indtryk af deres ønsker og behov, og brugerinddragelsen derfor sker herigennem, ligesom enkelte kommuner har afholdt opstartsmøder, hvor flere interessenter har været samlet og kunne give input til ordningen. Kommunerne oplever dog, at det i mindre grad er vigtigt for borgere og pårørende at blive inddraget i tilpasningen af ordningen.

**Fleksibilitet:** De ti forsøgskommuner har alle arbejdet for at gøre befordringsordningen fleksibel for målgruppen. Kommunerne har særligt lagt vægt på, at ordningen skal kunne benyttes både i hverdage, weekender, morgen og aften. Derudover har størstedelen af kommunerne haft fokus på at gøre det muligt for borgerne at bestille kørsel med kort varsel. Borgerne og de pårørende oplever i høj grad, at befordringsordningen er fleksibel og kan tilpasses deres behov.

**Kompetencer:** Kommunerne har enten selv eller gennem trafikelskabet arbejdet for at sikre, at chaufførerne har relevante kompetencer. Tålmodighed, viden om demenssygdommen, samt at chaufførerne er rolige og kan skabe tryghed for borgerne og forstå deres behov, vurderes at være centrale kompetencer at besidde for chaufførerne.

Samlet set vurderes befordringsordningen i vidt omfang at være implementeret efter hensigten i kommunerne. Enkelte kommuner har dog ikke implementeret ordningen i fuld overensstemmelse med kriterierne i befordringspuljen, og covid-19-nedlukningerne i nogen grad hæmmet anvendelsen af ordningen.

En række faktorer vurderes på tværs af kommunerne at have *fremmet* implementeringen af befordringsordningen, herunder tæt inddragelse af demenskonsulenterne i ordningen, enkle procedurer og høj grad af fleksibilitet, mulighed for solokørsel, hvor borgeren er alene i bilen, fokus på udbredelse af kendskab til ordningen, samt at chaufførerne har relevante kompetencer.

Særligt covid-19-nedlukningen vurderes at have *hæmmet* implementeringen af befordringsordningen, ligesom ventetid i forbindelse med kørsel og manglende information til chaufførerne om, at borgerne har en demensdiagnose har hæmmet implementeringen og dermed i nogen grad begrænset anvendelsen af befordringsordningen.

I eventuel fremtidig tilrettelæggelse af lignende tilbud kan det være relevant at overveje mulighederne for ledsagelse, bredden af målgruppen for ordningen og hvilke formål, borgerne kan blive kørt til.

---

## 1.4 Virkningsevaluering

Evalueringen peger på, at borgere og pårørende i høj grad er tilfredse med mulighederne i befordringsordningen. Borgerne er i overvejende grad trygge ved at anvende ordningen, og de pårørende er trygge ved, at de gør det. Evalueringen indikerer desuden, at ordningen bidrager til, at borgerne kan have et mere aktivt fritidsliv og socialt liv, og der ses indikationer på, at ordningen kan bidrage til at øge trivsel for både borgere og pårørende.

Virkningerne for borgerne med demens er blandt andet, at de oplever frihed og selvstændighed ved ikke at være afhængige af deres pårørende i forhold til kørsel. Borgerne peger desuden på, at muligheden for at komme ud af hjemmet og få fælles oplevelser med deres pårørende er med til at øge deres trivsel. Virkningerne for borgerne kan fremmes ved at øge borgernes selvstændighed, fx ved at gøre det nemt at bestille kørslen, så borgerne selv kan gøre det.

Virkningerne for de pårørende ses blandt andet ved, at de oplever aflastning og en lettere hverdag, når de ikke altid er ansvarlige for at køre deres pårørende med demens til fritidsaktiviteter og sociale aktiviteter. De pårørende peger ligesom borgerne på, at muligheden for at komme ud af hjemmet og få fælles oplevelser er med til at øge deres trivsel. Virkningerne for de pårørende kan fremmes ved at lette hverdagen så meget som muligt, fx ved, at de gratis kan rejse med i bilen, eller at kørslen er nem for dem at bestille.

Faktorer, der øger tryghed og forudsigelighed vurderes generelt at have fremmet virkningerne af befordringsordningen, herunder at chaufføren ankommer præcist på aftalt tidspunkt, at borgerne kan få hjælp fra chaufføren, og at der ikke er andre passagerer med i bilen. Covid-19-nedlukningen vurderes at have hæmmet virkningerne, idet de deraf begrænsede muligheder for deltagelse i fritidsaktiviteter og sociale aktiviteter også begrænser muligheden for, at befordringen kan skabe trivsel.

## 1.5 Omkostningsvurdering

Under befordringsordningen har kommunerne haft omkostninger til kørsel, ledsagelse og administration mv. Omkostningerne til kørsel og ledsagelse har været dækket af befordringspuljen, mens kommunerne selv har skullet finansiere administration og andre omkostninger i forbindelse med ordningen. Der har derudover været omkostninger for borgerne med demens, pårørende og trafik- og taxaselskaber i forbindelse med ordningen. Borgerne og de pårørende har blandt andet haft omkostninger ved egenbetaling for kørslen, mens trafik- og taxaselskaberne har haft omkostninger til administration og i nogle tilfælde kompetenceudvikling mv.

Omkostningerne varierer på tværs af kommuner – det skyldes forskelle på antal borgere, der har anvendt ordningen, hvor mange ture, borgerne har kørt og serviceniveau i ordningerne. På tværs af kommuner har kørsel i gennemsnit kostet 239 kr. pr. tur i 2020, og hver enkelt borger i ordningen har i gennemsnit kørt for 2.968 kr. i 2020. Omkring 10 pct. af målgruppen for befordringsordningen (borgere med en demensdiagnose, der bor i eget hjem) har på tværs af kommuner anvendt ordningen.

En scenarieberegning viser, at det vil koste mellem 2,3 mio. kr. og 8,2 mio. kr. at udbrede befordringsordningen til hele landet. Dette er dog formentlig underestimeret pga. covid-19, der har hæmmet anvendelsen af ordningen – både i forhold til hvor mange borgere, der har brugt ordningen, og hvor mange ture, de har kørt.

## 2 Baggrund og formål

Demens påvirker hverdagen betydeligt både for de personer, som får demensdiagnosen, og for deres pårørende. Mennesker med en demenssygdom udfordres på deres kognitive evner til at orientere sig og finde rundt, og der kan opstå udfordringer med at genkende omgivelser og afstandsbedømme. Derfor kan borgere med demens have problemer med selv transportere sig eller benytte offentlige transportmidler. For at borgere med demens kan have et aktivt socialt liv og fritidsliv, trækker det ofte store veksler på pårørende, der i mange tilfælde bliver chauffører og ledsagere for deres pårørende med demens, og derfor ikke har meget frirum til sig selv.

Mennesker med demens kan derfor få behov for hjælp til befordring. Sundhedsstyrelsens forsøgsordning med befordring af mennesker med en demensdiagnose er en del af satspuljeaftalen på ældreområdet for 2018-2021. Formålet med forsøgsordningen er at give mennesker med en demensdiagnose, som bor i eget hjem, mulighed for at få befordring til fritidsformål, herunder besøg hos venner og familie, indkøb, kulturelle tilbud mv. Forsøget skal desuden bidrage til at afklare, hvilke muligheder og forudsætninger målgruppen har for at benytte ordningen, herunder i hvor høj grad de har behov for ledsagelse i forbindelse med kørslen. 10 kommuner har fået midler fra befordringspuljen, herunder Esbjerg, Faxe, Faaborg-Midtfyn, Kolding, Nordfyn, Randers, Sorø, Struer, Svendborg og Varde Kommune.

Forsøgsordningen er opstartet medio 2019 og skulle, jf. det oprindelige puljeopslag, afsluttes ultimo 2020. Grundet forsinkelse på udmøntning af puljen og covid-19 er forsøgsordningen dog forlænget til ultimo september 2021. PwC gennemfører evalueringen af ordningen for Sundhedsstyrelsen primo 2021, og evalueringen er således baseret på kommunernes erfaringer med ordningen frem til februar 2021.

Der er opstillet en række kriterier for forsøgsordningen, herunder:

- Målgruppen omfatter borgere, som har en demensdiagnose og bor i eget hjem. Ordningen omfatter således ikke borgere, der endnu ikke er udredt eller borgere, som bor i plejebolig.
- Ordningen kan anvendes til *fritidsformål*, og kan derfor ikke anvendes til lægebesøg, hospitalsbesøg, visiterede tilbud som fx træning i kommunalt regi mv.
- Ordningen giver mulighed for ledsagelse under kørslen op til 15 timer om måneden, hvor ledsagelsen kan starte i borgerens entre. Ledsagelse gennem ordningen omfatter udelukkende ledsagelse under kørsel og ikke til den aktivitet, borgeren skal transporteres til.
- Hver borger har gennem forsøgsordningen mulighed for at køre 104 enkeltture årligt, hvilket svarer til antallet af ture, der tilbydes med individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.
- Forsøgskommunerne fastlægger selv strukturen for egenbetaling af kørslen (fx betales der en pris pr. km, en fast pris pr. tur osv.), som ikke må være væsentligt højere end den almindelige takst for kollektiv trafik.

### 2.1 Formål med evalueringen

Evalueringen af befordringspuljen omfatter tre dele; en implementeringsevaluering, en virkningsevaluering og en omkostningsvurdering. Formålet med de tre dele fremgår af figuren nedenfor.

#### 1 Implementeringsevaluering

Formål: At belyse, hvorvidt befordringsordningen er blevet etableret efter hensigten samt hvilke forhold der henholdsvis fremmer og hæmmer en god implementering.



#### 2 Virkningsevaluering

Formål: At belyse, om befordringsordningen har den ønskede virkning for borgere og pårørende, hvorfor og under hvilke omstændigheder.



#### 3 Omkostningsvurdering

Formål: At belyse, hvad det koster at implementere og drive forsøgsordningen i de deltagende kommuner, samt hvad det vil koste at udbrede forsøgsordningen til resten af landet.



---

Evalueringen har både et tværgående og et individuelt perspektiv. Denne rapport belyser det tværgående perspektiv, hvor der er fokus på, hvorvidt befordringsordningen samlet set er implementeret, virker og har et realistisk omkostningsniveau på tværs af de ti forsøgskommuner. Det individuelle perspektiv har fokus på hver enkelt kommunes resultater. Det er belyst i lokale evalueringer af de ti befordringsordninger, hvor der er udarbejdet lokale evalueringsrapporter til kommunerne. Der er udarbejdet syv lokale evalueringsrapporter for de kommuner, hvor der er indsamlet tilstrækkeligt data til en lokal evaluering<sup>1</sup>.

## 2.2 Læsevejledning

Rapporten indledes med et kapitel, der beskriver evalueringstilgangen og datagrundlaget for den. Herefter følger et kapitel, der omfatter resultater vedrørende implementeringen af ordningen. Det er centralt først at se på, om befordringsordningerne er implementeret efter hensigten i de ti kommuner for at kunne vurdere, om de har de ønskede virkninger. I lyset af resultaterne i forhold til implementering af ordningerne, ses der således på resultater vedrørende virkning i det efterfølgende kapitel. Afslutningsvist følger et kapitel, hvor omkostningerne i forbindelse med ordningerne belyses. Kapitlerne indeholder følgende elementer:

- **Kapitel 3: Tilgang og grundlag:** I dette kapitel præsenteres PwC's tilgang til evalueringen af henholdsvis implementering, virkning og omkostninger samt evalueringens datagrundlag.
- **Kapitel 4: Implementeringsevaluering:** I dette kapitel præsenteres resultater vedrørende implementering af befordringsordningen i de ti kommuner. Kapitlet er struktureret efter en række parametre, som vurderes at være relevante for god implementering af befordringsordningen, herunder organisering af befordringsordningen i kommunerne, anvendelsen af ordningen, kendskab til ordningen blandt borgere og pårørende, vurderinger af tilgængelighed af ordningen, inddragelse af målgruppen i tilpasning af ordningen, fleksibilitet i ordningen og kompetencer hos chaufførerne, som varetager kørslen. Kapitlet ser afslutningsvist på, hvilke faktorer, der henholdsvis har fremmet og hæmmet en god implementering af befordringsordningen og der udledes læring på tværs.
- **Kapitel 5: Virkningsevaluering:** I dette kapitel præsenteres resultater vedrørende virkningen af befordringsordningen for borgere og pårørende, herunder tilfredshed med befordringsordningen, hvorvidt borgere med demens i højere grad deltager i fritidsaktiviteter og sociale aktiviteter, borgernes tilfredshed med deres fritidsliv og sociale liv, borgernes overordnede trivsel, samt hvorvidt de pårørende oplever, at befordringsordningen øger deres trivsel og aflaster dem. Kapitlet ser afslutningsvist på, hvilke faktorer, der har fremmet og hæmmet virkningerne, og der udledes læring på tværs.
- **Kapitel 6: Omkostningsvurdering:** I dette kapitel præsenteres resultater vedrørende omkostninger forbundet med befordringsordningerne. Der ses på, hvad de enkelte ture har kostet, hvor meget hver enkelt borger har kørt osv., samt hvad det vil koste at udbrede befordringsordningen til hele landet.

---

<sup>1</sup> De syv kommuner, der har modtaget en lokal evaluering, er Esbjerg, Faaborg-Midtfyn, Kolding, Randers, Struer, Svendborg og Varde Kommune.



---

## 3 Tilgang og grundlag

I dette afsnit beskrives de anvendte evalueringstilgange og datagrundlaget for evalueringen.

### 3.1 Tilgang til evalueringen

PwC tager udgangspunkt i en række relevante evalueringstilgange for at belyse de tre ovennævnte formål. Tilgangen til de tre devalueringer uddybes nedenfor.

#### Implementeringsevaluering

For at evaluere om, de ti kommuner har etableret og implementeret befordringsordningen efter hensigten, samt hvilke forhold der henholdsvis fremmer og hæmmer en god implementering af befordringsordningen, har vi valgt at anvende to forskellige tilgange inden for implementeringslitteraturen, dels "implementation science"-litteraturen, som omhandler fidelitetsanalyse – dvs. graden hvormed en indsats er implementeret i henhold til indsatsens programmanual eller indsatsbeskrivelse<sup>2</sup> – og dels litteraturen vedrørende analyse af "policy implementation", som omhandler indkredsning af både barrierer og understøttende forhold for en god implementering<sup>3</sup>.

Tilsammen kan disse to implementeringsstrategier belyse, hvorvidt en indsats er implementeret efter hensigten, og om der er bestemte forhold, der har betydning for implementeringen. Vi gennemfører således en analyse med henblik på at undersøge, hvordan de ti kommuner har implementeret deres befordringsordning, samt en analyse af understøttende forhold for god implementering, herunder hvilke faktorer der henholdsvis har fremmet og hæmmet implementeringen af befordringsordningen i de ti kommuner. Herunder besvares følgende spørgsmål:

- Hvordan har kommunerne organiseret deres befordringsordning?
- Hvor mange borgere har anvendt ordningen, og hvor meget har de brugt den?
- Hvordan har kommunerne udbredt kendskab til ordningen?
- Hvordan har kommunerne arbejdet med at gøre ordningen tilgængelig for målgruppen?
- Hvordan har kommunerne inddraget borgere og pårørende i tilpasningen af ordningen?
- Hvordan har kommunerne arbejdet med at gøre ordningen fleksibel for målgruppen?
- Hvordan har kommunerne sikret, at chaufførerne har de rette kompetencer til at varetage kørsel af målgruppen?
- Hvilke forhold har henholdsvis fremmet og hæmmet implementeringen af befordringsordningen?

#### Virkningsevaluering

For at evaluere, om befordringsordningerne i de ti kommuner har den ønskede virkning for målgruppen, har vi valgt en hypotesetestende tilgang til virkningsevalueringen. Her har vi indledningsvist i projektet udarbejdet en forandringsteori (se figur 1 nedenfor), der beskriver, hvordan befordringsordningen forventes at skabe virkning for borgerne, samt hvilken virkning, den forventes at skabe. Forandringsteorien er kvalificeret og valideret med de involverede kommuner på en workshop i august 2019. På baggrund af forandringsteorien har vi udledt konkrete forventninger til, hvordan befordringsordningen virker, som vi har testet i både spørgeskemaer og interviews. Virkningsevalueringen besvarer følgende spørgsmål:

- Hvilke virkninger har befordringsordningen for borgerne?
  - Giver befordringsordningen borgerne øgede muligheder for at deltage i fritidsaktiviteter og sociale aktiviteter?
  - Oplever borgerne, at deltagelse i fritidsaktiviteter og sociale aktiviteter forbedrer deres fritidsliv og sociale liv?

---

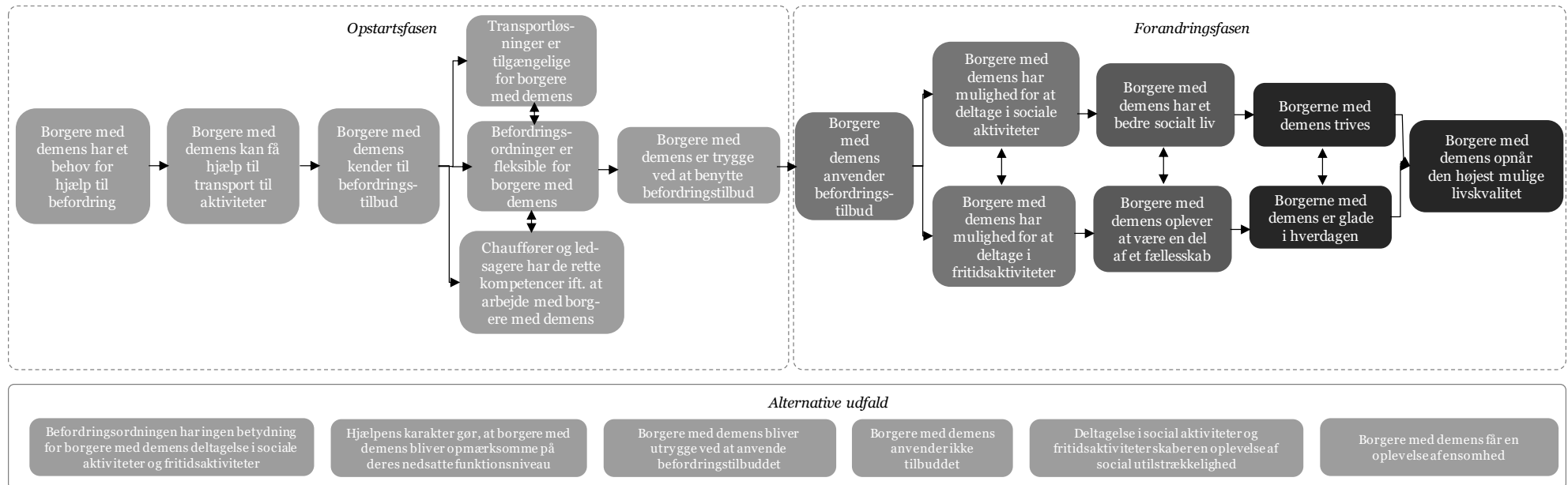
<sup>2</sup> Fixsen, D. et al (2005): Implementation Research: A Synthesis of the Literature.

<sup>3</sup> Winter, S. C. & Nielsen, V. L. (2008): Implementering af Politik.



- 
- Medvirker et bedre fritidsliv og socialt liv til, at borgernes trivsel øges?
  - Hvilke virkninger har befordringsordningen for de pårørende?
    - Oplever de pårørende, at deres pårørende med demens i højere grad trives?
    - Oplever de pårørende, at befordringsordningen aflaster dem og gør deres hverdag lettere?
    - Medvirker aflastning og en lettere hverdag til, at de pårørendes trivsel øges?

**Figur 1: Forandringsteori for befordringsordningen**



**Antagelser**

HVIS borgere med demens har et behov for hjælp til befordring, SÅ kan de få hjælp til transport til aktiviteter, FORDI der er et politisk ønske om, at hjælpe borgere med demens med befordring, jf. satspuljeaftalen på ældreområdet 12 initiativer (2018)

HVIS borgere med demens kan få hjælp til transport til aktiviteter, OG borgere med demens kender til befordringstilbud, OG transportløsninger er tilgængelige og fleksible OG chauffører og ledsagere har de rette kompetencer SÅ vil borgere med demens være trygge ved at anvende befordringstilbuddet, FORDI forudsigelighed samt personale med de rette kompetencer kan skabe en tilknytning til borgere med demens, hvilket fremmer oplevelsen af tryghed og tillid i relationen<sup>1</sup>

HVIS borgere med demens er trygge ved befordringsordningen, SÅ vil de anvende den, FORDI tryghed, genkendelighed, forudsigelighed og overskuelighed mindsker borgere med demens niveau af stress og fremmer dermed lysten til at anvende befordringstilbud<sup>2</sup>

HVIS borgere med demens anvender befordringstilbud, SÅ har de mulighed for at deltage i sociale aktiviteter og fritidsaktiviteter, FORDI de på en tilgængelig, fleksibel og tryk måde får mulighed for at blive transporteret til de aktiviteter, de ønsker at deltage i.

HVIS borgere med demens deltager i sociale aktiviteter og fritidsaktiviteter, SÅ får de et bedre socialt liv og oplever at være en del af et fællesskab, FORDI deltagelse i sociale aktiviteter og fritidsaktiviteter mindsker følelsen af ensomhed og skaber en samhørighed med andre mennesker

HVIS borgere med demens oplever et bedre socialt liv OG borgere med demens oplever at være en del af et fællesskab, SÅ vil borgere med demens i højere grad trives og være glade i hverdagen, FORDI forskning viser, at det at have et godt socialt netværk har en beskyttende effekt i forhold til kognitive funktioner og således kan sænke risikoen for forværring af demenssymptomer, hvilket øger borgernes trivsel<sup>3</sup>

HVIS borgere med demens trives og er glade i hverdagen, SÅ vil de opnå en høj livskvalitet, FORDI borgerens niveau af trivsel og glæde i hverdagen er definerende for livskvaliteten

**Kilder:**

- 1) Nationalt Videncenter for Demens (2019): Metoder til pleje og omsorg
- 2) Christensen, Mads (2015): Tryghed og omsorg er den bedste medicin for demente patienter (i Sygeplejersken)
- 3) Crooks, Valerie et. al (2007): Social Network, Cognitive Function, and Dementia Incidence Among Elderly Women

## Omkostningsvurdering

For at vurdere, hvad befordringsordningerne har kostet, og hvad det vil koste at udbrede ordningen til hele landet, har vi valgt en tilgang til omkostningsvurderingen, som indeholder to centrale elementer. Første element omhandler en kortlægning af omkostningerne forbundet med befordringsordningen i de ti deltagerkommuner. Denne kortlægning danner baggrund for det andet element, som omhandler estimering af omkostninger ved udbredelse af ordningen.

### 3.2 Datagrundlag

Det er centralt, at evalueringen giver et solidt og retvisende billede af, hvordan befordringsordningerne i kommunerne er blevet implementeret, virker og hvilke omkostninger, der er forbundet hermed. Derfor har vi valgt et Mixed Methods design til både implementerings- og virkningsevalueringen, hvor vi har anvendt forskellige metoder og datakilder, herunder både spørgeskemaer, interviews, selvevalueringer fra kommunerne og indsamling af administrative data. Dette betyder, at vi opnår en større sikkerhed for resultaternes gyldighed, når de samme tendenser genfindes på tværs af datakilder. Figuren nedenfor illustrerer de forskellige datakilder, der anvendes i evalueringen.

**Figur 2: Evalueringens datakilder**



Det ses af figuren, at evalueringen anvender data fra henholdsvis spørgeskemaer, interviews, selvevalueringer fra kommunerne og administrative data. Datakilderne uddybes nedenfor.

#### Spørgeskemaundersøgelser

Der er gennemført spørgeskemaundersøgelser blandt borgere med demens, pårørende til borgere med demens samt medarbejdere, der har været tilknyttet befordringsordningen, herunder projektledere, demenskonsulenter/-koordinatorer, ledsagere mv. i kommunerne samt chauffører fra de involverede trafikselskaber.

Blandt borgere med demens og deres pårørende er der gennemført henholdsvis en opstartsmåling og en opfølgingsmåling. Formålet er at belyse, hvilke virkninger befordringsordningen har for borgere og pårørende, herunder om ordningen bidrager til, at borgerne oplever at have et mere aktivt fritidsliv og socialt liv efter at have benyttet ordningen. Opstartsmålingerne er indsamlet i forbindelse med borgerne opstart i ordningen, mens opfølgingsmålingerne er indsamlet, enten når borgeren udgår fra ordningen eller i forbindelse med den afsluttende evaluering. Spørgeskemaundersøgelserne blandt borgere med demens og deres pårørende er indsamlet i perioden efteråret 2019 til februar 2021. Dataindsamlingsmetoden er uddybet yderligere i bilag 1.

I nogle kommuner er der indsamlet et begrænset antal besvarelser af spørgeskemaer blandt borgere med demens og i nogle tilfælde også deres pårørende. Det skyldes blandt andet, at antallet af borgere,



der har anvendt befordringsordningen, har været lavere end forventet pga. covid-19-nedlukning. Derudover har kommunerne haft udfordringer med at indsamle besvarelser blandt målgruppen – særligt ved opfølgingsmålingen, hvor flere borgere i perioden af forskellige årsager er blevet for fysisk og/eller psykisk svage til at anvende ordningen. I analysen af spørgeskemaresultaterne skal der således tages forbehold for, at de baserer sig på forholdsvis få respondenter i forhold til målgruppens samlede størrelse. Nedenfor ses et overblik over antallet af indsamlede besvarelser blandt borgere med demens og deres pårørende.

**Tabel 1: Overblik over dataindsamlingen – borgere og pårørende**

| Respondentgruppe                 | Antal besvarelser af spørgeskema |            |
|----------------------------------|----------------------------------|------------|
|                                  | Opstart                          | Opfølgning |
| Borgere med demens               | 158                              | 63         |
| Pårørende til borgere med demens | 163                              | 112        |

Der er også gennemført en spørgeskemaundersøgelse blandt medarbejdere i kommunerne. Formålet med dette er at indhente de involverede medarbejders vurderinger af implementeringen af befordringsordningen, samt vurderinger af, hvilke virkninger, ordningen har for borgerne. Spørgeskemaet er sendt ud til projektlederen i kommunen, som efterfølgende har videredistribueret til relevante personer i den pågældende befordringsordning herunder demenskonsulenter/-koordinatorer i kommunen, chauffører hos kørselsleverandøren mv. På baggrund af medarbejdernes indledende tilkendegivelser af deres funktion (fx projektleder, demenskonsulent, chauffør mv.) er de blevet stillet spørgsmål med relevans for dem. Chauffører i trafikselskaberne er således ikke blevet spurgt om, hvordan kommunen har udbredt kendskab til befordringsordningen mv. Dataindsamlingen er gennemført i januar-februar 2021.

Nedenfor ses et overblik over antallet af besvarelser indhentet blandt de forskellige medarbejdergrupper på tværs af kommunerne. Det skal her nævnes, at det ikke har været meningsfuldt at indsamle besvarelser fra chauffører i alle befordringsordningerne. Det skyldes, at de enkelte chauffører i nogle ordninger har kørt et meget begrænset antal ture med borgere med demens og derfor i mindre grad kan vurdere virkningerne af ordningen.

**Tabel 2: Overblik over dataindsamlingen – medarbejdere**

| Respondentgruppe             | Antal besvarelser af spørgeskema |
|------------------------------|----------------------------------|
| Projektleder                 | 12                               |
| Demenskonsulent/-koordinator | 28                               |
| Chauffør                     | 22                               |
| Ledsager                     | 1                                |
| Andet*                       | 26                               |
| <b>I alt</b>                 | <b>89</b>                        |

\*) Andet omfatter bl.a. fx ældrekonsulenter, videnspersoner på demensområdet, kontaktpersoner i trafikselskaber, administrative medarbejdere i kommunerne mv.

## Interviews

Der er gennemført interviews for at nuancere, supplere og uddybe perspektiverne fra spørgeskemaundersøgelsen. Der er gennemført interviews med en række forskellige interviewpersoner på tværs af kommunerne. Projektlederen er i alle ti kommuner interviewet. Herudover har vi i samarbejde med

projektlederen identificeret andre relevante interviewpersoner, herunder demenskonsulenter/-koordinatører, chauffører, kørselskoordinatører, andre administrative medarbejdere mv., ligesom projektlederne har formidlet kontakt til borgere og pårørende. I nogle kommuner har det ikke været muligt at interviewe borgere med demens – her har enten demenskonsulenterne/-koordinatørerne eller de pårørende vurderet, at borgerne har været for svage til at deltage i et interview. Alle kommuner er dog repræsenteret i interviewene, og grundlaget for at analysere implementering og virkning af befordringsordningen i de enkelte kommuner vurderes således forholdsvis dækkende.

Interviewene er gennemført med en semistruktureret tilgang for at sikre, at alle relevante temaer for evalueringen belyses samtidig med, at der gives plads til, at de enkelte interviewpersoner kan bringe andre overvejelser og perspektiver i spil end dem, der på forhånd er defineret. Der er både gennemført fokusgruppeinterview og enkeltinterview med henblik på at indsamle perspektiver fra så bred en kreds som muligt. Grundet covid-19-nedlukning er alle interviews gennemført virtuelt. Interviewene er gennemført i februar 2021.

Nedenfor ses et overblik over antallet af interviews, der er gennemført med de forskellige respondentgrupper:



**Borgere med demens:** 15 interviews



**Pårørende:** 44 interviews



**Medarbejdere:** 17 interviews med i alt 35 medarbejdere

### Selvevaluering og administrative data

Alle kommuner har udfyldt en selvevaluering, som omhandler, hvorvidt de planlagte elementer i befordringsordningen er oprettet og bliver anvendt regelmæssigt. Kommunerne har her modtaget en skabelon med angivelse af de efterspurgte oplysninger og har således haft mulighed for at drøfte svarene internt og finde frem til informationerne. Kommunerne har ligeledes udfyldt en skabelon med administrative data vedrørende omfang af anvendelse og omkostninger til ordningen. Selvevalueringerne og administrative data er indsamlet i februar 2021.

### Vurdering af evalueringens grundlag

Opsummerende er der i forbindelse med evalueringen gennemført interviews og indsamlet spørgeskemabesvarelser fra borgere med demens, pårørende til borgere med demens og medarbejdere i kommunerne. Derudover er der indsamlet selvevalueringer og administrative data fra alle kommunerne.

I forhold til borgere med demens skal det forholdsvis lave antal opfølgningsskemaer ses i lyset af, at demens er en progredierende sygdom, hvor de ældre bliver dårligere over tid, hvilket har medført, at nogle borgere ikke har været i stand til at udfylde opfølgningsspørgeskemaet, fordi deres funktionsniveau er blevet dårligere, siden de startede i ordningen. Nogle borgere er desuden flyttet i plejebolig i perioden og er således udgået fra målgruppen. Endelig er nogle borgere afgået ved døden i forsøgsperioden. I lyset af disse omstændigheder og målgruppens forudsætninger vurderes det samlet set, at datagrundlaget kan anvendes til at belyse borgernes perspektiv i evalueringen.

Der er gennemført både opstartsmåling og opfølgningmåling med en stor andel af de pårørende, ligesom der er gennemført forholdsvis mange interview med pårørende. Samlet set vurderes grundlaget for at belyse de pårørendes perspektiv i evalueringen som dækkende.

I forhold til medarbejdere i kommunerne er der gennemført interviews og indhentet spørgeskemabesvarelser fra relevante personalegrupper i kommunerne. Det har her været muligt at indsamle data fra hovedparten af de involverede medarbejdere og datagrundlaget vurderes her at være solidt. Ift. at belyse medarbejdernes perspektiv.

Samlet set vurderes datagrundlaget for evalueringen således at være tilstrækkeligt og dækkende ift. de forskellige perspektiver, som evalueringen skal belyse.

## 4 Implementeringsevaluering

Formålet med dette kapitel er at belyse, hvordan befordringsordningerne er implementeret i de ti forsøgskommuner. For at gøre dette ses der på en række parametre, som vurderes at have betydning for god implementering af befordringsordningen. Jf. forandringsteorien for befordringsordningen, skal ordningen først oprettes og organiseres under inddragelse af målgruppens behov, hvorefter der kan udbredes kendskab til ordningen. Ordningen skal være tilgængelig og fleksibel for målgruppen, og chaufførerne skal have de rette kompetencer for at skabe tryghed ved ordningen. Når borgerne er trygge ved befordringstilbuddet, vil de begynde at anvende det. Disse parametre undersøges i de nedenstående afsnit, hvorefter der afslutningsvist samles op på implementeringen af ordningen på tværs af kommunerne. Endelig belyses faktorer, der henholdsvis har fremmet og begrænset implementeringen af befordringsordningerne i kommunerne, og der udledes en række generelle læringspunkter. I analyserne anvendes alle evalueringens datakilder, herunder spørgeskemaundersøgelser, interviews, selvevalueringer og administrative data.

### Centrale pointer fra implementeringsevalueringen



- Størstedelen af kommunerne har valgt et regionalt trafikselskab som leverandør af kørslen, mens enkelte har indgået samarbejde med et taxaselskab eller et lokalt trafikselskab.
- Demenskonsulenterne/-koordinatorerne har været centrale i at udbrede kendskabet til ordningen.
- Tilmelding/visitation til ordningen sker i de fleste af kommunerne i forbindelse med demenskonsulenterne/-koordinatorernes besøg i hjemmene – andre tiltag har dog også været i brug i kommunerne.
- Kørslen bestilles enten telefonisk eller online ved trafikselskabet eller kommunen – i nogle tilfælde ved at ringe på et særligt oprettet telefonnummer.
- Der er forskel på serviceniveaet i ordningerne på tværs af kommunerne – herunder variation i solokørsel vs. samkørsel, mulighed for en gratis medrejsende, geografisk område for kørsel, ventetid, tidspunkt på døgnet/ugen ordningen kan benyttes, pris, og maksimalt antal ture.
- Borgere og pårørende vurderer på tværs af kommunerne, at befordringsordningen i høj grad er lettilgængelig og fleksibel.
- Kommunerne har i mindre grad haft fokus på at inddrage borgerne direkte i tilpasningen af befordringsordningen – dog er der på forskellige måder taget højde for målgruppens behov i etablering og tilpasning af ordningen i kommunerne.
- Kommunerne har enten selv eller gennem trafikselskabet arbejdet for at sikre, at chaufførerne har relevante kompetencer - tålmodighed, viden om demenssygdommen, samt at chaufførerne er rolige og kan skabe tryghed for borgerne og forstå deres behov, vurderes at være centrale kompetencer at besidde for chaufførerne.
- Befordringsordningen er i 2019 og 2020 blevet anvendt af henholdsvis 126 og 307 borgere, som har kørt henholdsvis 1.219 og 3.815 ture.
- Der er været et minimum af efterspørgsel efter ledsagelse under kørslen.
- Befordringsordningen vurderes i vidt omfang at være implementeret efter hensigten i kommunerne – dog har enkelte kommuner ikke implementeret ordningen i fuld overensstemmelse med kriterierne i befordringspuljen. Særligt inddragelse af demenskonsulenter/-koordinatorer, enkle procedurer og høj grad af fleksibilitet, mulighed for solokørsel, fokus på udbredelse af kendskab samt at chaufførerne har relevante kompetencer, vurderes at have *fremmet* implementeringen. Ventetid, mangel på information til chaufførerne om borgerens demensdiagnose samt covid-19 vurderes at have *hæmmet* implementeringen.
- I eventuel fremtidig tilrettelæggelse af lignende tilbud kan det være relevant at overveje mulighederne for ledsagelse, bredden af målgruppen for ordningen og hvilke formål, borgerne kan blive kørt til.



## 4.1 Organisering af befordringsordningerne

Evalueringen belyser, hvordan befordringsordningen er organiseret i de ti forsøgskommuner. Der ses på valg af leverandør af kørsel, hvordan borgere tilmeldes/visiteres til ordningen, muligheder ift. bestilling, afhentning, egenbetaling mv., samt serviceniveau i ordningen.

### Leverandør af kørslen

Kommunerne har i forbindelse med befordringspuljen anvendt tre forskellige leverandørtyper:

1. Regionalt trafikselskab (7 kommuner)
2. Lokalt trafikselskab (1 kommuner)
3. Taxaselskab (2 kommuner).

Tabellen nedenfor viser et overblik over kommunernes konkrete valg af kørselsleverandør.

**Tablet 3: Oversigt over kommunernes valg af leverandører**

| Kommune         | Udbyder af kørsel                 | Kategori                |
|-----------------|-----------------------------------|-------------------------|
| Faxe            | Movia                             | Regionalt trafikselskab |
| Sorø            | Movia                             | Regionalt trafikselskab |
| Faaborg-Midtfyn | Fynbus                            | Regionalt trafikselskab |
| Svendborg       | Fynbus                            | Regionalt trafikselskab |
| Nordfyns        | Fynbus                            | Regionalt trafikselskab |
| Randers         | Midttrafik                        | Regionalt trafikselskab |
| Kolding         | Sydtrafik                         | Regionalt trafikselskab |
| Varde           | Sydjysk Befordring                | Lokalt trafikselskab    |
| Struer          | Terndrup Taxa/Struer Thyholm Taxa | Taxa                    |
| Esbjerg         | Esbjerg Taxa                      | Taxa                    |

Kommunerne har haft forskellige overvejelser i forbindelse med valg af leverandør. Mange af de kommuner, der samarbejder med et regionalt trafikselskab, lagde vægt på, at der i forvejen eksisterede et samarbejde med trafikselskaberne om flextrafik og handicapkørsel. Kommunerne, der har valgt et taxaselskab eller et lokalt trafikselskab har særligt lagt vægt på at gøre ordningen fleksibel for målgruppen. Citaterne til højre og nedenfor illustrerer nogle af kommunernes overvejelser i forbindelse med valg af leverandør.

*”Vi kontaktede første det regionale trafikselskab. De kunne ikke tilbyde det produkt, vi ønskede. Vi ville have sikkerhed for, at borgeren bliver hentet præcist på det tidspunkt, der bliver angivet. Derudover ville vi sikre borgerne solokørsel.”*

**Medarbejder**

*”Vi prøvede først at se, om vi havde noget lokalt – et lille taxafirma, eller noget i den stil. Det var der umiddelbart ikke, så vi tænkte hurtigt, at vi skulle have fat i det regionale trafikselskab. Vi kunne se, at befordringsordningen kunne ligge op ad noget af den øvrige visiterede kørsel i kommunen, så vi ville få en samarbejdspartner der vidste hvad det handlede om fra start.*

**Medarbejder**

### Tilmelding/visitation til ordningerne

Som nævnt indledningsvist skal borgerne have en demensdiagnose og bo i eget hjem for at være i målgruppen for ordningen. Borgerne skal derfor visiteres til eller tilmeldes befordringsordningen.

På tværs af de ti forsøgskommuner er der arbejdet med forskellige løsninger i forhold til, hvordan borgerne bliver tilmeldt eller visiteret til befordringsordningen. Størstedelen af kommunerne har valgt, at

demenskonsulenterne/-koordinatorene kan bevillige ordningen direkte til borgerne i forbindelse med hjemmebesøg. Dette opleves på tværs af kommunerne positivt, både fordi bevillingen kan gives på stedet og ikke skal godkendes af en visitator, og fordi demenskonsulenterne/-koordinatorene kender borgerne og kan give den nødvendige information og skabe tryghed omkring at bruge ordningen.

Selve tilmeldingen sker i størstedelen af kommunerne ved, at borgerne selv eller med hjælp fra demenskonsulenterne udfylder et ansøgningsskema med de oplysninger, som skal formidles videre til kørselsleverandøren.

En enkelt kommune har valgt, at borgerne ikke skal visiteres af en medarbejder for at kunne anvende befordringsordningen, jf. boksen nedenfor.



### **Eksempel: Selvvisitation**

Randers Kommune har valgt, at borgerne selv kan visitere sig ind i befordringsordningen, og borgerne kan således ringe og bestille kørsel uden forudgående kontakt til kommunen. Når borgeren bestiller den første tur, følger en kommunal medarbejder op på, om borgeren er i målgruppen for befordringsordningen. Kommunen har valgt denne tilgang for at gøre ordningen så tilgængelig som muligt for målgruppen ved at minimere eventuelle barrierer i form af visitation og tilmelding.


En enkelt kommune har valgt, at borgerne skal ansøge om ordningen med brug af NemID – enten hjemmefra eller ved fremmøde i kommunens borgerservice. Her har en udfordring dog været, at borgerne har svært ved selv at håndtere NemID, og at medarbejderne grundet GDPR ikke må assistere borgerne hermed. Den pågældende kommune har dog i starten af 2021 fundet en løsning, hvor medarbejderne kan ansøge på vegne af borgerne i forbindelse med hjemmebesøg via kommunens omsorgssystem.

I forbindelse med tilmelding/visitation til ordningen, vurderes det i nogle kommuner særskilt, hvilke hjælpemidler, borgeren visiteres til at kunne medbringe i bilen (fx kørestol), hvilken assistance fra chaufføren, der er behov for, om der er behov for ledsagelse mv. Kommunerne, der samarbejder med taxaselskaber om befordringen tilbyder som udgangspunkt en gratis medrejsende og hjælp fra chaufføren.

På tværs af kommunerne er der forskel på, hvordan kvalitetsstandarder for ordningen er formuleret. Nogle kommuner har fastlagt yderligere inklusionskriterier til målgruppen for ordningen, herunder har to kommuner krav om, at der ikke må være en bil til rådighed i husstanden, eller at borgeren grundet sin demenssygdom ikke er i stand til selv at køre bil, anvende almindelige kollektive transportmidler eller har pårørende, der har mulighed for at køre for borgeren. En enkelt kommune stiller krav om, at borgerne skal være selvhjulpne i forhold til personlig pleje, samt at borgerne via understøttende dialog er i stand til at formulere personlige håb, drømme og ønsker. Enkelte borgere har i forsøgsperioden anvendt kørselsordningen til visiterede tilbud i kommunen, ligesom borgere under udredning for demens i få tilfælde har anvendt ordningen.

### **Bestilling af kørsel**

Når leverandørerne af kørsel er identificeret i kommunerne, skal der indgås aftaler eller etableres systemer til bestilling af kørslen. Kommunerne har valgt forskellige tilgange til, hvordan kørslen bestilles, jf. figuren nedenfor, der viser et overblik over kommunernes modeller. Det ses af figuren, at kørslen i størstedelen af kommunerne bestilles ved at ringe til trafikskabet eller bestille online på trafikskabets hjemmeside. I to kommuner er der oprettet et særligt telefonnummer til bestilling af kørsel, og i en kommune bestilles kørslen ved kommunens kørselskontor. Der er desuden forskel på, i hvor god tid, kørslen skal bestilles, jf. oversigten.

|                             |  <b>Kommune</b> |  <b>Bestilling</b> |  <b>Seneste tidspunkt for bestilling</b> |
|-----------------------------|--|---|---|
| <b>Regionalt trafikskab</b> | Sorø<br>Faxe<br>Svendborg<br>Nordfyn<br>Faaborg-Midtfyn<br>Kolding                               | Direkte ved trafikskab – online eller telefonisk  | 2 timer før ønsket afgangstidspunkt   |
|                             | Randers  | Ved kommunal medarbejder - særligt oprettet telefonnummer   | Kl. 12 dagen inden ønsket afgangstidspunkt  |
| <b>Taxa</b>                 | Esbjerg  | Ved taxaselskabet – særligt oprettet telefonnummer  | Umiddelbart inden kørslen ønskes  |
|                             | Struer   | Ved taxaselskabet – hovednummer   |   |
| <b>Lokalt trafikskab</b>    | Varde  | Ved kommunens kørselskontor   | To dage inden ønsket afgangstidspunkt   |

### Egenbetaling

Kommunerne har i forbindelse med etablering af befordringsordningerne skullet fastlægge en struktur for egenbetaling, som ikke må være væsentligt højere end den almindelige takst for kollektiv trafik. Kommunerne har fastlagt forskellige takster og opkrævningsmetoder, jf. figuren nedenfor.

|  <b>Kommune</b> |  <b>Takst</b>  |  <b>Opkrævning</b> |
|--|---|--|
| Sorø<br>Faxe   | Movias takster:<br>24 kr. for de første 5 km.<br>5-40 km: 2,40 kroner/km.<br>+40 km: 1,20 kroner/km.<br>Medlemsgebyr på 300 kr. årligt* | Månedligt via betalingservice  |
| Svendborg<br>Nordfyn<br>Faaborg-Midtfyn  | Fynbus takster:<br>40 kr. for de første 10 km.<br>Derefter 4 kr./km<br>Maks 150 kr. pr. tur   | Kontant til chaufføren ved turen start   |
| Kolding  | Sydtrafiks takster:<br>5,5 kr./km – min. 40 kr. pr. tur   | Månedligt via betalingservice  |
| Randers  | Følger Midttrafiks prisberegner - dog gratis inden for kommunen   | Månedligt via betalingservice  |
| Esbjerg  | 2 kr. pr. km  | Kort eller kontant i bilen   |
| Varde  |   | Månedligt via betalingservice  |
| Struer   | 20 kr. pr. tur – uanset længde  | Månedligt via betalingservice  |

\*) I Faxe Kommune dækker kommunen medlemsgebyret – borgerne betaler selv i Sorø Kommune.



Som det ses af oversigten ovenfor, er der forskel på både taksterne for egenbetaling, og hvordan beløbet opkræves. I de syv kommuner, der har valgt det regionale trafikkselskab som leverandør af kørslen, følger egenbetalingen trafikkselskabets eksisterende takster for handicapkørsel. I en af disse kommuner er kørsel inden for kommunens grænser dog uden beregning, hvis borgerne har pensionskort. I to kommuner betaler borgerne 2 kr. pr. km – egenbetalingen var oprindeligt sat til 3 kr. pr. km i den ene kommune, men i kraft af, at borgerne blev opmærksomme på, at nabokommunen leverede kørsel til 2 kr. pr. km, satte kommunen egenbetalingen ned til samme beløb. En enkelt kommune har valgt at have fast pris pr. tur uanset længde på 20 kr. pr. enkelttur.

Beløbet til egenbetaling betales på forskellige måder i kommunerne. I de fleste kommuner betales det månedligt via betalingsservice. I de fynske kommuner, hvor kørslen varetages af Fynbus, betales beløbet kontant til chaufføren ved turens start. I én kommune, hvor det lokale taxaselskab leverer kørslen, betales der med kort eller kontanter i bilen som ved almindelig taxakørsel.

### Serviceniveau

Kommunerne har i et vist omfang selv kunnet tilrettelægge ordningerne, herunder hvilket niveau af service, der tilbydes borgere og pårørende. Kommunerne har under befodringspuljen kunnet få dækket omkostninger til kørsel og ledsagelse op til 15 timer om måneden. Der har været et krav om, at der skal opkræves egenbetaling fra borgerne i forbindelse med kørslen. Egenbetalingen fra borgerne ikke må være væsentligt højere end den almindelige takst for kollektiv trafik. Serviceniveau kan omfatte flere elementer. På baggrund af analysen er en række centrale parametre for serviceniveau identificeret, jf. punktstillingen nedenfor. Kommunernes serviceniveau varierer på tværs af parametrene:

- **Solokørsel vs. samkørsel.** I syv ud af de ti kommuner bliver borgerne tilbudt solokørsel, hvor borgerne og evt. ledsager/medrejsende er alene i bilen. Solokørsel indebærer desuden, at borgerne bliver kørt den direkte vej mellem de ønskede adresser. I tre kommuner er befodringsordningen en samkørselsordning, hvor der kan være andre passagerer med under kørslen. Turen er således længere end den direkte vej mellem de ønskede adresser.
- **Mulighed for gratis medrejsende/ ledsager.** Kommunerne varierer i forhold til, i hvilket omfang det tilbydes, at en pårørende kan rejse gratis med i bilen. I en enkelt kommune opkræves et beløb for, at der er en medrejsende i bilen på halvdelen af prisen på borgerens billet. I størstedelen af kommunerne kan borgeren gratis tage en medrejsende med i bilen – borgerne skal dog i de fleste kommuner visiteres til dette. I en enkelt kommune kan borgeren blive visiteret til to gratis medrejsende, jf. boksen nedenfor.



#### Eksempel: To gratis medrejsende

Faxe Kommune har valgt at tilbyde borgerne op til to gratis medrejsende i forbindelse med kørslen. Dette er valgt på baggrund af et ønske fra målgruppen, der blev kommunikeret på et interessentmøde i forbindelse med opstart af befodringsordningen. Her var målgruppen repræsenteret af Alzheimerforeningen, Ældre Sagen, en enkelt borger og en gruppe pårørende til borgere med demens, som vurderede, at nogle borgere ikke ville kunne bruge ordningen, hvis der kun blev tilbudt én gratis medrejsende.

- **Geografisk område for kørsler.** Kommunerne varierer ligeledes i forhold til, i hvilket geografisk område, borgerne kan benytte sig af befodringsordningen. Halvdelen af kommunerne tilbyder kørsel inden for et afgrænset område, fx i Region Syddanmark eller på Sjælland, mens de resterende fem kommuner tilbyder kørsel i hele landet.
- **Ventetid.** Der er på tværs af befodringsordningerne forskel på, om borgerne afhentes på et præcist tidspunkt, eller om trafikkselskaberne oplyser et tidsmæssigt interval for ankomst af kørslen. I de fleste kommuner, der samarbejder med et regionalt trafikkselskab, angives et interval for ankomsttidspunktet – dog er der indgået lokale aftaler i nogle kommuner, så borgernes afhentes præcist.

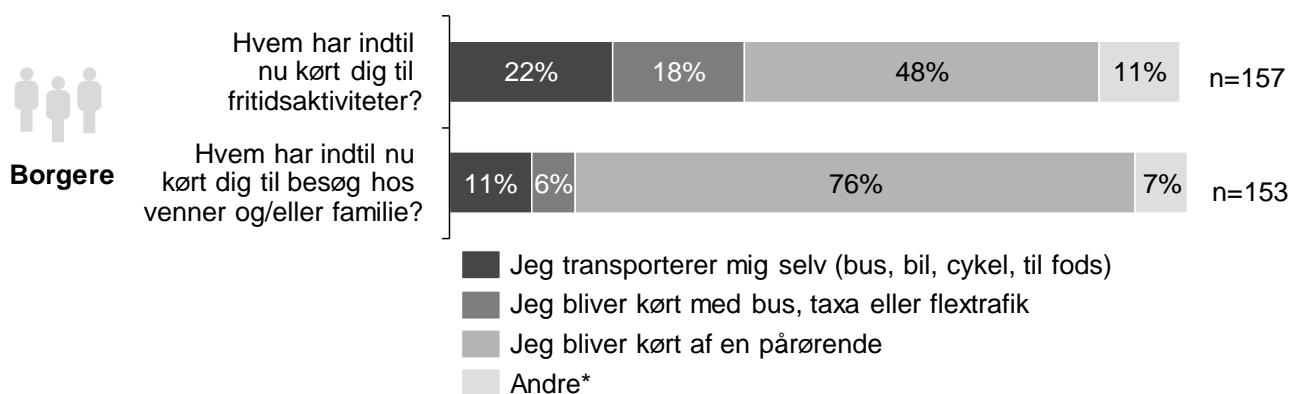
- **Tidspunkt for kørsel.** Kommunerne har forskellige begrænsninger på, hvornår befordringsordningerne kan anvendes – dog er der brede rammer for anvendelse i alle ti kommuner. Tre kommuner tilbyder kørsel alle dage fra kl. 7:00 til 23:00 med udvidet køretid natten efter fredag, lørdag og helligdage, hvor kørslen skal være påbegyndt senest kl. 02:00. De resterende syv kommuner tilbyder kørsel på alle tidspunkter af døgnet på alle ugedage.
- **Pris.** Niveauet for egenbetaling varierer jf. afsnittet ovenfor. Det er dog ikke entydigt hvilke af kommunerne, der tilbyder den laveste egenbetaling til målgruppen. En fast pris pr. tur på 20 kr. er fx billig, hvis turen er lang, mens 20 kr. for en tur på få kilometer kan opleves dyr. Omvendt er betalingen på 2 kr. pr. km billig for korte ture, mens de længere ture er dog dyrere her – en tur på 200 km vil fx koste 400 kr. For at prisen for turen ikke bliver for høj, har nogle kommuner maksimumpriser for turene på fx 150 kr. pr. tur.
- **Loft over antal ture.** Størstedelen af kommunerne tilbyder borgerne 104 enkeltture pr. år, jf. rammerne i befordringspuljen. Nogle kommuner har dog valgt at tilbyde borgerne mere end 104 ture årligt, mens en enkelt kommune har set de 104 ture pr. borger som et gennemsnit på tværs af borgere, der er visiteret til befordringsordningen. Ingen borgere har dog kørt mere end 104 ture pr. år.

Kommunerne har således organiseret befordringsordningerne forskelligt med forskellige leverandører af kørslen, muligheder for bestilling, modeller for egenbetaling og serviceniveau. I afsnittet nedenfor ses der nærmere på omfanget af anvendelsen af ordningen i kommunerne.

## 4.2 Målgruppens behov og anvendelse af ordningen

Evalueringen belyser ligeledes selve anvendelsen af ordningen, herunder målgruppens behov for hjælp til kørsel til fritidsaktiviteter og sociale aktiviteter, jf. kriterierne for forsøgsordningen. Derfor er borgerne i forbindelse med opstarten i kørselsordningen blevet spurgt om, hvem der inden ordningen har kørt dem til fritidsaktiviteter og sociale aktiviteter, jf. figur 3 nedenfor. Her angiver knap halvdelen af de adspurgte borgere, at de er blevet kørt af en pårørende til fritidsaktiviteter, godt en femtedel har transporteret sig selv, knap en femtedel er blevet kørt med bus, taxa eller flextrafik, og godt en ud af ti svarer "andre". I forhold til besøg hos venner og/eller familie angiver en væsentligt større andel, godt tre ud af fire, at de er blevet kørt af en pårørende, mens en mindre andel angiver, at de har transporteret sig selv (11 pct.) eller er blevet kørt med bus, taxa eller flextrafik (6 pct.). 7 pct. svarer "andre".

**Figur 3: Kørsel af borgerne før befordringsordningen**

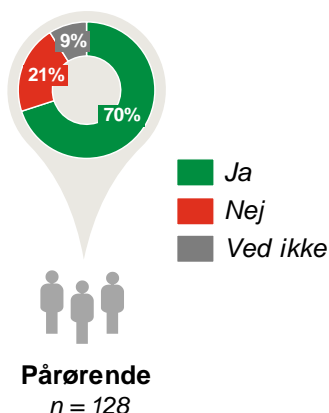


\*) Omfatter bl.a. naboer, frivillige, kørsel i egen bil mv.

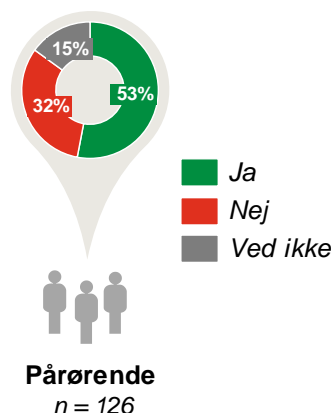
Jf. figur 4 nedenfor, giver syv ud af ti pårørende udtryk for, at de inden befordringsordningen har været ansvarlige for at køre deres pårørende med demens til fritids- og sociale aktiviteter. Godt halvdelen af de pårørende giver i forlængelse heraf udtryk for, at de har haft et behov for hjælp til kørsel til fritids- og sociale aktiviteter.

**Figur 4: De pårørendes ansvar for kørsel og behov for hjælp**

Har du, indtil nu, haft ansvaret for at køre din pårørende til fritids- eller sociale aktiviteter?



Har I, indtil nu, haft et behov for hjælp til kørsel til fritids- og sociale aktiviteter?



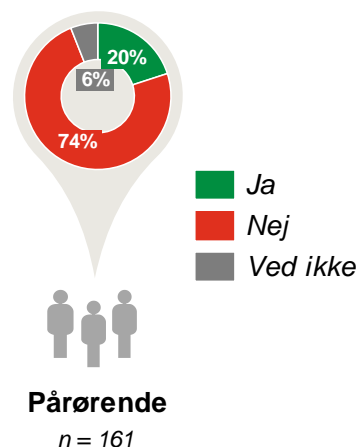
De pårørende er i spørgeskemaet blev spurgt om, hvorvidt deres pårørende med demens tidligere har fået tilbudt kørsel til fritidsaktiviteter eller sociale aktiviteter. Jf. figur 5 til højre giver en femtedel af de pårørende udtryk for, at deres pårørende med demens tidligere har fået tilbudt kørsel.

I forlængelse heraf oplevede de pårørende i nogen grad, at den tidligere kørselsordning kunne tilpasses deres behov, samt at mulighederne i ordningen var tilfredsstillende, jf. figur 6 nedenfor. På de to spørgsmål svarer halvdelen af de pårørende enten i meget høj grad eller i høj grad. De pårørende var i høj grad trygge ved at lade deres pårørende med demens anvende den tidligere ordning. Her svarer godt to tredjedele af de pårørende, at de i meget høj grad eller i høj grad har været trygge ved at lade deres pårørende med demens bruge kørselsordningen. Godt halvdelen af de pårørende oplevede desuden, at den tidligere kørselsordning i høj grad var fleksibel, jf. figuren nedenfor.

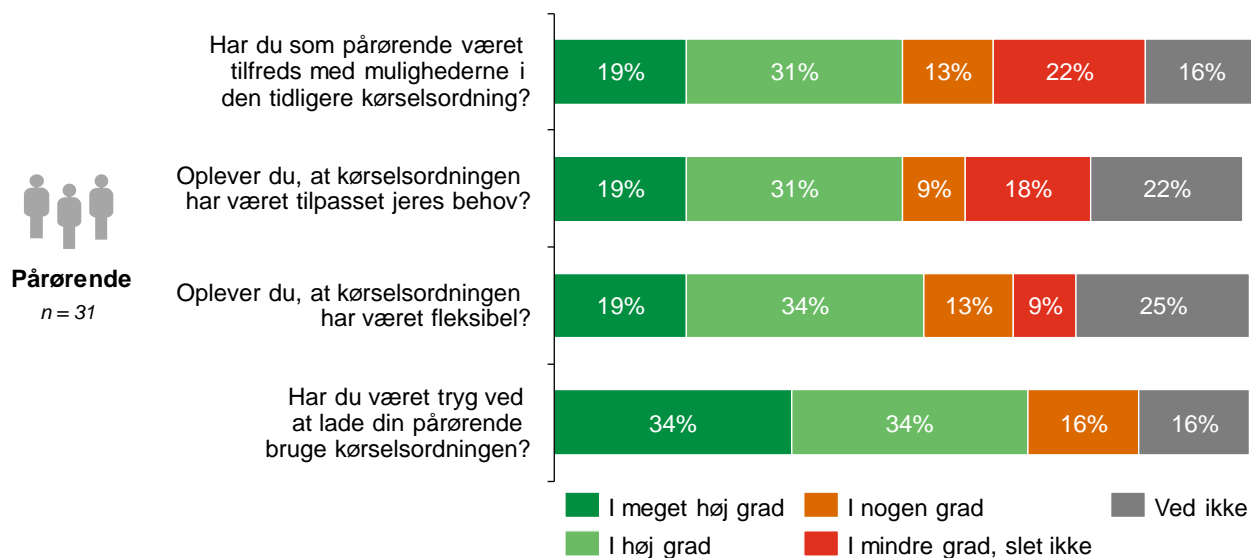
De pårørendes efterspørgsel efter en befordringsordning understreges af deres anvendelse af den tidligere kørselsordning.

**Figur 5: Kørselsmuligheder før befordringsordningen**

Har din pårørende tidligere fået tilbudt kørsel til fritids- eller sociale aktiviteter?



**Figur 6: De pårørendes tilfredshed med den tidligere kørselsordning**



### Anvendelse af befordringsordningen

Kørselsordningen er blevet igangsat på forskellige tidspunkter i kommunerne. De fleste kommuner har startet ordningen op i løbet af 2019, mens to kommuner først er begyndt i 2020. Nedenfor ses et overblik over anvendelsen af ordningen på tværs af de ti kommuner i henholdsvis 2019 og 2020.

**Tabel 4: Oversigt over anvendelsen af befordringsordningerne**

| Kommune         | Antal ture   |              | Antal unikke borgere |            | Gennemsnitligt antal ture pr. borger |             | Antal timers ledsagelse |
|-----------------|--------------|--------------|----------------------|------------|--------------------------------------|-------------|-------------------------|
|                 | 2019         | 2020         | 2019                 | 2020       | 2019                                 | 2020        | 2020                    |
| Faaborg-Midtfyn | 373          | 1.020        | 29                   | 72         | 12,9                                 | 14,2        | 0                       |
| Nordfyn         | 22           | 9            | 3                    | 4          | 7,3                                  | 2,3         | 0                       |
| Esbjerg         | 275          | 957          | 39                   | 71         | 7,1                                  | 13,5        | 0                       |
| Struer          | 8            | 79           | 3                    | 10         | 2,7                                  | 7,9         | 53                      |
| Kolding         | -            | 214          | -                    | 22         | -                                    | 9,7         | 0                       |
| Svendborg       | 186          | 534          | 16                   | 37         | 11,6                                 | 14,4        | 0                       |
| Faxe            | -            | 64           | -                    | 11         | -                                    | 5,8         | 0                       |
| Sorø            | 156          | 107          | 6                    | 15         | 26,0                                 | 7,1         | 3                       |
| Varde           | 74           | 391          | 10                   | 20         | 7,4                                  | 19,6        | 0                       |
| Randers         | 125          | 440          | 20                   | 45         | 6,3                                  | 9,8         | 9,5                     |
| <b>I alt</b>    | <b>1.219</b> | <b>3.815</b> | <b>126</b>           | <b>307</b> | <b>9,7</b>                           | <b>12,4</b> | <b>65,5</b>             |

\*) Ingen kommuner har brugt ledsagelse i 2019.

Det ses af tabellen, at kørselsordningen i løbet af 2019 er blevet benyttet af 126 borgere, og de har i alt kørt 1.219 ture, hvilket svarer til, at borgerne i gennemsnit har kørt 9,7 ture. I 2020, hvor kendskabet til ordningen blev udbredt yderligere, blev ordningen benyttet af 307 borgere, som i alt har kørt 3.815 ture – det svarer til, at borgerne i gennemsnit har kørt omkring 12 ture.

Der er forholdsvis stor variation i antallet af borgere, der har benyttet ordningerne. I 2019 blev ordningen benyttet af 3 borgere i Nordfyns Kommune, mens 39 borgere anvendte ordningen i Esbjerg Kommune. I 2020 varierede antallet af borgere fra 4 borgere i Nordfyns Kommune til 72 borgere i Faaborg-Midtfyns Kommune. Der er ligeledes stor forskel på, hvor mange ture, borgerne har kørt. I 2019 blev der

kørt mellem 8 og 373 ture i kommunerne, og i 2020 varierede antallet af ture mellem 9 og 1.020 ture på tværs.

Det ses desuden, at det gennemsnitlige antal ture pr. borger varierer mellem kommunerne. I 2019 kørte borgerne i Struer Kommune i gennemsnit 2,7 ture, mens de i gennemsnit kørte 26 ture i Sorø Kommune. I 2020 kørte borgerne i Nordfyns Kommune i gennemsnit 2,3 ture, mens borgerne i Varde Kommune kørte 19,6 ture i gennemsnit.

I tre kommuner har borgerne benyttet sig af ledsagelse i 2020, henholdsvis 3 timer i Sorø Kommune, 9,5 timer i Randers Kommune og 53 timer i Struer Kommune. I 2019 har ingen kommuner benyttet sig af ledsagelse. Efterspørgslen efter ledsagelse under forsøgsordningens rammer har således været begrænset.

De store nedlukninger af samfundet i 2020 forbindelse med covid-19 har haft betydning for anvendelsen af kørselsordningen. Mange fritidsaktiviteter har været lukket ned, større arrangementer har været aflyst, og særligt de ældre borgere i målgruppen for befodringsordningen, har været mere påpasselige med besøg hos venner og familie. Borgerne har dog kunnet anvende ordningen til fx at købe ind, at køre i skoven eller til stranden osv., ligesom flere har anvendt den til besøg hos deres familie og venner i små forsamlinger. Det forventes dog, at anvendelsen af ordningen ville have været mere omfattende, hvis der havde været bedre muligheder for gå til fritidsaktiviteter eller deltage i større sociale arrangementer.

Alle kommunerne giver i interviews udtryk for, at covid-19-nedlukningen har påvirket anvendelsen af ordningen betydeligt og oplever, at en forholdsvis begrænset del af målgruppen har benyttet sig af ordningen, jf. citatet til højre.

*”Vi så et klart dyk i anvendelsen, da det hele lukkede ned i marts og april. Mange pårørende har ikke turdet sætte borgerne ind i en bil i corona-perioden.”*

**Medarbejder**

### **Ledsagelse under befodringsordningen**

Der er i befodringsordningen mulighed for at få ledsagelse fra en kommunal medarbejder under kørslen (15 timer om måneden). Størstedelen af kommunerne understreger dog, at der ikke har været stor efterspørgsel efter denne type ledsagelse under forsøgsordningens rammer, hvilket underbygges af tabellen i forrige afsnit, hvor det ses, at ledsagelse har været anvendt i tre kommuner i meget begrænset omfang.

Det fremhæves, at hvis en borger har behov for ledsagelse under kørslen, vil borgeren typisk også have behov for ledsagelse til selve aktiviteten, som borgeren bliver kørt til, fx at købe ind, finde omklædningsrummet i en sports- eller svømmehal eller finde tilbage til parkeringspladsen. Ledsagelse under aktiviteten har ikke ligget inden for rammerne af befodringsordningen.

En enkelt kommune har derfor valgt at visitere enkelte borgere i ordningen til ledsagelse efter SEL §97, hvor det både er muligt at få ledsagelse til kørsel og aktivitet, jf. boksen nedenfor.



#### **Eksempel: Øget anvendelighed af ordningen gennem mulighed for bevilliget ledsagelse**

Faaborg-Midtfyn Kommune har arbejdet for at gøre befodringsordningen mere anvendelig ved blandt andet at give borgerne mulighed for at blive visiteret til ledsagelse efter SEL §97, hvor borgeren selv kan disponere over 15 timers ledsagelse om måneden til både kørsel og aktiviteter. Der er visiteret ca. 10 borgere til denne type ledsagelse under befodringsordningen i Faaborg-Midtfyn Kommune.

Mange kommuner giver i forlængelse heraf udtryk for, at de har valgt at tilbyde en gratis medrejsende, fx en ægtefælle eller nabo af netop denne grund, så borgerne har mulighed for at have en person med i bilen, som både er til stede under kørsel og aktivitet.

### **Borgernes oplevelse af ordningen**

Borgerne er i spørgeskemaet blevet spurgt til deres anvendelse af kørselsordningen. Det ses af borgernes svar, at borgerne, når de anvender befodringsordningen, i lidt højere grad oplever at kunne blive

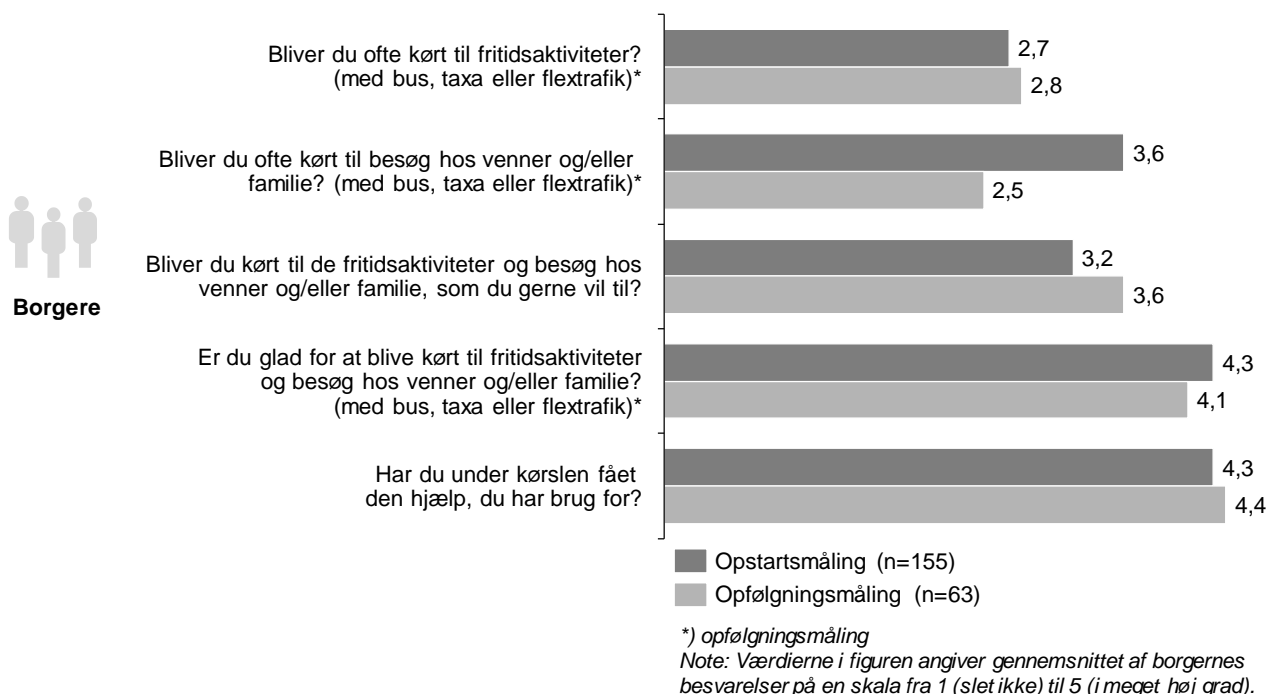


kørt til fritidsaktiviteter end tidligere, jf. figur 7 nedenfor. I forhold til besøg hos venner og/eller familie oplever borgerne i mindre grad at blive kørt ved anvendelse af ordningen. Dette kan hænge sammen med, at covid-19-nedlukningen har sat begrænsninger for både fritidsaktiviteter og særligt sociale aktiviteter og besøg.

Borgerne er desuden en smule mindre glade for at blive kørt til fritidsaktiviteter og besøg hos venner og familie ved opfølgningen, hvilket kan hænge sammen med, at borgerne før oplevede en tryghed i, at deres pårørende kørte dem eller fulgte med dem i offentlig transport.

Efter at have anvendt befordringsordningen oplever borgerne i højere grad end tidligere, at de kan blive kørt til de fritidsaktiviteter og besøg hos venner og/eller familie, som de gerne vil til. Det kan indikere, at befordringsordningen giver borgerne bedre muligheder for at have et aktivt fritidsliv og socialt liv. Ved anvendelse af ordningen oplever borgerne i lidt højere grad at få den hjælp, de har brug for under kørslen – dette kan hænge sammen med, at chaufførerne har de rette kompetencer til at hjælpe borgerne, men også, at de pårørende, der ofte er med i bilen, bedre kan hjælpe borgerne, hvis de ikke selv er chauffører.

**Figur 7: Borgernes anvendelse af kørselsordningen**



### 4.3 Kendskab til befordringsordningerne

Evalueringen belyser, hvordan og i hvilket omfang kommunerne har udbredt kendskab til befordringsordningen.

På tværs af kommunerne er der anvendt en række forskellige tiltag til at udbrede kendskabet til befordringsordningen, herunder:

- Demenskonsulenter/-koordinatorer på hjemmebesøg: Demenskonsulenterne/-koordinatorerne fremhæves i alle kommuner som centrale i at udbrede kendskab til ordningen, når de er på besøg i hjemmene og har mulighed for at drøfte ordningen med borgere og pårørende.
- Temadage/informationsmøder for målgruppen: Flere kommuner har afholdt informationsmøder i forbindelse med opstart af befordringsordningen, hvor borgere og pårørende kunne få information om ordningen. Derudover har nogle kommuner gjort opmærksom på ordningen i forbindelse med temadage om demens, hvor målgruppen har fået information om forskellige tilbud i kommunen.

- Informationspjece: Størstedelen af kommunerne har udarbejdet pjecer med information om ordningen, herunder vejledning til bestilling af kørslen, som kan udleveres til målgruppen, når der informeres om ordningen.
- Information på kommunens hjemmeside: Nogle kommuner har skrevet om ordningen på deres hjemmeside, hvor ordningen optræder på listen over tilbud til borgere med demens i kommunen.
- Opslag på sociale medier: Flere kommuner har udbredt kendskab til ordningen gennem opslag på kommunens facebookside.
- Annonce i lokalavis: Enkelte kommuner har annonceret i lokale aviser for ordningen for at nå målgruppen.
- Formidling i forbindelse med pårørendegrupper: I nogle kommuner har personalet, der faciliterer pårørendegrupper, givet de pårørende information om ordningen i forbindelse med disse møder.
- Personalet i hjemmeplejen på hjemmebesøg: Flere kommuner har arbejdet for at udbrede kendskab til ordningen til personalet i hjemmeplejen, som dermed kan hjælpe med at udbrede og vedligeholde målgruppens kendskab til ordningen, når de er på besøg i hjemmene.
- Nyhedsbrev: Formidling af information om ordningen i nyhedsbreve, fx fra kommunens demenscenter eller fra andre tilbud til borgere med demens.
- Formidling gennem Alzheimerforeningen: Enkelte kommuner har inddraget Alzheimerforeningen, som ofte er i tæt kontakt med målgruppen, i at udbrede kendskab til ordningen.
- Brev i e-Boks til alle borgere i målgruppen: En enkelt kommune har udsendt brev i e-Boks til alle borgere i målgruppen for befordringsordningen, jf. boksen nedenfor.



### Eksempel: Brev i e-Boks

Varde Kommune har sendt et brev i E-Boks til alle borgere i målgruppen for befordringsordningen (som er kendt af demenskonsulenterne), hvor der reklameres for ordningen og gives information. Kommunen understreger, at tiltaget har virket særligt godt i forhold til at nå bredt ud i udbredelsen af kendskab til ordningen.

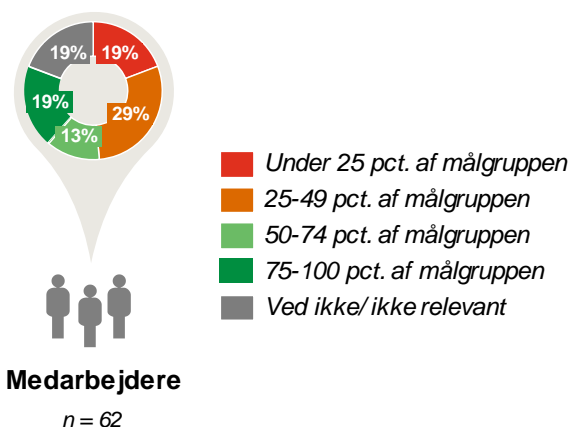
Størstedelen af de pårørende giver i spørgeskemaet og interviews udtryk for, at de har fået kendskab til ordningen gennem kommunens demenskonsulenter/-koordinatorer.

Der er variation i medarbejdernes vurderinger af, hvor stor en andel af den samlede målgruppe, der har kendskab til befordringsordningen, jf. figur 8 til højre. Her ses det, at knap en femtedel af medarbejderne vurderer, at 75-100 pct. af målgruppen har kendskab til ordningen, 13 pct. vurderer, at 50-74 pct. af målgruppen har kendskab til ordningen, og knap tre ud af ti vurderer, at det gælder 25-49 pct. af målgruppen. En lille femtedel vurderer, at under 25 pct. af målgruppen har kendskab til ordningen. Dertil kommer knap en femtedel af medarbejderne, der svarer "ved ikke" til spørgsmålet.

I de enkelte kommuner ses der også forholdsvis stor variation i medarbejdernes vurderinger af, hvor mange i målgruppen, der har kendskab til befordringsordningen. Det kan skyldes, at medarbejderne i kraft af deres forskellige funktioner har forskellige udgangspunkter for at vurdere kendskabet til ordningen.

**Figur 8: Medarbejdernes vurdering af kendskab til befordringsordningen i målgruppen**

Hvor stor en andel af den samlede målgruppe (borgere med demens og deres pårørende) i din kommune vurderer du har kendskab til befordringsordningen?



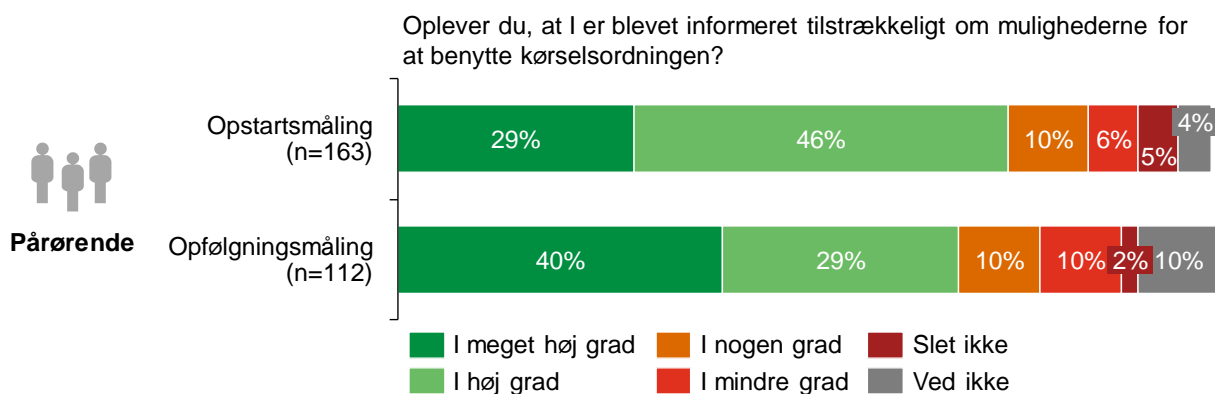
De pårørende er i spørgeskemaet blevet spurgt om, i hvilket omfang de oplever at have fået tilstrækkelig information om mulighederne for at benytte kørselsordningen. Jf. figur 9 nedenfor oplever de pårørende i høj grad at have fået tilstrækkelig information. Det ses af figuren, at størstedelen af de pårørende i meget høj grad eller i høj grad oplever at have fået tilstrækkelig information om mulighederne i kørselsordningen. Dette underbygges af citatet til højre.

*”Demenskonsulenten fortalte os om ordningen – jeg synes, vi har fået den information, der var behov for.”*

**Pårørende**

Dog giver enkelte pårørende i interviews udtryk for, at det har været vanskeligt at finde information om ordningen og efterspørger, at der gøres mere for at udbrede kendskabet til ordningen.

**Figur 9: Information om kørselsordningen**



#### 4.4 Tilgængelighed af befordringsordningerne

Evalueringen har ligeledes fokus på, hvad kommunerne har gjort for at gøre befordringsordningen lettilgængelig for målgruppen, samt hvordan borgere og pårørende oplever tilgængeligheden af ordningen. Det kan blandt andet dreje sig om at gøre bestilling af kørsel enkel, sikre at afhentningen af borgeren foregår trygt og sikkert, lette opkrævningen af egenbetaling mv.

Kommunerne har på forskellige måder arbejdet for at gøre befordringsordningen lettilgængelig for borgere og pårørende, jf. afsnittet om organisering, hvor de forskellige muligheder og tilpasninger i ordningerne er berørt. Kommunerne har konkret arbejdet med følgende tiltag for at øge tilgængeligheden:

- Udarbejdelse af flyers/pjecer med enkel vejledning til bestilling af kørsel for at gøre det så nemt som muligt at bestille kørslen.
- Give mulighed for assistance fra demenskonsulenter/-koordinatorer eller hjemmepleje til bestilling af kørsel, jf. boksen nedenfor.
- Oprettelse af særligt telefonnummer til bestilling, så borgere og pårørende ikke skal viderestilles fra et hovednummer eller forklare, at de ønsker at bestille kørsel under befordringsordningen.
- Bestilling ved kommunal medarbejder, så målgruppen direkte kommer i kontakt med en person, der kender til befordringsordningen.
- Sikre præcision i ankomsttidspunkter af kørslen for at minimere utryghed og skabe forudsigelighed for borgerne.
- Lette opkrævning af egenbetalingen, fx ved at opkræve beløbet til egenbetaling via betalingservice, så borgerne ikke skal have kontanter med i bilen.
- Give borgerne mulighed for en gratis medrejsende, så de kan få deres ægtefælle, nabo mv. med i bilen og på den måde skabe tryghed om kørslen.

- Sikre borgerne solokørsel, så de bliver kørt den direkte vej mellem de ønskede adresser og ikke skal forholde sig til andre passagerer i bilen.



### Eksempel: Assistance fra hjemmeplejen ved bestilling af kørsel

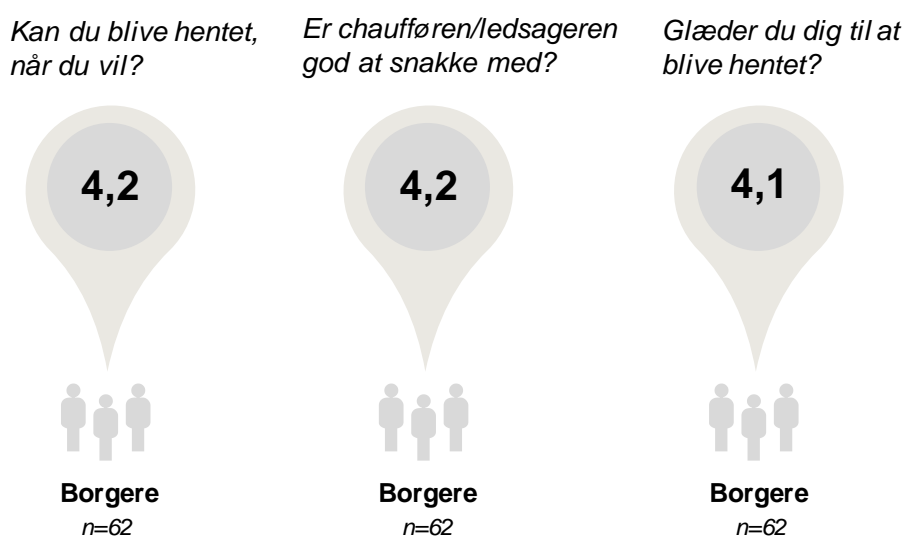
Kolding Kommune har arbejdet med at øge kendskabet til befordringsordningen blandt personalet i hjemmeplejen – både så hjemmeplejen kan hjælpe med at udbrede kendskabet til ordningen blandt målgruppen og så personalet kan assistere borgerne under bestilling af selve kørslen. Kommunen oplever, at dette medvirker til at øge tilgængeligheden af ordningen.

I spørgeskemabesvarelser og interviews giver borgerne udtryk for, at befordringsordningen er tilgængelig for dem – de oplever i høj grad at kunne blive hentet, når de vil, at chaufføren er god at snakke med, samt at de glæder sig til at blive hentet, jf. figur 10 nedenfor. Enkelte borgerne giver desuden i interviews udtryk for, at de oplever, at det er nemt at bestille kørsel, jf. citatet til højre.

*”Det er nemt at bestille – man ringer bare til en sød dame, som tager imod besked, og så kommer bussen.”*

### Borger med demens

**Figur 10: Borgernes oplevelser af tilgængelighed af befordringsordningen**

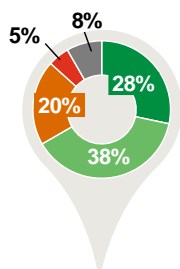


Note: Værdierne i figuren angiver gennemsnittet af borgernes besvarelser på en skala fra 1 (slet ikke) til 5 (i meget høj grad).

De pårørende oplever også, at befordringsordningen er lettilgængelig, og oplever i høj grad, at det er nemt at bestille kørsel, at afhentningen sker på det aftalte tidspunkt, samt at det er nemt at betale for kørslen, jf. figur 11 nedenfor og citatet til højre.

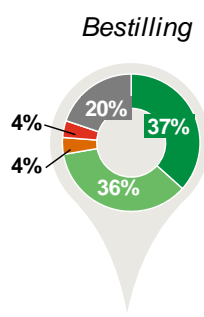
**Figur 11: Tilgængelighed af befordringsordningen**

I hvilken grad vurderer du, at befordringsordningen er lettilgængelig for målgruppen i din kommune?



**Medarbejdere**  
n = 60

Oplever du, at kørselsordningen er lettilgængelig i forhold til:



**Pårørende**  
n = 111

**Afgang fra og ankomst til hjemmet**

| Grading          | Percentage |
|------------------|------------|
| I meget høj grad | 44%        |
| I høj grad       | 31%        |
| I nogen grad     | 5%         |
| I mindre grad    | 20%        |
| Ved ikke         | 0%         |

**Pårørende**  
n = 111

**Opkrævning af egenbetaling**

| Grading          | Percentage |
|------------------|------------|
| I meget høj grad | 29%        |
| I høj grad       | 27%        |
| I nogen grad     | 10%        |
| I mindre grad    | 7%         |
| Ved ikke         | 27%        |

**Pårørende**  
n = 110



Det ses af figuren, at knap tre fjerdedele af de pårørende oplever, at befordringsordningen i meget høj grad eller i høj grad er lettilgængelig i forhold til bestilling af kørslen. Dette underbygges i interviews, hvor størstedelen af de pårørende giver udtryk for, at det er nemt at bestille kørsel. Bestilling af kørsel opleves særligt nemt, når borgere eller pårørende kan ringe op og med det samme tale med en person, der kender til befordringsordningen.

Enkelte pårørende oplever dog også udfordringer med at bestille kørslen. Det fremhæves, at det kan være en udfordring at skulle indtaste forskellige oplysninger for at blive viderestillet korrekt, jf. citatet til højre. Det kan ligeledes være en udfordring at bestille kørsel online, idet nogle i målgruppen ikke er vant til og trykke ved at bruge teknologi. Enkelte ægtefæller til borgere med demens giver i forlængelse heraf udtryk for, at de har haft behov for hjælp fra deres børn eller børnebørn til at håndtere bestillingen. Dette underbygges af citatet til højre.

Tre ud af fire pårørende oplever i meget høj grad eller i høj grad, at afhentning og aflevering af borgeren foregår på en god måde. I interviews giver hovedparten af de pårørende udtryk for, at kørslen som regel ankommer på det aftalte tidspunkt, jf. citatet til højre.

Enkelte pårørende har dog oplevet, at der kan være ventetid, eller at kørslen ankommer før tid. Som nævnt ovenfor, er der forskel på kommunernes serviceniveau i forhold til ventetid, idet nogle kommuner som udgangspunkt tilbyder et interval for afhentning af borgeren, fx fra 15 minutter før det bestilte tidspunkt til 30 minutter efter, mens andre har prioriteret afhentning på et præcist tidspunkt.

*”Man skal tage stilling og indtaste rigtig meget, inden man kommer igennem telefonen til et rigtigt menneske. Og hvis man ikke indtaster alt det, man bliver spurgt om, afbrydes forbindelsen. Det er rigtig uheldigt for en ældre dame som min mor – hun vil rigtig gerne kunne bestille kørsel, men er nu så forvirret over alle spørgsmålene, at hun ikke længere kan finde ud af det. Det ville være en stor hjælp, hvis man kunne ringe og komme igennem til en person med det samme!”*

**Pårørende**

*”Sidst havde jeg store problemer med at bestille – det var lidt besværligt. Men de andre to gange gik det nemt.”*

**Pårørende**

*”Vi står altid klar i vinduet og kigger efter dem, og når de så holder udenfor, smutter vi ud. De kommer nogenlunde på det aftalte tidspunkt. Det er kun gået galt en enkelt gang.”*

**Pårørende**



Dette opleves af nogle borgere og pårørende som et problem, hvilket underbygges af medarbejderne, der i nogle tilfælde har oplevet udfordringer med, at borgere bliver sat af, før en aktivitet begynder og skal vente alene på en parkeringsplads, eller at chaufføren ankommer, før borgeren er klar til at tage af sted, jf. citatet til højre.

*”Vi har fx oplevet, at bilen kom før borgeren, der var på besøg hos sin familie, havde spist færdig. Vi har også oplevet, at en borger blev afleveret til en aktivitet en halv time før tid og skulle stå og vente alene.”*

**Medarbejder**

De pårørende oplever i forholdsvis høj grad, at ordningen er lettilgængelig i forhold til opkrævning af beløbet til egenbetaling, jf. figur 11 ovenfor. Dette underbygges i interviews med de pårørende, hvor de fleste oplever, at det er nemt at betale beløbet til egenbetaling. Enkelte giver udtryk for, at særligt det at skulle betale med kontanter i bilen kan være en udfordring for borgere med demens, hvis de ikke har pårørende med. Det foretrækkes her, at betalingen foregår automatisk, så borgeren ikke selv skal håndtere betalingen, hvilket citatet nedenfor underbygger.

*”Jeg ville ønske, at man kunne få min mors betalingskort oprettet, så hun automatisk bliver trukket, når køreturen er slut. Jo mere dement hun bliver, jo sværere bliver det at håndtere betalingen. Hvis jeg bestiller en tur, hvor jeg ikke er i nærheden af hende, kan jeg være bekymret for, om hun husker at få penge eller kort med på sigt.”*

**Pårørende**

Dog skal det understreges, at betaling med kort eller kontanter ikke opleves som en udfordring for alle. Flere pårørende vurderer, at denne type betaling også kan fungere til målgruppen.

Medarbejderne i kommunen oplever ligeledes i høj grad, at befordringsordningen er lettilgængelig – en tredjedel af medarbejderne vurderer i meget høj grad eller i høj grad, at befordringsordningen er lettilgængelig for målgruppen, jf. figur 11 ovenfor. Dertil kommer en femtedel, som i nogen grad vurderer, at befordringsordningen er lettilgængelig. I interviews med medarbejderne underbygges det, at befordringsordningen vurderes at være tilgængelig for målgruppen. Medarbejderne peger her på, at særligt muligheden for at kunne tilbyde borgere solokørsel og en gratis medrejsende er med til at fremme tilgængeligheden, jf. citatet til højre.

*”Når man bliver kørt fra dør til dør, kan man overskue at komme af sted.”*

**Medarbejder**

#### **4.5 Inddragelse af borgere og pårørende**

Evalueringen har til formål at afdække, hvordan kommunerne har arbejdet med at inddraget målgruppen for at understøtte en velfungerende befordringsordning. Derfor er det som om led i evalueringen belyst, hvordan kommunerne har arbejdet med brugerinddragelse. Det kan fx være relevant at inddrage målgruppen i forbindelse med den indledende organisering af befordringsordningen, hvor målgruppens perspektiver kan informere de indledende valg. Desuden kan det være relevant løbende at inddrage perspektiver fra målgruppen i forhold til tilpasning og justering af ordningen, fx hvordan kørsel bestilles, betalingsmuligheder osv., så ordningen i størst muligt omfang er nem og fleksibel at anvende for borgere og pårørende. Inddragelsen kan ske på mange måder – herunder gennem demenskonsulenter, som kan formidle borgernes ønsker, gennem kommunens Seniorråd, gennem informations-/temamøder for målgruppen mv.

På tværs af kommunerne er det generelle billede, at der i mindre grad har været fokus på direkte at inddrage målgruppen i tilpasning af befordringsordningen. Kommunerne har dog på forskellige måder forsøgt at tage højde for målgruppens behov. Fx giver mange kommuner udtryk for, at demenskonsulenterne/-koordinatorerne, som jævnligt er i dialog med målgruppen, har et godt indtryk af deres ønsker og behov, og brugerinddragelsen derfor sker herigennem. Derudover lægger mange kommuner

vægt på, at beforderingsordningen er etableret med høj grad af fleksibilitet, hvilket giver mulighed for individuel tilpasning til borgernes behov, så borgerne på den måde er inddraget i, hvordan deres egen kørsel foregår.

En enkelt kommune har i forbindelse med udviklingen af ordningen inddraget kommunens Ældreråd og Handicapråd for at repræsentere målgruppens interesser.

Derudover har flere kommuner afholdt opstartsmøder, hvor flere interessenter har været samlet og kunnet give input til ordningen.

Endelig er der på baggrund af konkrete ønsker fra målgruppen eksempler på, at kommunerne har udarbejdet en overskuelig vejledning til bestilling af kørsel, givet mulighed for to gratis medrejsende samt justeret beløbet til egenbetalingen og måden hvorpå dette betales, jf. boksen nedenfor.



#### **Eksempel: Tilpasning af egenbetaling efter ønske fra målgruppen**

Svendborg Kommune har på baggrund af, at borgerne oplevede det som en udfordring at betale med kontanter i bilen, arbejdet for at gøre det muligt at fremsende regninger for kørslen, så borgerne undgår at skulle håndtere kontanter i forbindelse med egenbetalingen. Kommunen giver udtryk for, at målgruppen oplever det meget positivt, at der lyttes til deres ønsker og behov.

I enkelte kommuner har målgruppen desuden udtrykt ønsker om at kunne få kørsel til andre formål end fritid og sociale aktiviteter, fx lægebesøg. Dette har dog ikke været muligt for kommunerne at efterkomme under vilkårene for puljen.

Medarbejderne vurderer i nogen grad, at borgere med demens og deres pårørende bliver inddraget i tilpasningen af beforderingsordningen, jf. figuren til højre. Det ses, at 17 pct. i meget høj grad eller i høj grad vurderer, at målgruppen bliver inddraget, mens knap en femtedel svarer i nogen grad. Knap en tredjedel af medarbejderne vurderer i mindre grad eller slet ikke, at målgruppen inddrages.

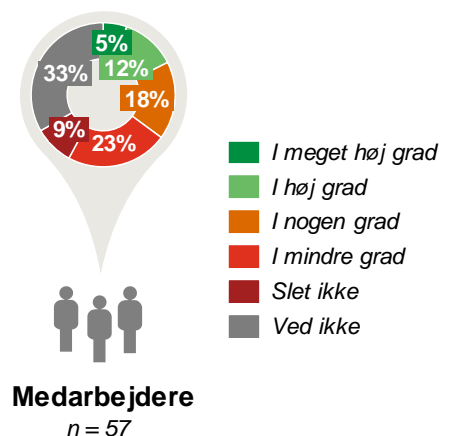
I interview underbygges dette, og medarbejderne vurderer, at det i mindre grad er vigtigt for borgere og pårørende at blive inddraget i tilpasningen af ordningen, idet de oplever, at de pårørende sjældent har ressourcer til at engagere sig i andet end at tage sig af deres pårørende med en demenssygdom. Dette understøttes af citatet nedenfor.

*”Inddragelse er ikke så vigtigt for de pårørende. Mange bruger rigtig mange kræfter på at passe én med en demenssygdom, så nogle gange er der bare ikke plads til mere.”*

**Medarbejder**

**Figur 12: Medarbejdernes vurdering af inddragelse af målgruppen**

*I hvilken grad vurderer du, at borgere med demens og deres pårørende bliver inddraget i tilpasning af beforderingsordningen i din kommune?*



## **4.6 Flexibilitet i beforderingsordningerne**

Evalueringen belyser også fleksibiliteten i kommunernes beforderingsordninger. Der er her fokus på, hvordan kommunerne har arbejdet med at gøre beforderingsordningen fleksibel for målgruppen, fx ved, at kørslen kan bestilles med kort varsel (se evt. afsnittet om bestilling af kørsel på side 13), samt hvordan fleksibiliteten opleves af målgruppen.

De ti forsøgskommuner har alle arbejdet for at gøre befordringsordningen fleksibel for målgruppen. Kommunerne har særligt lagt vægt på, at ordningen skal kunne benyttes både i hverdage, weekender, morgen og aften, jf. citatet til højre. Derudover har størstedelen af kommunerne haft fokus på at gøre det muligt for borgerne at bestille kørsel med kort varsel.

*”Det er vigtigt med fleksibilitet, fx at man kan bruge ordningen hele døgnet alle dage og ikke bare på hverdage fra 8-16.”*

**Medarbejder**

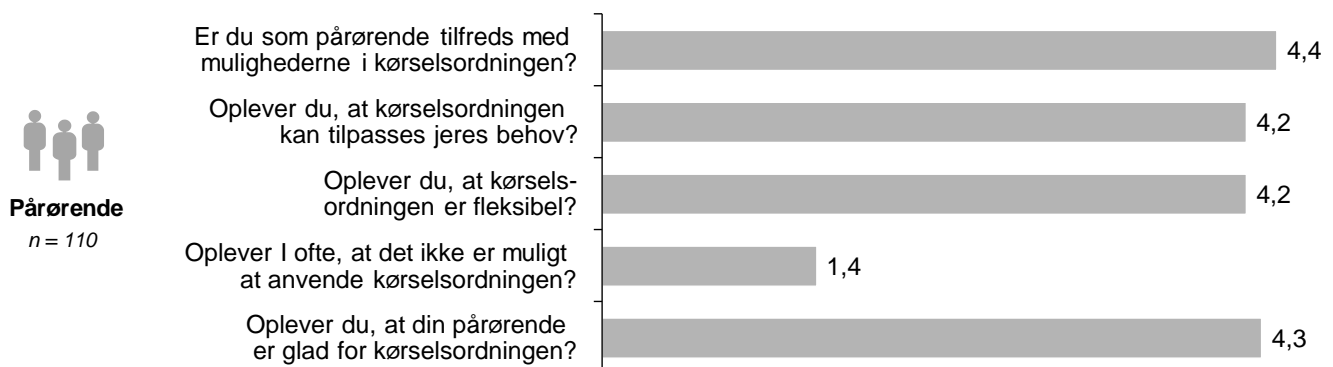
De pårørende giver i spørgeskemabesvarelser udtryk for, at ordningen i høj grad opleves som fleksibel, og at den kan tilpasses deres behov, jf. figur 13 nedenfor, hvor gennemsnittene af de pårørendes besvarelser er på 4,2 på en skala fra 1-5 på begge spørgsmål. De pårørende oplever i høj grad, at det er muligt at anvende kørselsordningen, når de ønsker det. I tillæg hertil er de pårørende i høj grad tilfredse med mulighederne i kørselsordningen, ligesom de oplever, at deres pårørende med demens er glade for ordningen, jf. figur 13. Dette understøttes af citatet til højre, hvor en borger giver udtryk for altid at kunne blive hentet, når det ønskes.

*”Jeg kan altid blive hentet, når jeg vil. Der er ingen problemer.”*

**Borger med demens**

Når der sammenlignes med de pårørendes vurderinger af tidligere kørselsordninger (side 18), fremgår det, at de pårørende i højere grad oplever, at den nuværende befordringsordning er fleksibel og kan tilpasses deres behov, ligesom de i højere grad er tilfredse med mulighederne i den nuværende ordning.

**Figur 13: De pårørendes vurderinger af kørselsordningen**



Note: Værdierne i figuren angiver gennemsnittet af de pårørendes besvarelser på en skala fra 1 (slet ikke) til 5 (i meget høj grad).

Enkelte pårørende giver dog udtryk for, at det kan være en udfordring, når kørslen skal bestilles i forholdsvis god tid for at være sikker på at kunne blive kørt på det ønskede tidspunkt, jf. citatet til højre.

*”Det ville være dejligt, hvis man kunne ringe samme dag og bestille kørslen. Det mangler vi.”*

Muligheden for at bestille kørsel med kort varsel vurderes af både de pårørende og medarbejdere i kommunerne at være en fordel for målgruppen – det giver mulighed for spontane aftaler, hvis borgeren har overskud til det. Boksen nedenfor og de to citater understøtter dette.

**Pårørende**



### Eksempel: Bestilling af kørsel med kort varsel

Struer og Esbjerg Kommuner, som begge samarbejder med et taxaselskab om befordringen, kan tilbyde borgerne, at kørslen kan bestilles helt frem til det ønskede afgangstidspunkt. Begge kommuner giver udtryk for, at denne løsning er valgt for at sikre størst mulig fleksibilitet for målgruppen – og at dette var en central grund til, at de valgte at indgå samarbejde med et taxaselskab om befordringen.

*”Man skal ikke bestille på forhånd og sidde og vente. Det er så fleksibelt og brugervenligt, som det kan være.”*

*”Det er vigtigt at ordningen er fleksibel og tilpasset dagens behov. Der er taxa god til at sikre den fleksibilitet.”*

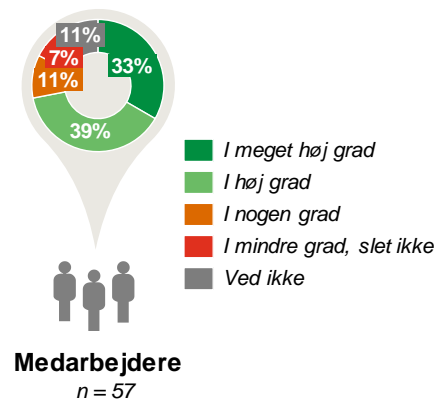
#### Medarbejder

#### Medarbejder

Medarbejderne giver både i spørgeskemabesvarelser og interviews udtryk for, at de oplever, at befordringsordningen er fleksibel og kan tilpasses målgruppens behov. Jf. figur 14 til højre vurderer knap tre ud af fire medarbejdere, at befordringsordningen i meget høj grad eller i høj grad er fleksibel for borgere med demens og deres pårørende. Medarbejderne understreger i interviews, at fleksibilitet i ordningen er centralt for at tilgodese målgruppens behov.

**Figur 14: Medarbejdernes vurdering af fleksibilitet**

*I hvilken grad vurderer du, at befordringsordningen er fleksibel for borgere med demens og deres pårørende i din kommune?*



## 4.7 Kompetencer hos chaufførerne

Det kan kræve særlige kompetencer at arbejde med borgere med demens – særligt hos chaufførerne, der har en vigtig rolle i befordringsordningen. Evalueringen belyser derfor kompetencerne hos chaufførerne.

De ti forsøgskommuner har alle været opmærksomme på, at kørsel med borgere med demens kan kræve særlige kompetencer. Kommunerne har derfor på forskellige vis arbejdet for, at chaufførerne har de nødvendige kompetencer.

I de fleste af de kommuner, der valgt det regionale trafikselskab som leverandør af kørslen, er trafikselskabet ansvarlig for chaufførernes kompetenceniveau. Kommunerne peger her på, at chaufførerne gennem trafikselskaberne har modtaget undervisning (fx kurser, skriftligt materiale mv.) i at håndtere forskellige borgergrupper, herunder borgere med funktionsbegrænsninger af forskellig karakter. Hos flere trafikselskaber trækkes der desuden på en mindre pulje af chauffører til befordringsordningen, hvor det kun er de chauffører, der i forvejen er chauffører under handicapkørselsordningen, der kan tildeles turene med borgere med demens.

Kommunerne, der har valgt et taxaselskab eller et lokalt trafikselskab til at varetage kørslen har ligeledes sikret sig, at chaufførerne har de nødvendige kompetencer – enten ved selv at tilbyde undervisning eller benytte sig af en pulje af chauffører med erfaring med målgruppen.

En enkelt kommune har valgt at tilbyde alle chauffører, der kører under befordringsordningen, et demensvenkursus, jf. boksen nedenfor.



### **Eksempel: Demensven-kursus til alle taxachauffører**

Esbjerg Kommune har prioriteret, at alle chauffører, der kører med borgere med demens under befordringsordningen, skal have været på demensven-kursus. Kurset på ca. 45 minutter afholdes af en medarbejder fra kommunen efter behov. Omkring 150 chauffører har været på kurset, og taxaselskabet fremhæver, at der er stor interesse blandt chaufførerne for at modtage undervisningen.

I interviews giver både medarbejderne i kommunerne og chaufførerne selv udtryk for, at særligt tålmodighed er en vigtig kompetence at besidde, når man er chauffør for borgere med demens. Herudover er det vigtigt, at chaufførerne er rolige og kan skabe trykthed for borgerne, samt lytte til og forstå borgernes behov og skabe en god stemning under kørslen. Endelig er det centralt at have viden om demenssygdommen.

Ifølge chaufførerne selv kan flere elementer bidrage til, at borgerne får en god oplevelse med kørslen, jf. citaterne til højre. For flere borgere er køreturen en oplevelse i sig selv, og chaufførerne påpeger, at borgerne ofte gerne vil tale om landskab, bygninger mv., som passerer på vejen. Chaufførerne påpeger, at det ofte fungerer godt at tale om dagligdags-emner med borgerne og ikke gøre dem usikre ved at spørge ind til konkrete detaljer under samtalen. Det opleves også positivt at have musik i bilen, som borgerne kan genkende. Desuden er det centralt, at kørslen foregår roligt uden for høj hastighed eller hårde opbremsninger.

Chaufførerne skal ligeledes være i stand til at hjælpe borgerne med fx overtøj og sko, anvisning af plads i bilen, spænde sele mv., ligesom borgerne ofte har behov for hjælp til mundbind og visir. Det understreges af chaufførerne, at det er vigtigt, at dette sker på en rolig og værdig måde.

Et opmærksomhedspunkt er dog, at chaufførerne i flere kommuner ikke får viden om, at borgeren, de skal hente, har en demensdiagnose. Det kan være en udfordring, fx hvis borgeren giver udtryk for at være blevet kørt til en forkert adresse. Enkelte kommuner har oplevet problemer med dette, jf. citatet til nedenfor.

*”Borgeren tabte bukserne på vej ud til taxaen, og så måtte vi lige have spændt livremmen. Men det var en god oplevelse, og han var glad og tilfreds, da han blev sat af.”*

**Chauffør**

*”Det er vigtigt med tålmodighed og omsorg. Og så er det vigtigt at man ikke fræser af sted.”*

**Chauffør**

*”Jeg sørger for at have musik i bilen, som jeg synes, er godt for dem, fx Bent Fabricius Bjerre. Jeg oplever, at de kan genkende musikken og kan sidde og nynne med og får en god oplevelse med det.”*

**Chauffør**

*”Jeg henter dem altid i entreen. Jeg hjælper dem med at finde deres nøgle og tjekker, at de har slukket for lys og kaffemaskine. Jeg hjælper dem med overtøj og sko og sørger for, at de får deres taske med, inden vi går ud til bilen.”*

**Chauffør**

*”Det står ikke på vores skærme, at borgeren har demens. Borgerne med demens siger ofte sætninger, som gør, at vi kan fornemme det. Men det ville være en stor hjælp at vide det på forhånd – så er man mere på dupperne som chauffør.”*

**Chauffør**



I interviews giver borgere og pårørende udtryk for stor tilfredshed med chaufførerne. Både borgere og pårørende er trygge ved chaufførerne og oplever en stor opmærksomhed og villighed til at hjælpe fra chaufførerne, hvilket også ses i citaterne nedenfor.

*”Chaufførerne er for det meste søde og flinke til at hjælpe. De kører ikke, før jeg står i køkkenvinduet og vinker til dem. Det er trygt og dejligt.”*

**Borger med demens**

*”Taxachaufførerne har været fantastiske. De er meget opmærksomme på at hjælpe – med selen og andet.”*

**Pårørende**

#### 4.8 Er befordringsordningen implementeret efter hensigten?

Formålet med implementeringsevalueringen er, som nævnt ovenfor, at belyse, hvordan befordringsordningen er implementeret i kommunerne, og om ordningerne er implementeret efter hensigten. Som det fremgår af forandringsteorien, har implementeringsevalueringen fokus på, hvordan kommunerne har etableret og organiseret befordringsordningen, udbredt kendskab, gjort ordningen tilgængelig og fleksibel, inddraget målgruppen og sikret, at chaufførerne har de rette kompetencer til at køre med borgere med demens. Endelig er der fokus på selve anvendelsen af ordningen.

Nedenfor vurderes det, i hvilket omfang befordringsordningen for hver af ovennævnte parametre er implementeret efter hensigten på tværs af de ti forsøgskommuner. Herefter følger en analyse af faktorer, der kan fremme og hæmme en god implementering af befordringsordningen.

##### **Etablering og organisering af befordringsordningen**

Alle ti kommuner har implementeret ordningen efter hensigten, men på forskellig vis. Kommunerne har alle etableret en befordringsordning, herunder indgået aftaler med trafikselskaber om befordringen, etableret muligheder for bestilling af kørsel, opkrævning af egenbetaling mv. Kommunerne har formuleret forskellige kvalitetsstandarder for de lokale ordninger, hvor følgende elementer varierer på tværs:

- **Afgrænsning af målgruppen:** Målgruppen for befordringsordningen er borgere med en demensdiagnose, som bor i eget hjem. To af de ti kommuner har tilføjet et krav om, at der ikke må være en bil til rådighed i borgerens husstand, og at borgerne ikke må have mulighed for at blive kørt af en pårørende eller benytte kollektiv trafik, mens en enkelt kommune kræver, at borgerne er selvhjulpne i forhold til personlig pleje samt kan formulere håb, ønsker og drømme. I én kommune har enkelte borgere, der er under udredning for demens benyttet befordringsordningen.
- **Kørselsformål:** Borgerne har under befordringsordningen mulighed for at få kørsel til fritidsformål. Enkelte borgere er dog blevet kørt til visiterede tilbud i kommunen, lægebesøg mv. Kommunerne kan dog have svært ved at overvåge, hvad borgerne kører til, idet bestilling af kørsel for de fleste kommuners vedkommende sker direkte ved trafikselskabet.
- **Antal ture:** Gennem befordringsordningen tilbydes hver borger 104 enkeltture pr. år. To kommuner har dog ikke begrænset borgernes kørsel, mens en enkelt kommune har set de 104 ture som et gennemsnit på tværs af visiterede borgere. Der er dog ingen borgere, der faktisk har kørt over 104 ture i kommunerne.

Kommunerne har således generelt organiseret befordringsordningen efter hensigten, mens der i enkelte tilfælde har været udvidede kvalitetsstandarder for ordningerne.

##### **Udbredelse af kendskab**

For at borgerne kan anvende befordringstilbuddet, er det centralt, at de kender til det, og kommunerne har med forskellige tiltag arbejdet for at udbrede kendskab til ordningen. I nogle kommuner vurderes størstedelen af målgruppen at kende til befordringstilbuddet, mens der i andre kommuner er lagt en mindre intensiv indsats for at udbrede kendskab. På baggrund af dette vurderes kommunerne i nogen grad at være lykkedes med at udbrede kendskab til ordningen – dog er der i flere kommuner et potentiale for at udbrede kendskabet yderligere for at fremme anvendelsen af ordningen.

## **Tilgængelighed af befordringsordningen**

På tværs af kommunerne vurderes der at være væsentlige forskelle på i hvor høj grad, ordningerne er implementeret efter hensigten om at sikre tilgængelighed. I de kommuner, hvor det har været nemt at blive tilmeldt ordningen, bestille kørslen og betale for kørslen, er ordningen generelt blevet brugt mest. Omvendt har der i nogle kommuner været forskellige barrierer for at bruge ordning, fx komplicerede tilmeldingsprocedurer, høje priser mv. hvilket i to kommuner har medført mindre brug af ordningen. Desuden har et højt serviceniveau generelt gjort ordningerne mere attraktive at bruge, fx hvis borgerne har været sikret solokørsel, gratis har kunnet tage en medrejsende med, har kunnet køre i hele landet osv.

## **Inddragelse af målgruppen**

Kommunerne har i mindre grad arbejdet med at inddrage målgruppen direkte i tilpasningen af befordringsordningen, men har i både etablering og løbende justeringer af ordningen taget højde for målgruppens behov. På tværs af kommunerne vurderes befordringsordningen i nogen grad at være etableret efter hensigten i forhold til at inddrage målgruppen for at understøtte en velfungerende befordringsordning.

## **Fleksibilitet i ordningen**

Befordringsordningen vurderes på tværs af kommunerne at være implementeret med en høj grad af fleksibilitet for målgruppen i kraft af, at ordningen i alle kommuner kan benyttes det meste af døgnet på alle ugedage. Dog er der forskel på, i hvor god tid, kørslen skal bestilles, og i nogle kommuner kan borgerne i mindre grad spontant benytte tilbuddet på de tidspunkter, de ønsker det. I størstedelen af kommunerne vurderes ordningen at være implementeret efter hensigten i forhold til at sikre fleksibilitet, mens ordningen i to kommuner er mindre fleksibel i forhold til seneste tidspunkt for bestilling af kørsel.

## **Kompetencer hos chaufførerne**

På tværs af kommunerne vurderes chaufførerne i høj grad at have de rette kompetencer til at skabe tryghed og varetage kørslen med borgere med demens. Kommunerne har enten etableret samarbejde med et trafikselskab, der i forvejen er vant til at køre med borgere med demens eller selv tilbudt kompetenceudvikling af chaufførerne, fx demensvenkursus. I forhold til kompetencer vurderes befordringsordningen derfor i forholdsvis høj grad at være implementeret efter hensigten.

## **Anvendelse af befordringstilbuddet**

Befordringsordningen er i varierende omfang blevet anvendt i kommunerne, hvilket bl.a. hænger sammen med, hvordan kommunerne har implementeret ordningen på de forskellige parametre ovenfor. Det er dog væsentligt at være opmærksom på, at anvendelsen også er betinget af en række kontekstfaktorer, hvor særligt covid-19-pandemien har hæmmet anvendelsen af befordringsordningen i denne evalueringssperiode, fordi borgene i mindre grad haft fritidsaktiviteter og sociale aktiviteter at deltage i. Derudover har borgerne i lav grad benyttet sig af ledsagelse under forsøgsordningens rammer, hvor det kun er muligt at få ledsagelse under kørslen.

Samlet set vurderes befordringsordningen i vidt omfang at være implementeret efter hensigten i kommunerne. Nogle kommuner har dog ikke implementeret ordningen i fuld overensstemmelse med kriterierne i befordringspuljen, og covid-19-nedlukningerne af samfundet har hæmmet anvendelsen af ordningen. Der er i nogle kommuner et potentiale i at udbrede kendskabet yderligere, ligesom nogle kommuner med fordel kan fremme tilgængeligheden, fx ved at sikre enkel tilmelding/visitation til ordningen, solokørsel, minimering af ventetid og brugervenlige systemer til bestilling og betaling af beløbet til egenbetaling. Kommunerne kan desuden inddrage målgruppen yderligere i tilpasning af befordringsordningen, ligesom fleksibiliteten kan fremmes ved, at kørslen kan bestilles med kort varsel. I forhold til chaufførernes kompetencer vurderes ordningen at være implementeret efter hensigten i kommunerne.

## **Faktorer, der kan fremme og hæmme en god implementering**

På tværs af parametrene ovenfor kan der identificeres en række faktorer, der har medvirket til henholdsvis at fremme og hæmme en god implementering af befordringsordningen i kommunerne.

---

Følgende faktorer vurderes at have bidraget til at *fremme* implementeringen af befordringsordningen:

- Inddragelse af demenskonsulenter/-koordinatorene med faglig viden om målgruppen i de forskellige processer i forbindelse med opstart og drift af befordringsordningen.
- Enkle procedurer og høj grad fleksibilitet i ordningerne, herunder at det er nemt at blive visiteret til, bestille og betale for kørsel, samt at der ikke betales for en ekstra medrejsende, at kørsel kan bestilles kort varsel, og at kørslen kan foregå på alle tidspunkter af døgnet i hele landet.
- Muligheden for solokørsel – betyder at borgerne i højere grad anvender ordningen, fordi de kan overskue selve kørslen, når de er alene i bilen, og der ikke skal køres omveje.
- Kontinuerligt fokus på at udbrede kendskabet til ordningen og bruge de relevante kanaler, herunder demenskonsulenterne, der er i direkte kontakt med målgruppen.
- At chaufførerne har de rette kompetencer, herunder tålmodighed, viden og erfaring med målgruppen, samt at borgerne afhentes og følges til hoveddøren – medvirker til, at ordningen anvendes, særligt fordi det skaber tryghed og tillid til ordningen blandt både borgere og pårørende.

Evalueringen har ligeledes identificeret en række faktorer, som kan *hæmme* en god implementering af befordringsordningen, herunder:

- Covid-19-nedlukning, hvor muligheden for at deltage i fritidsaktiviteter og større sociale arrangementer har været meget begrænset. Det forventes derfor, at ordningen ville have været anvendt mere, hvis der havde været bedre muligheder for at deltage i fritidsaktiviteter og sociale aktiviteter.
- Ventetid i forbindelse med kørslen og/eller afhentning før aftalt tidspunkt kan skabe utryghed for borgerne og medvirke til, at de i mindre grad anvender ordningen.
- Manglende formidling af information til chaufføren om, at borgeren har en demensdiagnose kan gøre det svært for chaufførerne at tilpasse kørslen til borgerens behov.

### Læring på tværs

Opsummerende kan der på baggrund af implementeringsevalueringen identificeres en række generelle læringspunkter, som kan være væsentlige at tage i betragtning i tilrettelæggelsen af eventuelt lignende tilbud. Her er det vigtigt at understrege, at de lokale valg i kommunerne har haft stor betydning for implementeringen og anvendelsen af ordningen, jf. afsnittene ovenfor. I tillæg til dette har kriterierne for befordringspuljen haft betydning for, hvordan ordningen er blevet implementeret og anvendt, herunder:

- **Mulighed for ledsagelse.** På tværs af kommunerne har ledsagelse under kørslen i begrænset omfang været efterspurgt, idet borgere med demens ofte også har behov for støtte under den aktivitet, de bliver kørt til. Det vurderes derfor, at ordningen ville være anvendt mere, hvis der også var mulighed for ledsagelse til selve aktiviteten – dette gælder både for borgere, der under ordningen har haft en pårørende med som ledsager, og for borgere, der ikke har benyttet ordningen, fordi de ikke har haft mulighed for at blive ledsaget af en pårørende.
- **Bredde af målgruppen.** For at øge anvendelsen af befordringsordningen kan man, hvis ordningen forankres, overveje at udvide målgruppen, så flere borgere med demens kan få gavn af befordringstilbuddet. Det kan fx være borgere med symptomer på demens, borgere under udredning for demens og/eller borgere med demens, der bor i plejebolig.
- **Kørselsformål.** Hvis ordningen forankres i kommunerne, kan det ligeledes overvejes at udvide rammerne for, hvad ordningen kan anvendes til – fx visiterede tilbud i kommunalt regi, læge, hospital mv. med henblik på at fremme anvendelsen.

## 5 Virkningsevaluering

I dette kapitel undersøges hvilke virkninger, befordringsordningen har haft for de borgere med demens, der har anvendt ordningen, ligesom der ses på, hvilke virkninger, ordningen har haft for de pårørende. Der tages udgangspunkt i den opstillede forandringsteori for indsatsen. Her forventes det, at borgerne, når de er trygge ved at anvende ordningen, vil få bedre muligheder for at deltage i fritidsaktiviteter og sociale aktiviteter, hvilket kan give dem et bedre fritidsliv og socialt liv og gøre, at de i højere grad oplever at være en del af et fællesskab. Dette forventes at medvirke til, at borgerne opnår øget trivsel og er gladere i hverdagen, hvilket kan give borgerne mulighed for at opnå den højest mulige livskvalitet.

Virkninger undersøges også for de pårørende – både fordi de pårørende er centrale i at understøtte borgerne i processen beskrevet ovenfor, og fordi de pårørende ofte er ansvarlige for deres pårørende med demens og kan have brug for aflastning i hverdagen.

### Centrale pointer fra virkningsevalueringen



- Borgerne er i overvejende grad trygge ved at anvende ordningen, og de pårørende er trygge ved, at de gør det
- Borgere og pårørende er i høj grad tilfredse med mulighederne i befordringsordningen
- Ordningen bidrager til, at borgerne kan have et mere aktivt fritidsliv og socialt liv
- Der ses indikationer på, at ordningen kan bidrage til at øge trivsel for både borgere og pårørende
- Borgerne oplever en frihed og selvstændighed ved ikke at være afhængige af deres pårørende i forhold til kørsel – faktorer, der fremmer borgernes selvstændighed vurderes at være med til at fremme virkningerne af befordringsordningen, fx at borgerne selv kan bestille kørslen.
- De pårørende oplever aflastning og en lettere hverdag – faktorer, der letter de pårørende hverdag vurderes at have fremmet virkningerne for de pårørende, fx at de gratis kan rejse med i bilen, eller at kørslen er nem for dem at bestille.
- Borgere og pårørende peger på, at muligheden for at komme ud af hjemmet og få fælles oplevelser er med til at øge deres trivsel.
- Befordringsordningen vurderes samlet set at bidrage til, at borgerne kan have et mere aktivt fritidsliv og socialt liv, hvilket som forventet medvirker til at skabe øget trivsel.
- Faktorer, der fremmer tryghed og forudsigelighed vurderes generelt at have fremmet virkningerne af befordringsordningen, herunder at chaufføren ankommer præcist på aftalt tidspunkt, at borgerne kan få hjælp fra chaufføren og at der ikke er andre passagerer med i bilen.
- Covid-19-nedlukningen vurderes at have hæmmet virkningerne, idet de deraf begrænsede muligheder for deltagelse i fritidsaktiviteter og sociale aktiviteter også begrænser muligheden for, at befordringen kan skabe trivsel.

### 5.1 Virkning for borgerne

Evalueringen belyser, i hvilket omfang befordringsordningen skaber positive virkninger for borgerne. Jf. forandringsteorien ses der på, om borgerne oplever, at anvendelse af ordningen giver dem mulighed for at have et bedre fritidsliv og socialt liv, og om dette bidrager til at øge deres glæde i hverdagen, trivsel og livskvalitet.

Borgerne giver i spørgeskemabesvarelser udtryk for, at befordringsordningen bidrager til, at de i højere grad kan have et aktivt fritidsliv og socialt liv, jf. figur 15 nedenfor.

*”Jeg har en datter, der bor ude på landet med mand, børn og hunde. Hun har jo ikke tid til at komme og hente mig – og så er det jo virkelig dejligt, at jeg kan blive kørt op til hende.”*

**Borger med demens**

Dette illustreres også i citaterne til højre. Borgerne oplever, at befordringsordningen giver dem mulighed for i højere grad at deltage i de fritidsaktiviteter, de gerne vil, samt at besøge venner og/eller familie så meget, som de gerne vil. Borgerne er desuden en smule glattere for deres fritidsliv ved opfølgingsmålingen, end inden de fik hjælp til kørsel, ligesom borgerne i høj grad er glade for at besøge venner og/eller familie med brug af ordningen, jf. figur 15.

På spørgsmålet om, hvorvidt de samlet set har det godt, svarer borgerne også mere positivt ved opfølgingsmålingen, hvilket *kan* indikere, at befordringsordningen bidrager positivt til borgernes trivsel.

I interviews giver borgerne udtryk for høj grad af tilfredshed med ordningen, og flere peger på, at ordningen bidrager til, at de kommer mere ud og får nye indtryk og oplevelser, samt at ordningen giver en følelse af selvstændighed, fordi de kan tage af sted uden at være afhængige af andre, jf. citaterne til højre. Borgerne giver i overvejende grad udtryk for at være trygge ved at benytte ordningen.

*”Jeg føler mig fri! Jeg kan gøre noget selv og bestemmer selv, hvornår jeg vil køre.”*

**Borger med demens**

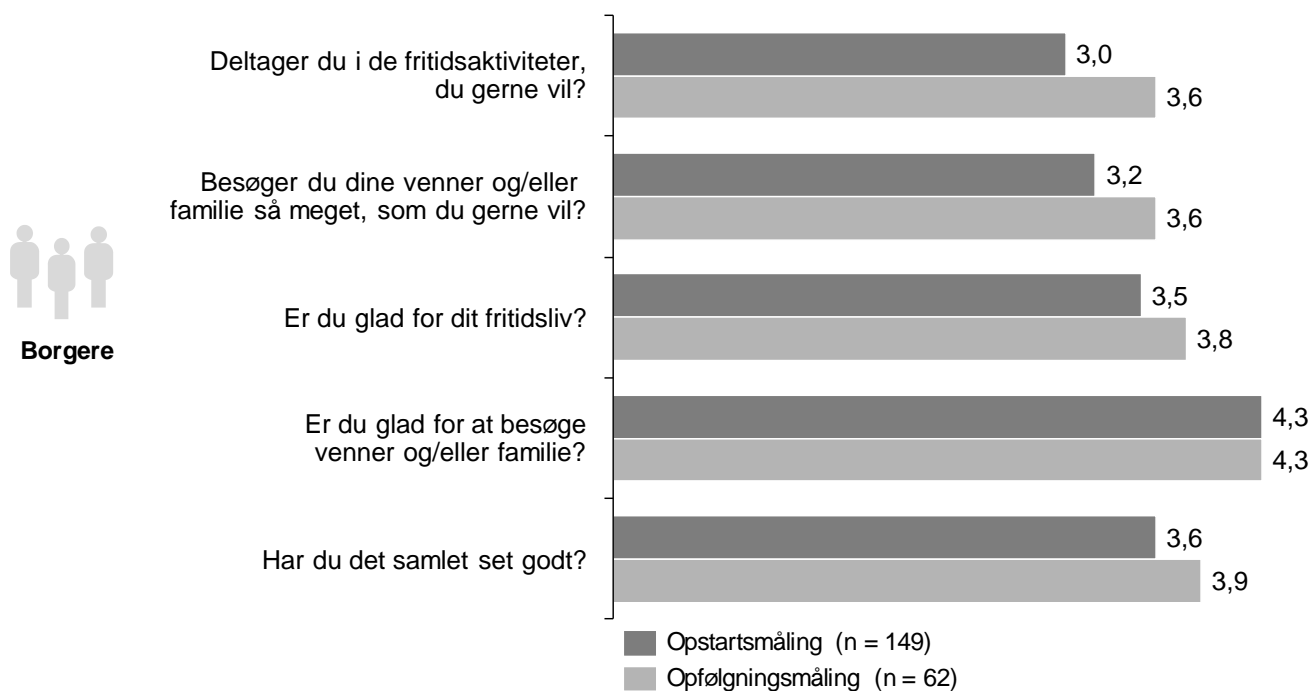
*”Ordningen gør, at vi kan komme frem og tilbage til familie og venner til en rimelig pris. Det kan faktisk ikke være bedre. Vi er ovenud lykkelige for ordningen.”*

**Borger med demens**

*”Jeg er meget tryk ved at bruge ordningen. Chaufførerne kører godt og er søde og flinke.”*

**Borger med demens**

**Figur 15: Borgernes trivsel**



Note: Værdierne i figuren angiver gennemsnittet af borgernes besvarelser på en skala fra 1 (slet ikke) til 5 (i meget høj grad).

De pårørende oplever tilsvarende, at befordringsordningen i højere grad giver deres pårørende med demens mulighed for at have et godt socialt liv, jf. figur 16 nedenfor. De pårørende oplever i lidt mindre grad, at deres pårørende med demens har et godt fritidsliv efter at have anvendt ordningen, hvilket kan skyldes, at covid-19-nedlukningen af samfundet har begrænset muligheden for fritidsaktiviteter i forsøgsperioden, hvilket de pårørende også giver udtryk for i interviews.

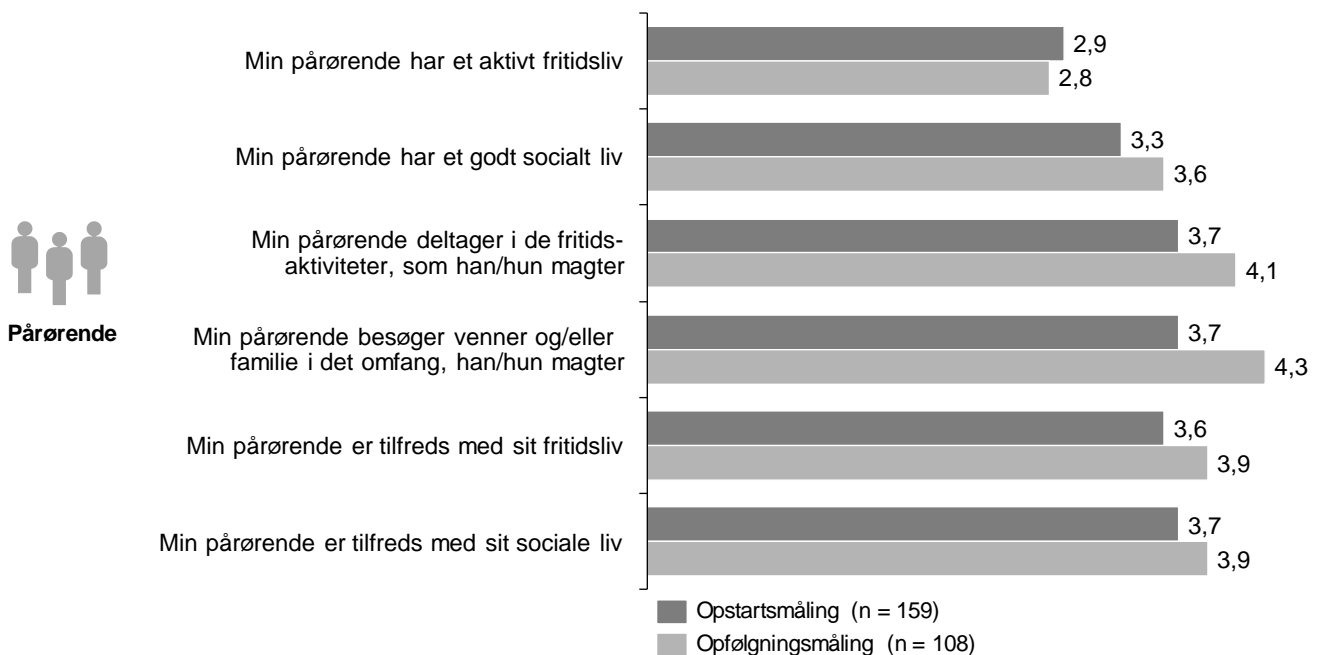


De pårørende vurderer, at borgerne er en smule mere tilfredse med deres fritidsliv og sociale liv, samt at de deltager i de fritidsaktiviteter, de magter, og besøger venner og familie i det omfang, de magter, når de anvender ordningen, hvilket også underbygges af citatet til højre. Dette peger ligeledes på, at befordringsordningen bidrager positivt til borgernes fritidsliv og sociale liv.

*”Ordningen gør, at min kone i højere grad kommer af sted – den bidrager til, at hun kan få et socialt liv.”*

**Pårørende**

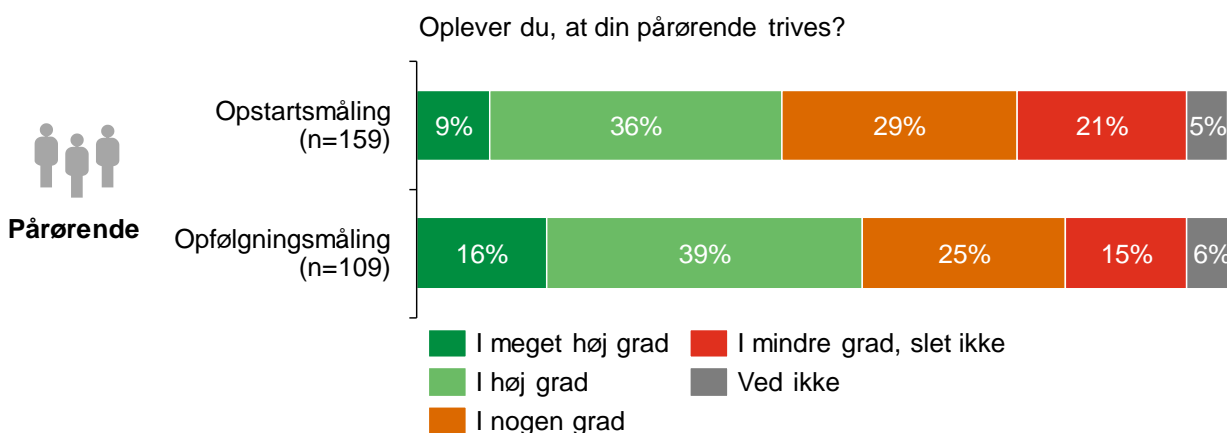
**Figur 16: De pårørendes vurderinger af borgernes fritidsliv og sociale liv**



Note: Værdierne i figuren angiver gennemsnittet af de pårørendes besvarelser på en skala fra 1 (slet ikke) til 5 (i meget høj grad).

De pårørende oplever i forlængelse heraf, at deres pårørende med demens i højere grad trives ved opfølgingsmålingen, jf. figur 17 nedenfor. Knap halvdelen af de pårørende (45 pct.) vurderede inden ordningen, at deres pårørende med demens i meget høj grad eller i høj grad trivedes. Ved opfølgingsmålingen gælder dette 55 pct. af de pårørende. I forlængelse heraf svarer færre pårørende, at deres pårørende slet ikke eller i mindre grad trives efter at have anvendt ordningen. Dette indikerer ligeledes, at borgernes trivsel er øget i forsøgsperioden. Her er det dog centralt at være opmærksom på, at udvikling i trivsel kan tilskrives en lang række faktorer og ikke alene kan relateres til anvendelse af befordringsordningen.

**Figur 17: De pårørendes vurdering af borgernes trivsel**



Medarbejderne i kommunerne vurderer, jf. figur 18 nedenfor, at både borgerne og de pårørende i høj grad er tilfredse med mulighederne for befording. På begge spørgsmål svarer godt fire ud af fem medarbejdere, at de i meget høj grad eller i høj grad er enige i udsagnene. Dette illustreres ligeledes af citatet øverst til højre.

*”Det er mit indtryk, at de pårørende virkelig er glade for ordningen. De synes, det er lidt af en gave.”*

**Medarbejder**

Knap tre fjerdedele af medarbejderne vurderer desuden, at befodringsordningen i meget høj grad eller i høj grad giver borgerne mulighed for at deltage i det antal fritidsaktiviteter, som de gerne vil. I tillæg hertil vurderer næsten fire ud af fem medarbejderne i meget høj grad eller i høj grad, at befodringsordningen bidrager til at øge borgernes trivsel. Dette underbygges af citatet nederst til højre.

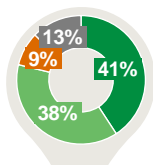
*”Den her ordning øger helt bestemt trivslen blandt borgerne.”*

**Medarbejder**

**Figur 18: Medarbejdernes vurderinger af målgruppens tilfredshed**

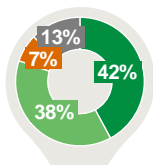
I hvilken grad vurderer du, at...

...borgerne er tilfredse med mulighederne for befording?



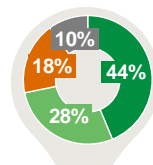
**Medarbejdere**  
n = 71

...de pårørende er tilfredse med mulighederne for befording?



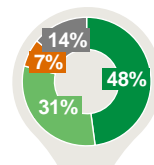
**Medarbejdere**  
n = 71

...befodringsordningen giver borgerne mulighed for at deltage i det antal fritidsaktiviteter, som de gerne vil?



**Medarbejdere**  
n = 71

...befodringsordningen bidrager til øge borgernes trivsel?



**Medarbejdere**  
n = 71

■ I meget høj grad  
■ I høj grad  
■ I nogen grad  
■ Ved ikke

Samlet set vurderer både borgere, pårørende og medarbejderes således, at beforderingsordningen bidrager til, at borgerne kan have et aktivt fritidsliv og socialt liv, og at dette medvirker til at øge borgernes trivsel. Borgerne oplever desuden en frihed og selvstændighed ved ikke at være afhængige af deres pårørende i forhold til kørsel, hvilket også kan medvirke til at fremme borgernes trivsel og livskvalitet.

## 5.2 Virkning for de pårørende

Evalueringen belyser også, i hvilket omfang beforderingsordningen skaber positive virkninger for de pårørende. Det kan både være indirekte virkninger i kraft af, at de pårørende oplever, at deres pårørende med demens har det bedre og kommer mere ud, samt virkninger, der mere direkte vedrører de pårørende selv, som fx aflastning og lavere stressniveau i hverdagen.

I forbindelse med opstart i beforderingsordningen forventede de pårørende i høj grad, at ordningen ville gøre deres hverdag lettere, aflaste dem samt øge deres trivsel, jf. figur 18 nedenfor. Det ses, at ordningen i vidt omfang har levet op til de pårørendes forventninger – efter at have anvendt ordningen er de pårørendes vurderinger en smule lavere end deres indledende forventninger. Dog giver de pårørende udtryk for, at kørselsordningen i høj grad gør deres hverdag lettere, aflaster dem, samt øger deres trivsel, jf. figur 18 og citatet til højre.

De pårørende er ligeledes i høj grad trygge ved at lade deres pårørende med demens anvende ordningen, jf. figur 19. Dette underbygges i interviews, hvor de pårørende giver udtryk for at være trygge ved ordningen og chaufførerne, hvilket også ses af citatet til højre. Desuden oplever de pårørende, at ordningen giver deres pårørende med demens øgede muligheder for at have et aktivt fritids- og socialt liv, ligesom de vurderer, at der i forholdvis høj grad er relevante fritidsaktiviteter for borgere med en demensdiagnose i nærområdet til at opfylde dette behov, jf. figur 19.

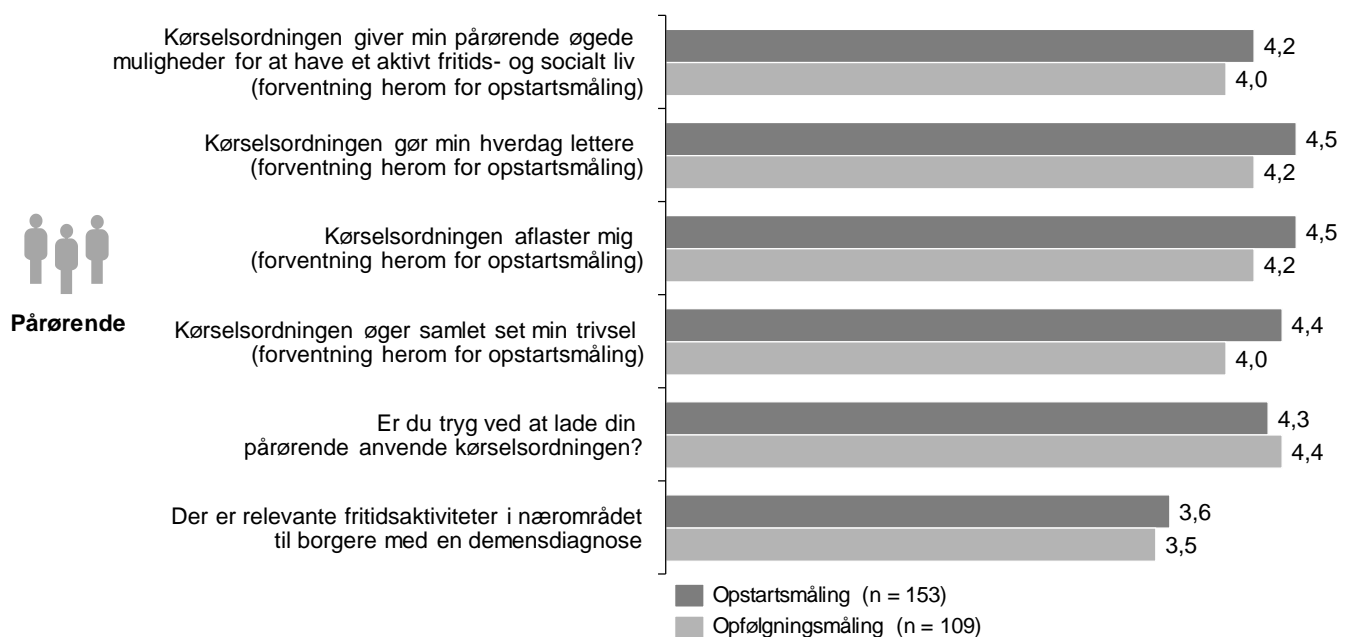
*”Ordningen har absolut gjort min hverdag nemmere. Nu skal jeg ikke bruge en fridag på at hente og bringe min far, når han skal besøge os.”*

**Pårørende**

*”Jeg er fuldstændig tryk ved ordningen.”*

**Pårørende**

**Figur 19: De pårørendes trivsel og vurderinger**



Note: Værdierne i figuren angiver gennemsnittet af de pårørendes besvarelser på en skala fra 1 (slet ikke) til 5 (i meget høj grad).

I interviews uddyber de pårørende, hvordan de oplever, at kørselsordningen bidrager positivt til deres egen trivsel. Mange ægtefæller til borgere med demens har før ordningen været ansvarlige for transport af deres pårørende med demens (enten i egen bil eller i kollektiv trafik), og de pårørende oplever en aflastning i kraft af, at de ikke skal køre selv eller have ansvar for deres pårørende med demens i offentlig transport, jf. citatet øverst til højre.

For pårørende, hvor det fx er en far, mor eller bedsteforælder, der har en demensdiagnose, indebærer aflastningen primært, at deres pårørende med demens kan besøge dem, uden at de pårørende skal involveres i transporten, hvilket illustreres i citatet i midten til højre.

I tillæg til aflastningen giver flere pårørende desuden udtryk for, at befordringsordningen giver dem mulighed for at komme ud og få fælles oplevelser, hvilket bidrager til at øge trivslen for både borger og pårørende, hvilket er illustreret i citatet nederst til højre.

Samlet set er både borgere og pårørende således i høj grad tilfredse med mulighederne i befordringsordningen, og der ses indikationer på, at ordningen kan bidrage til at øge trivsel for både borgere og pårørende ved at give borgerne mulighed for et mere aktivt fritidsliv og socialt liv. Begge grupper peger på, at muligheden for at komme ud af hjemmet og få oplevelser er med til at øge deres trivsel. Borgerne oplever derudover en frihed og selvstændighed ved ikke at være afhængige af deres pårørende i forhold til kørsel, mens de pårørende oplever en aflastning og tryghed i, at deres pårørende med demens kan blive kørt af andre end dem selv – uanset om de selv er med i bilen eller ej.

### 5.3 Skaber befordringsordningen de ønskede virkninger?

Formålet med virkningsevalueringen er, som nævnt ovenfor, at belyse, hvilke virkninger befordringsordningen har haft for borger med demens og deres pårørende. Som det fremgår af forandringsteorien, har virkningsevalueringen fokus på, om befordringsordningen giver borgerne øgede muligheder for at deltage i aktiviteter, om de oplever at have et bedre og mere aktivt fritidsliv og socialt liv, og endelig om dette medfører, at de opnår øget trivsel og livskvalitet.

Nedenfor vurderes det, i hvilket omfang befordringsordningen på de ovennævnte parametre har skabt de forventede virkninger på tværs af de ti forsøgskommuner. Herefter følger en analyse af faktorer, der har fremmet og hæmmet virkningen af befordringsordningen.

Befordringsordningen vurderes, jf. afsnit 4.8, i vidt omfang at være implementeret efter hensigten i de ti forsøgskommuner – dog har enkelte kommuner ikke implementeret ordningen i fuld overensstemmelse med kriterierne i befordringspuljen. Desuden er befordringsordningen afprøvet under særlige vilkår, hvor covid-19-nedlukningen af samfundet har spillet en rolle for anvendelsen af ordningen. Vurderingen af virkninger skal derfor ses i lyset af disse elementer.

#### **Øgede muligheder for kørsel, et mere aktivt fritidsliv og socialt liv og øget trivsel**

På tværs af de ti forsøgskommuner ses det, at befordringsordningen har bidraget til at give målgruppen bedre muligheder for at blive kørt til de aktiviteter, de magter, og at borgerne, efter at have anvendt ordningen, oplever at have et bedre fritidsliv og socialt liv. Der ses variationer på tværs af kommunerne, men det generelle billede er, at befordringsordningen bidrager positivt til, at borgene kan deltage i de fritidsaktiviteter og sociale aktiviteter, som de har overskud til.

Det ses ligeledes, at både borgere selv, de pårørende og medarbejdere i kommunerne vurderer, at borgernes trivsel øges, når de benytter befordringsordningen. Andre elementer påvirker naturligvis også

*”Det øjeblik, vi sætter os ind i bilen, skal jeg ikke passe på ham, som jeg skal i toget eller bussen. Jeg kan slappe af.”*

**Pårørende**

*”Min far kommer helt sikkert mere ud. Det er de små ting i hverdagen, der ellers gør, at man ikke får det gjort. Det er jo ikke noget problem at lave mad til en ekstra, men hvis vi også skal hente og bringe ham, kræver det lige pludselig meget logistik. Kørselsordningen har lettet meget.”*

**Pårørende**

*”Hvis ikke vi havde ordningen, ville vi være bundet herhjemme, hvor vi bare sidder og ser tv. Ordningen bidrager til, at vi kommer ud og oplever noget.”*

**Pårørende**

borgernes trivsel, men der ses tendenser til, at befordringsordningen har bidraget positivt til trivsel ved at give borgerne en frihed og selvstændighed ved ikke at være afhængige af deres pårørende i forhold til kørsel, samt mulighed for at blive beriget gennem deltagelse i aktiviteter og fællesskaber. De pårørende oplever i tillæg hertil positive virkninger af ordningen i form af, at de bliver aflastet og får en lettere hverdag.

Samlet set vurderes befordringsordningen således at bidrage til, at borgerne kan have et mere aktivt fritidsliv og socialt liv, hvilket som forventet medvirker til at skabe øget trivsel. Når disse virkninger optræder i en situation, hvor anvendelsen af befordringsordningen har været påvirket af covid-19-nedlukninger, forventes det således, at ordningen i endnu højere grad kan skabe positive virkninger, hvis der er bedre forudsætninger for anvendelse – både i kraft af de valgte løsninger i implementeringen i kommunerne og bedre muligheder for at deltage i aktiviteter.

### **Faktorer, der har fremmet og hæmmet virkningerne af befordringsordningen**

På baggrund af virkningsevalueringen kan der identificeres en række faktorer, der har medvirket til at fremme og hæmme virkningerne af befordringsordningen i kommunerne, herunder:

- Covid-19-nedlukningen har hæmmet virkningerne af befordringsordningen, idet de deraf begrænsede muligheder for deltagelse i fritidsaktiviteter og sociale aktiviteter også begrænser muligheden for, at befordringen kan skabe trivsel.
- Faktorer, der fremmer tryghed og forudsigelighed har generelt fremmet virkningerne af befordringsordningen. Det skyldes, at tryghed og forudsigelighed giver borgerne mulighed for at fokusere deres energi på de fritidsaktiviteter eller sociale aktiviteter, de skal deltage i, og dermed få mest muligt udbytte af aktiviteterne. Disse faktorer omfatter blandt andet:
  - Chaufføren ankommer præcist på aftalt tidspunkt
  - Chaufføren kan hjælpe borgeren i forbindelse med kørslen
  - Der er ikke andre passagerer med i bilen.
- Faktorer, der fremmer selvstændighed og frihed hos borgerne vurderes også at have fremmet virkningerne af befordringsordningen. Det kan fx være, at borgerne selv kan bestille kørslen eller have ledsager med, så borgerne i mindre grad er afhængige af deres pårørende.
- Faktorer, der letter de pårørendes hverdag vurderes på tværs af kommunerne at have fremmet virkningerne for de pårørende. Det kan fx være, at kørslen er nem at bestille for de pårørende, at de gratis kan rejse med i bilen, eller at der, som en kommune har valgt at gøre, tilbydes ledsagelse under både kørsel og aktivitet. Når kørselsordningen er nem at bruge i hverdagen, oplever de pårørende den størst mulige aflastning, hvilket kan bidrage til at øge trivslen blandt de pårørende.

### **Læring på tværs**

Opsummerende kan der på baggrund af virkningsevalueringen identificeres en række generelle læringspunkter, som kan være væsentlige at tage i betragtning i tilrettelæggelsen af eventuelt lignende tilbud for at fremme virkningerne.

- **Befordringsordningen kan med fordel tænkes sammen med eksisterende kommunale kørselsordninger.** På baggrund af evalueringen forventes befordringsordningen at skabe trivsel, når borgerne kan blive kørt til de aktiviteter, de ønsker. Derfor kan befordringsordningen med fordel tænkes sammen med eksisterende kørselsordninger i kommunerne – fx findes der i flere kommuner kørselsordninger til læge og speciallæge, genoptræning, visiterede dagtilbud mv. Det kan her være en fordel at samle kørselsordningerne ét sted med ét telefonnummer for at gøre det så nemt som muligt for borgerne at bestille kørsel uanset hvilket formål, kørslen er til.

Perspektiverende er det også centralt at være opmærksom på, at borgerne med demens skal have relevante fritidsaktiviteter og sociale aktiviteter at køre til, for at befordringsordningen kan give de ønskede virkninger. For at fremme virkningerne af kørslen, kan demenskonsulenterne/-koordinatorene på besøg i hjemmene med fordel vejlede om at bruge de lokale tilbud til borgere med demens og hjælpe med at udbrede kendskab til fritidsmuligheder.



## 6 Omkostningsvurdering

I dette kapitel analyseres omkostningerne forbundet med befordringsordningen i de ti forsøgskommuner, og det estimeres, hvad det vil koste at udbrede befordringsordningen til hele landet. Her ses på omkostninger i forbindelse med ordningen uanset om disse er finansieret af puljemidler eller af kommunen selv.

### Centrale pointer fra omkostningsvurderingen



- Kommunerne har haft omkostninger til kørsel, ledsagelse, administration mv. Omkostningerne til kørsel og ledsagelse har været dækket af befordringspuljen, mens kommunerne selv har skullet finansiere administration og andre omkostninger i forbindelse med ordningen.
- Der har derudover været omkostninger for borgerne med demens, pårørende og trafik- og taxaselskaber i forbindelse med ordningen blandt andet i forbindelse med egenbetaling for kørslen (borgere og pårørende) samt til evt. kompetenceudvikling og administration (trafik- og taxaselskaberne).
- Omkostningerne varierer på tværs af kommuner – det skyldes forskelle på antal borgere, der har anvendt ordningen, hvor mange ture, borgerne har kørt og serviceniveau i ordningerne.
- På tværs af kommuner har kørsel i gennemsnit kostet 239 kr. pr. tur i 2020.
- Hver enkelt borger i ordningen har i gennemsnit kørt for 2.968 kr. i 2020.
- 10 pct. af målgruppen for befordringsordningen har på tværs af kommuner anvendt ordningen.
- Et regneeksempel viser, at det vil koste mellem 2,3 mio. kr. og 8,2 mio. kr. at udbrede befordringsordningen til hele landet. Dette er dog formentlig underestimeret pga. covid-19, der har hæmmet anvendelsen af ordningen – både i forhold til hvor mange borgere, der har brugt ordningen, og hvor mange ture, de har kørt.

### 6.1 Vurdering af omkostninger i de ti deltagerkommuner

Driften af befordringsordningen medfører en række omkostninger i kommunerne, herunder har kommunerne haft omkostninger til:

- Kørsel
- Ledsagelse under kørslen
- Administration

Kommunerne har gennem befordringspuljen kunnet få dækket omkostninger til kørsel og ledsagelse. Omkostningerne til selve kørslen udgør størstedelen af omkostningerne ved ordningen. Derudover har enkelte kommuner haft omkostninger til ledsagelse under kørslen, jf. afsnit 4.2. Endelig har kommunerne haft omkostninger til administration af ordningen, visitation til ordningen, omkostninger til fx informationsmaterialer til udbredelse af kendskab, udsendelse af spørgeskemaer (porto) mv. Kommunernes omkostninger til administration har ikke været dækket af befordringspuljen.

Omkostningerne forbundet med befordringsordningen varierer på tværs af de ti kommuner. Det skyldes, at der er forholdsvis stor forskel på, hvor mange borgere, der har benyttet ordningen i kommunerne, og hvor mange ture, borgerne har kørt. Desuden varierer kommunernes serviceniveau, jf. afsnittet om organisering, hvilket også spiller en rolle i forhold til omkostningsniveauet på tværs.

Tabel 5 nedenfor viser et overblik over kommunernes omkostninger til befordringsordningerne. Tabellen viser de totale omkostninger i kommunerne, og hvordan omkostningerne fordeler sig til henholdsvis kørsel, ledsagelse og administration. Da kommunerne ikke har kunnet få dækket omkostninger til administration af befordringspuljen, har der ikke været et krav om, at de skulle fremsende opgørelser over forbruget på denne post.

**Tabel 5: Oversigt over kommunernes omkostninger til befodringsordningen**

| Kommune         | 2019*(kr.)          |                |                      | 2020 (kr.)          |                |                  |                      |
|-----------------|---------------------|----------------|----------------------|---------------------|----------------|------------------|----------------------|
|                 | Totale omkostninger | Heraf kørsel   | Heraf administration | Totale omkostninger | Heraf kørsel   | Heraf ledsagelse | Heraf administration |
| Faaborg-Midtfyn | 96.340              | 96.340         |                      | 188.500             | 185.000        |                  | 3.500                |
| Nordfyn         | 3.652               | 3.652          |                      | 2.456               | 2.456          |                  |                      |
| Esbjerg         | 120.895             | 75.736         | 45.159               | 236.714             | 192.214        |                  | 44.500               |
| Struer          | 2.655               | 2.655          |                      | 31.423              | 22.234         | 9.189            |                      |
| Kolding         |                     |                |                      | 33.698              | 33.698         |                  |                      |
| Svendborg       | 31.377              | 31.377         |                      | 82.773              | 82.773         |                  |                      |
| Faxe            |                     |                |                      | 17.289              | 14.637         |                  | 2.652                |
| Sorø            | 22.961              | 16.438         | 6.523                | 26.470              | 12.300         | 1.170            | 13.000               |
| Varde           | 86.093              | 86.093         |                      | 253.752             | 253.752        |                  |                      |
| Randers         | 64.407              | 53.368         | 11.039               | 140.641             | 112.136        | 3.505            | 25.000               |
| <b>I alt</b>    | <b>428.381</b>      | <b>365.660</b> | <b>62.721</b>        | <b>1.013.715</b>    | <b>911.199</b> | <b>13.864</b>    | <b>88.652</b>        |

Note: Ingen kommuner anvendte ledsagelse i 2019. Administration omfatter bl.a. omkostninger til at udsende spørgeskemaer (porto), tryksager til brug i kommunikation til borgerne, administration af ordningen, visitation til ordningen mv.

\*) Omkostningerne for 2019 er PL-reguleret til 2020-priser.

Det ses af tabel 5, at omkostninger til kørsel udgør størstedelen af omkostningerne i kommunerne. Kommunerne brugte i 2020 godt 900.000 kr. på kørsel. Borgerne har i tre kommuner benyttet sig af ledsagelse under befodringsordningen (kun i 2020), jf. afsnit 4.2. Det ses af tabellen, at de samlede omkostninger til ledsagelse er 13.864 kr. Derudover har tre kommuner i 2020 samlet brugt 88.652 kr. på administration, hvilket som nævnt overfor omfatter omkostninger til visitation og administration mv. i kommunerne, udsendelse af spørgeskemaer (porto), tryksager til brug i kommunikation til borgerne osv. De resterende syv kommuner har ikke fremsendt opgørelser over omkostninger forbundet med administration, da der ikke har været et krav om at opgøre forbruget.

Det ses desuden af tabellen, at omkostningerne varierer på tværs af kommunerne. I 2019 var de totale omkostninger til befodringsordningen 2.655 kr. i Struer Kommune, mens omkostningerne var 120.895 kr. i Esbjerg Kommune. I 2020 var Nordfyns Kommunes totale omkostninger 2.456 kr., mens Varde Kommune brugte 253.753 kr. på befodringsordningen.

I tillæg til kommunernes omkostninger har en række andre aktører ligeledes haft omkostninger i forbindelse med ordningen, som ikke fremgår af tabel 5 ovenfor, herunder:

- Borgerne, som har haft omkostninger i forbindelse med egenbetalingen til ordningen.
- De pårørende, som har haft omkostninger ved ordningen, fx hvis de har skullet tage fri fra arbejde for at ledsage borgerne, betale for at rejse med i bilen mv.
- Taxa- og trafikselskaberne, som i nogle tilfælde kan have haft omkostninger, ud over hvad der er dækket af betalingen fra kommunerne. Det kan fx være kompetenceudvikling af medarbejdere, særlig oprettet telefonlinje til bestillinger osv.

De store forskelle i omkostninger mellem kommunerne kan som nævnt forklares af flere forskellige elementer, herunder, at antallet af borgere, der har anvendt ordningen, varierer mellem kommunerne, ligesom der er forskel på, hvor mange ture, hver enkelt borger har kørt. For at få et billede af dette, sammenholdes anvendelsen af ordningen i kommunerne med omkostningerne til kørsel for at se, hvad kørsel i ordningen har kostet pr. borger og pr. tur, jf. tabel 6 nedenfor.

**Tabel 6: Oversigt over gennemsnitlige omkostninger pr. tur og pr. borger for kommunerne**

| Kommune         | Gennemsnitlig omkostning til kørsel pr. tur (kr.) |            | Gennemsnitlig omkostning til kørsel pr. borger (kr.) |              |
|-----------------|---|------------|--|--------------|
|                 | 2019*   | 2020       | 2019*  | 2020         |
| Faaborg-Midtfyn | 258   | 181        | 3.322  | 2.569        |
| Nordfyn         | 166   | 273        | 1.217  | 614          |
| Esbjerg         | 275   | 201        | 1.942  | 2.707        |
| Struer          | 332   | 281        | 885  | 2.223        |
| Kolding         |   | 157        |  | 1.532        |
| Svendborg       |   | 155        |  | 2.237        |
| Faxe            |   | 229        |  | 1.331        |
| Sorø            | 105   | 115        | 2.740  | 820          |
| Varde           | 1.163   | 649        | 8.609  | 12.688       |
| Randers         | 427   | 255        | 2.668  | 2.492        |
| <b>I alt</b>    | <b>274</b>  | <b>239</b> | <b>2.653</b>   | <b>2.968</b> |

\*) Omkostningerne for 2019 er PL-reguleret til 2020-priser.

Det ses af tabellen, at der også her er forholdsvis stor variation mellem kommunerne. I 2019 havde Sorø en gennemsnitlig omkostning til kørsel pr. tur på 105 kr., mens den gennemsnitlige omkostning til kørsel pr. tur i Varde Kommune var 1.163 kr. Tilsvarende ses det i 2020, at Sorøs gennemsnitlige omkostning pr. tur var 115 kr., mens den var 649 kr. i Varde. I interview uddyber Varde Kommune, at de forholdsvis høje omkostninger pr. tur hænger sammen med, at flere borgerne har kørt lange ture, fx til Aarhus eller København, samt at serviceniveauet i ordningen er forholdsvis højt i kraft af, at der tilbydes solokørsel, gratis medrejsende, afhentning på præcise tidspunkter og kørsel i hele landet.

Ses der på tværs af de ti kommuner, er der, som nævnt i afsnit 4.2, blevet kørt 3.815 ture i 2020 til en samlet kørselsomkostning på 911.199 kr. Det giver en gennemsnitlig omkostning på tværs af kommunerne på 239 kr. pr. tur.

I forhold til omkostninger pr. borger for kommunerne, ses der ligeledes store variationer mellem kommunerne. Det ses af tabel 6, at den gennemsnitlige omkostning pr. borger, der har anvendt ordningen i 2020, varierer fra 614 kr. pr. borger i Nordfyns Kommune til 12.688 kr. i Varde Kommune. De store forskelle kan, som nævnt ovenfor blandt andet forklares af, at borgerne i Varde Kommune har kørt lange ture, er alene i bilen og at niveauet for egenbetaling er forholdsvis lavt. På tværs af alle ti kommuner har 307 borgere benyttet ordningen i 2020, hvilket som nævnt ovenfor har kostet 911.199 kr. til kørsel. Det giver en gennemsnitlig omkostning pr. borger på tværs på 2.968 kr.

Samlet set er der således stor variation i, hvor mange borgere, der har brugt ordningen i kommunerne, og hvor mange ture, disse borgere har kørt. Der er desuden store forskelle på, hvad hver enkelt tur og hver enkelt borger har kostet på tværs af kommunerne. Forskellene kan blandt andet forklares af, at kommunerne har forskellige serviceniveauer, herunder i hvilket geografisk område, borgerne må køre, om de afhentes på præcise tidspunkter, om de tilbydes solokørsel mv., ligesom der er forskel på, hvor stor en andel af den samlede pris på turen, der er dækket af egenbetalingen. Derudover er der lokale forskelle på de aftaler, kommunerne har indgået med trafikselskaberne, herunder de specifikke priser, hvilket også spiller en rolle i forhold til kommunernes omkostninger pr. tur og pr. borger.

## 6.2 Omkostninger ved udbredelse af ordningen

I dette afsnit estimeres det, hvad det vil koste at udbrede befordringsordningen til hele landet.

### Andelen af målgruppen, der har anvendt befordringsordningen

For at vurdere hvilke omkostninger, der er forbundet med at udbrede befordringsordningen til hele landet, er det først centralt at estimere, hvor stor en andel af den samlede målgruppe for befordringsordningen, der faktisk har anvendt ordningen i de ti forsøgskommuner.

Målgruppen for befordringsordningen er jf. puljeopslaget borgere med en demensdiagnose, som bor i eget hjem. Sundhedsdatastyrelsen estimerer i en analyse, at 62 pct. af borgere over 65 år med en demensdiagnose bor i eget hjem.<sup>4</sup> Et estimat vil således være, at 62 pct. af de borgere, der har en demensdiagnose i hver af forsøgskommunerne, bor i eget hjem og dermed er i målgruppen for befordringsordningen. I de ti forsøgskommuner estimeres der at være 5.000 borgere med en demensdiagnose<sup>5</sup>, hvoraf 62 pct. – svarende til 3.100 borgere – er i målgruppen for befordringsordningen, jf. tabel 7 nedenfor.

**Tabel 7: Oversigt over anvendelsen af befordringsordningen i 2020**

| Kommune         | Antal borgere med en demensdiagnose | Estimeret antal borgere i målgruppen for befordring | Antal borgere der har anvendt ordningen | Andel af målgruppen, der har anvendt ordningen |
|-----------------|-------------------------------------|---|---|--|
| Faaborg-Midtfyn | 525                                 | 326   | 72                                      | 22%  |
| Nordfyn         | 275                                 | 171   | 4                                       | 2%   |
| Esbjerg         | 1.100                               | 682   | 71                                      | 10%  |
| Struer          | 150                                 | 93  | 10                                      | 11%  |
| Kolding         | 800                                 | 496   | 22                                      | 4%   |
| Svendborg       | 600                                 | 372   | 37                                      | 10%  |
| Faxe            | 225                                 | 140   | 11                                      | 8%   |
| Sorø            | 275                                 | 171   | 15                                      | 9%   |
| Varde           | 425                                 | 264   | 20                                      | 8%   |
| Randers         | 625                                 | 388   | 45                                      | 12%  |
| <b>I alt</b>    | <b>5.000</b>                        | <b>3.100</b>  | <b>307</b>                              | <b>10%</b>                                     |

Af tabel 7 ses i første kolonne et estimat for, hvor mange borgere med en demensdiagnose, der er i hver af de ti forsøgskommuner. Af disse borgere forventes 62 pct. at bo i eget hjem, jf. ovennævnte estimat, og anden kolonne i tabellen viser således, hvor mange borgere, hver kommune forventeligt har i målgruppen for befordringsordningen. Sammenholdes dette estimat med, hvor mange borgere, der faktisk har anvendt ordningen (tredje kolonne i tabellen), kan andelen af målgruppen, der har anvendt ordningen i hver kommune estimeres. Det ses af kolonnen yderst til højre i tabellen, at andelen af målgruppen, der har anvendt ordningen, varierer mellem kommunerne – fra 2 pct. i Nordfyn Kommune til 22 pct. i Faaborg-Midtfyn Kommune. På tværs af alle ti kommuner har 307 borgere ud af 3.100 i målgruppen anvendt ordningen, hvilket svarer til, at ca. 10 pct. af den samlede målgruppe har anvendt ordningen.

### Forudsætninger for beregning af omkostninger ved udbredelse

Der er en række centrale forudsætninger, som har betydning for, hvilke omkostninger, der er forbundet med en eventuel udbredelse af befordringsordningen til hele landet. Disse fremgår af tabel 8 nedenfor.

**Tabel 8: Forudsætninger – udbredelse af befordringsordningen**

| Forudsætning            | Beskrivelse  |
|-------------------------|--|
| Størrelse af målgruppen | Antallet af borgere i den samlede målgruppe har betydning for, hvor mange, der potentielt kan benytte sig af befordringsordningen og dermed, hvad det koster at udbrede ordningen. Ved en målgruppeafgræsning på borgere med en demensdiagnose, der bor i eget hjem, estimeres der at være godt 25.000 borgere i målgruppen på landsplan. Udvides dette til at omfatte alle borgere med en demensdiagnose, vil den samlede målgruppe bestå godt 40.000 borgere. <sup>6</sup> |

<sup>4</sup> Sundhedsdatastyrelsen (2016): Boligstatus for borgere med demens og kommunale pleje- og omsorgsydelser for borgere med demens i eget hjem, 2014

<sup>5</sup> Data er trukket fra esundhed.dk (Sundhedsdatastyrelsen). De nyeste opgørelser er anvendt (fra 2018). Nationalt Videnscenter for Demens henviser ligeledes til Sundhedsdatastyrelsens tal i opgørelse af forekomsten af demens.

<sup>6</sup> Data er trukket fra esundhed.dk (Sundhedsdatastyrelsen). De nyeste opgørelser er anvendt (fra 2018). Nationalt Videnscenter for Demens henviser ligeledes til Sundhedsdatastyrelsens tal i opgørelse af forekomsten af demens.

|   |  |
|---|--|
| Andel af målgruppen, der anvender ordningen   | Andelen af målgruppen, der anvender ordningen, har betydning for, hvad det koster at udbrede ordningen. I denne analyse ses en variation fra, at 2 pct. af målgruppen i kommunen, hvor ordningen er blevet anvendt mindst, til 22 pct. i kommunen hvor ordningen er anvendt mest. Størrelsen på andelen af målgruppen, der anvender ordningen kan hænge sammen med, hvor tilgængelig og fleksibel, ordningen er, samt hvor intensivt, der er arbejdet med at udbrede kendskab til ordningen.   |
| Antal ture pr. borger   | Antallet af ture, som hver enkelt borger kører, påvirker også det samlede omkostningsniveau. Der ses en variation blandt kommunerne, hvor borgerne har kørt 2,3 ture i gennemsnit i kommunen med færrest ture pr. borger, mens der er kørt 19,6 ture pr. borger i kommunen med flest ture pr. borger.  |
| Omkostning pr. tur  | Prisen pr. tur spiller ligeledes ind på den samlede omkostning til ordningen. Her ses en variation fra 115 kr. pr. tur i kommunen med lavest omkostning til 649 kr. pr. tur i kommunen med højest omkostning pr. tur i 2020.   |
| Serviceniveau, herunder: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Solokørsel vs. samkørsel</li> <li>• Geografisk område for kørsel</li> <li>• Ventetid</li> <li>• Niveauet af egenbetaling</li> </ul> | Serviceniveauet i befordringsordningen påvirker omkostningerne forbundet med den. Hvis ordningen har et højt serviceniveau, hvor borgerne fx er alene i bilen, kan køre i hele landet, ikke skal vente eller afhentes før tid, samt har en lav egenbetaling, vil ordningen være dyrere pr. tur og pr. borger for kommunerne, end hvis serviceniveauet er lavere.   |
| Leverandør af kørsel  | Valget af leverandør af kørslen kan påvirke omkostningerne forbundet med ordningen. I denne analyse ses det, at den gennemsnitlige omkostning til kørsel pr. borger pr. år er 2.150 kr. for de kommuner, der har valgt et regionalt trafikselskab, mens omkostningen er 2.648 kr. pr. borger pr. år i de kommuner, der har valgt et taxaselskab. I kommunen, der har valgt et lokalt trafikselskab som leverandør, er omkostningen til kørsel pr. borger pr. år hele 12.688 kr. og således væsentligt højere end omkostningen forbundet med henholdsvis taxa- eller regionalt trafikselskab. |

Med udgangspunkt i disse forudsætninger, ser vi nedenfor på, hvad det vil koste at udbrede befordringsordningen til hele landet under forskellige omstændigheder.

### Omkostninger ved udbredelse af befordringsordningen

I de konkrete beregninger af, hvad det vil koste at udbrede befordringsordningen til hele landet, indgår tre centrale parametre, der kan varieres på for at give et billede af, hvad befordringsordningen koster under forskellige forudsætninger:

- **Antallet af borgere i målgruppen.** For at estimere den første parameter, antallet af borgere i målgruppen i hele landet, trækkes på de datakilder, der blev anvendt ovenfor. Her ses det, at der er 40.675 borgere med en demensdiagnose i hele Danmark<sup>7</sup>. Heraf forventes 62 pct. at bo i eget hjem,<sup>8</sup> hvilket svarer til 25.219 borgere. Dette tal indgår i alle scenarierne, da målgruppeafgrænsningen holdes konstant.

<sup>7</sup> Ibid.

<sup>8</sup> Sundhedsdatastyrelsen (2016): Boligstatus for borgere med demens og kommunale pleje- og omsorgsydelser for borgere med demens i eget hjem, 2014



- **Andel af målgruppen, der anvender ordningen.** På tværs af kommunerne har 10 pct. af borgerne i målgruppen anvendt ordningen, og derfor anvendes 10 pct. som estimat i det gennemsnitlige eksempel i figur 20 nedenfor. Denne andel varierer i scenarierne nedenfor.
- **Omkostninger til kørsel pr. borger pr. år for kommunerne.** Omkostningerne til kørsel varierer mellem 614 kr. og 12.688 kr. pr. borger pr. år i kommunerne. Omkostningen på 12.688 kr. pr. borger pr. år ligger dog meget langt fra de resterende observationer i analysen. Kommunen med næsthøjest omkostning til kørsel pr. borger pr. år har en omkostning på 2.707 kr. I gennemsnitsberegningen anvendes derfor et gennemsnit af de ni kommuners omkostninger pr. år, hvor den fjerntliggende observation på 12.688 kr. ikke indgår. Dette giver et gennemsnit på 2.291 kr. pr. borger pr. år, og denne værdi anvendes således som estimat nedenfor i beregningen af gennemsnitlige omkostninger pr. år. I de forskellige scenarier for udbredelse varierer der på denne forudsætning.

**Figur 20: Estimering af omkostninger ved udbredelse af befordringsordningen - gennemsnit**

|  |   |  |   |   |   |  |
|--|---|--|---|---|---|--|
| Antal borger i målgruppen i hele landet<br><br><b>25.219</b> | X | Andel af målgruppen, der anvender ordningen<br><br><b>10 %</b> | X | Omkostninger til kørsel pr. borger pr. år<br><br><b>2.291 kr.</b> | = | Omkostninger pr. år<br><br><b>5,7 mio. kr.</b> |
|--|---|--|---|---|---|--|

Figur 20 ovenfor viser tilgangen til at estimere de gennemsnitlige omkostninger ved udbredelse af befordringsordningen. Det ses i figuren, at omkostningerne pr. år vil være ca. 5,7 mio. kr., hvis 10 pct. af målgruppen anvender ordningen, og omkostningen til kørsel pr. borger estimeres at være 2.291 kr. pr. år.

Hvis den højeste pris på 12.668 kr. medtages i analysen, koster kørsel i gennemsnit 2.968 kr. pr. borger pr. år, hvilket giver en årlig omkostning på omkring 7,4 mio. kr.

Da der er forholdsvis stor variation mellem kommunerne i forhold til både andelen af målgruppen, der har anvendt ordningen og omkostninger til kørsel pr. borger, ser vi nedenfor på, hvordan omkostningerne til ordningen påvirkes, hvis forudsætningerne for beregningen justeres. Der ses på tre scenarier; et minimumscenarie, hvor en lav andel af målgruppen anvender ordningen til en lav omkostning pr. borger, et maksimumscenarie, hvor mange borgere anvender ordningen til en høj pris pr. borger samt et scenarie, der illustrer omkostningerne ved forskellige leverandører af kørslen.

- **Scenarie 1: Lav grad af anvendelse og lave omkostninger til kørsel pr. borger.** Her ses på, hvad det vil koste at udbrede befordringsordningen til hele landet under forudsætning af, at ordningen anvendes i minimal grad og har minimale omkostninger pr. borger. Hvis det antages, at 7 pct. af målgruppen anvender ordningen til en gennemsnitlig omkostning til kørsel på 1.331 kr. pr. borger pr. år, vil det koste ca. 2,3 mio. kr. årligt at udbrede ordningen.
- **Scenarie 2: Høj grad af anvendelse og høje omkostninger til kørsel pr. borger.** Her undersøges det modsat, hvad det vil koste at udbrede befordringsordningen til hele landet under forudsætning af, at ordningen bliver anvendt meget og til høje omkostninger pr. borger. Hvis det antages, at 12 pct. af målgruppen anvender ordningen til en gennemsnitlig omkostning til kørsel på 2.707 kr. pr. borger pr. år, vil det koste ca. 8,2 mio. kr. årligt at udbrede ordningen.
- **Scenarie 3: Omkostninger ved henholdsvis taxaselskaber og regionale trafikskaber.** Her undersøges det, hvad det vil koste at udbrede ordningen, hvis kørsel leveres af henholdsvis et regionalt trafikskab eller et taxaselskab. På tværs af de kommuner, der har anvendt et regionalt trafikskab som leverandør, har kørsel i gennemsnit kostet 2.150 kr. pr. borger pr. år. Hvis det antages, at 10 pct. af målgruppen har anvendt ordningen, vil det koste ca. 5,4 mio. kr. årligt at udbrede ordningen. Hvis der i stedet anvendes et taxaselskab som leverandør af kørslen, ses det i

---

analysen, at prisen pr. borger pr. år er 2.648 kr. Hvis det tilsvarende antages, at 10 pct. af målgruppen anvender ordningen, vil det koste ca. 7 mio. kr. årligt at udbrede ordningen til hele landet.

Ovenstående scenarier er opstillet med henblik på at give et billede af, hvad det *kan* koste at udbrede befordringsordningen til hele landet under forskellige forudsætninger. De forskellige elementer i beregningerne kan justeres både op og ned, hvilket medfører forskellige estimater og intervaller for omkostningerne forbundet med udbredelse.

### 6.3 Opsamling på omkostningsvurdering

Samlet set peger scenarierne ovenfor på, at det vil koste mellem 2,3 mio. kr. og 8,2 mio. kr. årligt at udbrede befordringsordningen til hele landet.

Der er dog flere væsentlige forbehold for dette omkostningsinterval. Estimerne er baseret på omkostninger og anvendelse af befordringsordningen i en periode, hvor covid-19 har hæmmet mulighederne for at deltage i fritidsaktiviteter og sociale aktiviteter. Derfor er både andelen af målgruppen, der har anvendt ordningen og omkostning pr. borger formentligt underestimeret, idet flere borgere i målgruppen forventeligt ville anvende ordningen og bruge den oftere, hvis fritidsaktiviteter og sociale aktiviteter havde været mere tilgængelige.

Derudover vil andelen af målgruppen, der anvender ordningen forventeligt blive højere over tid, hvis ordningen forankres og kendskabet til ordningen kontinuerligt udbredes blandt målgruppen. Endelig er det vigtigt at være opmærksom på, at der i scenarierne er taget udgangspunkt i omkostninger til kørsel. Hvis kriterierne for befordringsordningen ændres, så der fx er øgede muligheder for ledsagelse, eller hvis der kan bevilliges kørsel til andet end fritidsformål, vil de samlede omkostninger for kommunerne naturligvis også stige. Det samme gælder, hvis målgruppen udvides til også at omfatte borgere med demens, der bor i plejebolig.

---

## 7 Bilag

### *Bilag 1: Dataindsamling*

#### **Spørgeskemaundersøgelse**

Spørgeskemaundersøgelserne blandt borgere med demens og deres pårørende er gennemført i perioden efteråret 2019 til februar 2021. For at imødekomme målgruppens behov og funktionsniveau mest muligt, er spørgeskemaerne indsamlet på tre forskellige måder:

1. Elektronisk spørgeskema med linklancering, hvor det har været muligt at åbne spørgeskemaet på en computer, tablet eller smartphone. Dette er i flere kommuner blevet formidlet til borgerne via e-Boks.
2. Papirspørgeskemaer, som medarbejdere har delt ud til borgere og pårørende og efterfølgende indsamlet, scannet ind og sendt til PwC.
3. Telefonopkald til borgere med demens eller deres pårørende, hvor kommunen har fremsendt kontaktoplysninger efter aftale med borgere og pårørende, hvorefter PwC har gennemført telefoninterviews.

Selve spørgeskemaerne til borgere med demens og deres pårørende er udarbejdet og valideret i samarbejde med de 10 kommuner på en evalueringsworkshop afholdt i august 2019.

Spørgeskemaet til medarbejdere er udsendt via linklancering, hvor projektlederne i forsøgskommunerne har formidlet et generelt link til spørgeskema til de medarbejdere, der har spillet en rolle i befordringsordningen. Kommunerne har desuden, i det omfang, det har været muligt, videresendt linket til spørgeskemaet til de involverede trafikselskaber med henblik på at indsamle besvarelser blandt chauffører, der har kørt med borgere med demens. Denne indsamlingsmetode har den fordel, at linket til spørgeskemaet kan formidles bredt, og at respondenter således ikke på forhånd skal identificeres med navn og e-mailadresse. Omvendt er en ulempe, at det ikke er muligt at opgøre en svarprocent. Dataindsamlingen er foregået i januar-februar 2021.







### *Bilag 2: Spørgeskemaer*

I dette bilag ses de spørgeskemaer, som borgere, pårørende og medarbejdere har udfyldt i analysen. Følgende fem spørgeskemaer ses nedenfor:







1. Opstartsskema – borgere med demens
2. Opfølgningsskema – borgere med demens
3. Opstartsskema – pårørende til borgere med demens
4. Opfølgningsskema – pårørende med demens
5. Medarbejderskema



### Fritidsliv

|   | Slet ikke   | I mindre grad   | Hverken eller  | I høj grad  | I meget høj grad  | Ved ikke  |
|---|---|---|--|---|---|---|
|   |  |  |  |  |  |  |
| Deltager du i de fritidsaktiviteter, du gerne vil?                  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Besøger du dine venner og/eller familie så meget, som du gerne vil? | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Er du glad for dit fritidsliv?                                      | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Er du glad for at besøge venner og/eller familie?                   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |

### Trivsel

|                             | Slet ikke   | I mindre grad   | Hverken eller  | I høj grad  | I meget høj grad  | Ved ikke  |
|-----------------------------|---|---|--|---|---|---|
|                             |  |  |  |  |  |  |
| Har du det samlet set godt? | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |

Har du andre kommentarer til kørselsordningen?

---

---







---

---









Nedenstående spørgsmål handler om, hvordan du oplever dine muligheder for at blive kørt i forbindelse med fritidsaktiviteter og besøg hos venner og familie.







**Kørsel med bus eller taxa**

|  | Slet ikke   | I mindre grad   | Hverken eller  | I høj grad  | I meget høj grad  | Ved ikke  |
|--|---|---|--|---|---|---|
|  |  |  |  |  |  |  |
| Bliver du ofte kørt til fritidsaktiviteter med bus, taxa eller flextrafik?   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Bliver du ofte kørt til besøg hos venner og/eller familie med bus, taxa eller flextrafik?                                | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Bliver du kørt til de fritidsaktiviteter og besøg hos venner og/eller familie, som du gerne vil til?                     | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Kan du blive hentet, når du vil?   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Er du glad for at blive kørt til fritidsaktiviteter og besøg hos venner og/eller familie med bus, taxa eller flextrafik? | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Har du under kørslen fået den hjælp, du har brug for?  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Er chaufføren/ledsageren god at snakke med?  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Glæder du dig til at blive hentet?   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |

**Fritidsliv**

|   | Slet ikke   | I mindre grad   | Hverken eller  | I høj grad  | I meget høj grad  | Ved ikke  |
|---|---|---|--|---|---|---|
|   |  |  |  |  |  |  |
| Deltager du i de fritidsaktiviteter, du gerne vil?                  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Besøger du dine venner og/eller familie så meget, som du gerne vil? | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Er du glad for dit fritidsliv?                                      | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Er du glad for at besøge venner og/eller familie?                   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |

**Trivsel**

|                             | Slet ikke   | I mindre grad   | Hverken eller  | I høj grad  | I meget høj grad  | Ved ikke  |
|-----------------------------|---|---|--|---|---|---|
|                             |  |  |  |  |  |  |
| Har du det samlet set godt? | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |

Har du andre kommentarer til kørselsordningen?

---



---



---



---



## Spørgeskema til pårørende til borgere med demens

Opstartsskema

Nedenstående spørgsmål handler om, hvordan du oplever din pårørendes muligheder for at anvende den kommunale kørselsordning til kørsel til fritidsformål, herunder besøg hos venner og familie, indkøb, kulturelle tilbud mv. I dette spørgeskema dækker betegnelsen "fritidsaktiviteter" eller "fritidsliv" over denne række af forskellige aktiviteter.

### Kendskab til kørselsordningen

Hvordan fik I kendskab til kørselsordningen?

---

---

---

Oplever du, at I er blevet informeret tilstrækkeligt om mulighederne for at benytte kørselsordningen?

Slet ikke



I mindre grad



Hverken eller



I høj grad



I meget høj grad



Ved ikke



### Forventninger til kørselsordningen

Er du tryk ved at lade din pårørende anvende kørselsordningen?

Slet ikke



I mindre grad



Hverken eller



I høj grad



I meget høj grad



Ved ikke











## Spørgeskema til pårørende til borgere med demens

Opstartsskema

### Kørselsordningen







Nedenstående spørgsmål omhandler den kørsel, din pårørende tidligere er blevet tilbudt til fritids- eller sociale aktiviteter. Hvis din pårørende ikke tidligere er blevet tilbudt kørsel til disse aktiviteter, sættes kryds i "Nej" i første spørgsmål, hvorefter man springer videre til næste blok.

|   | Ja  | Nej   | Ved ikke  |   |   |   |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Har din pårørende tidligere fået tilbudt kørsel til fritids- eller sociale aktiviteter? | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |   |   |   |
| <b>Hvis ja:</b>   |   |   |   |   |   |   |
|   | Aldrig  | Sjældent  | Nogle gange   | Ofte  | Meget ofte  | Ved ikke  |
| Hvor ofte har din pårørende anvendt kørsel til fritids- eller sociale aktiviteter?      | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
|   | Slet ikke   | I mindre grad   | Hverken eller   | I høj grad  | I meget høj grad  | Ved ikke  |
|   |  |  |  |  |  |  |
| Har du som pårørende været tilfreds med mulighederne i den tidligere kørselsordning?    | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Oplever du, at kørselsordningen har været tilpasset jeres behov?                        | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Oplever du, at kørselsordningen har været fleksibel?                                    | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Har du været tryk ved at lade din pårørende bruge kørselsordningen?                     | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |

### Hvis nej:













|  | Ja                       | Nej                      | Ved ikke                 |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Har du, indtil nu, haft ansvaret for at køre din pårørende til fritids- eller sociale aktiviteter? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Har I, indtil nu, haft et behov for hjælp til kørsel til fritids- og sociale aktiviteter?          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**Fritidsliv og socialt liv**

| Hvor enig er du i følgende udsagn:   | Helt uenig<br> | Delvist uenig<br> | Hverken eller<br> | Delvist enig<br> | Helt enig<br> | Ved ikke<br> |
|--|---|--|---|---|--|---|
| Min pårørende har et aktivt fritidsliv   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  |
| Min pårørende har et godt socialt liv  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  |
| Min pårørende deltager i de fritidsaktiviteter, som han/hun magter                 | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  |
| Min pårørende besøger venner og/eller familie i det omfang, han/hun magter         | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  |
| Min pårørende er tilfreds med sit fritidsliv                                       | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  |
| Min pårørende er tilfreds med sit sociale liv                                      | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  |
| Der er relevante fritidsaktiviteter i nærområdet til borgere med en demensdiagnose | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  |



## Trivsel

|  | Slet ikke<br>                                     | I mindre grad<br>                                    | Hverken eller<br>                                    | I høj grad<br>                                      | I meget høj grad<br>                             | Ved ikke<br>                                    |
|--|--|---|---|--|---|--|
| <p>Oplever du, at din pårørende trives?</p> <p>Hvad betyder det for dig, at din pårørende har et godt fritidsliv?</p> <hr/> <hr/> <hr/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   |
| <p><i>Hvor enig er du i følgende udsagn:</i></p> <p>Jeg forventer, at kørselsordningen vil give min pårørende øgede muligheder for at have et aktivt fritids- og socialt liv</p> <p>Jeg forventer, at kørselsordningen vil gøre min hverdag lettere</p> <p>Jeg forventer, at kørselsordningen vil aflaste mig</p> <p>Jeg forventer, at kørselsordningen samlet set vil øge min trivsel</p> | <p>Helt uenig<br/></p> <input type="checkbox"/> | <p>Delvist uenig<br/></p> <input type="checkbox"/> | <p>Hverken eller<br/></p> <input type="checkbox"/> | <p>Delvist enig<br/></p> <input type="checkbox"/> | <p>Helt enig<br/></p> <input type="checkbox"/> | <p>Ved ikke<br/></p> <input type="checkbox"/> |

Har du andre kommentarer til kørselsordningen?

---



---



---



---



## Spørgeskema til pårørende til borgere med demens

Opfølgningsskema

Nedenstående spørgsmål handler om, hvordan du oplever din pårørendes muligheder for at anvende den kommunale kørselsordning til kørsel til fritidsformål, herunder besøg hos venner og familie, indkøb, kulturelle tilbud mv. I dette spørgeskema dækker betegnelsen "fritidsaktiviteter" eller "fritidsliv" over denne række af forskellige aktiviteter.

### Information om kørselsordningen

Oplever du, at I er blevet informeret tilstrækkeligt om mulighederne for at benytte kørselsordningen?

Slet ikke



I mindre grad



Hverken eller



I høj grad



I meget høj grad



Ved ikke



### Kørselsordningen

Hvor ofte anvender din pårørende kørsel til fritidsaktiviteter?

Aldrig

Sjældent

Nogle gange

Ofte

Meget ofte

Ved ikke

Oplever du, at kørselsordningen er lettilgængelig i forhold til:



Slet ikke



I mindre grad



Hverken eller



I høj grad



I meget høj grad



Ved ikke

Bestilling

Afgang fra og ankomst til hjemmet







Opkrævning af egenbetaling









## Spørgeskema til pårørende til borgere med demens

Opfølgningsskema

### Kørselsordningen

|  | Slet ikke<br> | I mindre grad<br> | Hverken eller<br> | I høj grad<br> | I meget høj grad<br> | Ved ikke<br> |
|--|--|--|---|---|---|---|
| Er du som pårørende tilfreds med mulighederne i kørselsordningen?  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Oplever du, at kørselsordningen kan tilpasses jeres behov?         | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Oplever du, at kørselsordningen er fleksibel?                      | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Oplever I ofte, at det ikke er muligt at anvende kørselsordningen? | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Er du tryk ved at lade din pårørende bruge kørselsordningen?       | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Oplever du, at din pårørende er glad for kørselsordningen?         | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Hvordan kan kørselsordningen eventuelt forbedres?                  | <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>  |  |   |   |   |   |

### Fritidsliv og socialt liv













| Hvor enig er du i følgende udsagn:   | Helt uenig  | Delvist uenig   | Hverken eller   | Delvist enig  | Helt enig   | Ved ikke  |
|--|---|---|---|---|---|---|
|  |  |  |  |  |  |  |
| Min pårørende har et aktivt fritidsliv   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Min pårørende har et godt socialt liv  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Min pårørende deltager i de fritidsaktiviteter, som han/hun magter                 | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Min pårørende besøger venner og/eller familie i det omfang, han/hun magter         | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Min pårørende er tilfreds med sit fritidsliv                                       | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Min pårørende er tilfreds med sit sociale liv                                      | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Der er relevante fritidsaktiviteter i nærområdet til borgere med en demensdiagnose | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |



## Spørgeskema til pårørende til borgere med demens

Opfølgningsskema

### Trivsel

|   | Slet ikke   | I mindre grad   | Hverken eller  | I høj grad  | I meget høj grad  | Ved ikke  |
|---|---|---|--|---|---|---|
|   |    |    |    |    |    |    |
| Oplever du, at din pårørende trives?  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Hvad betyder det for dig, at din pårørende har et godt fritidsliv?                                  | <hr/> <hr/> <hr/>   |   |  |   |   |   |
| <i>Hvor enig er du i følgende udsagn:</i>   | Helt uenig  | Delvist uenig   | Hverken eller  | Delvist enig  | Helt enig   | Ved ikke  |
|   |  |  |  |  |  |  |
| Kørselsordningen giver min pårørende øgede muligheder for at have et aktivt fritids- og socialt liv | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Kørselsordningen gør min hverdag lettere  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Kørselsordningen aflaster mig   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |
| Kørselsordningen øger samlet set min trivsel  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>   | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/>  |

Har du andre kommentarer til kørselsordningen?

---

---

---

---



## Spørgeskema til medarbejdere

### Baggrund

|                                  |                                   |                                 |          |          |                  |
|----------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|----------|----------|------------------|
| Hvilke rolle har du?             | Projektleder                      | Demenskonsulent/<br>koordinator | Chauffør | Ledsager | Andet<br>(angiv) |
| Hvilken kommune arbejder du for? | [Drop-down-menu med kommunenavne] |                                 |          |          |                  |

### Kendskab

|  | Ingen i målgruppen       | Under 35 pct. af målgruppen | 25-49 pct. af målgruppen | 50-74 pct. af målgruppen | 75-100 pct. af målgruppen | Ved ikke/ikke relevant   |
|--|--------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Hvor stor en andel af den samlede målgruppe (borgere med demens og deres pårørende) i din kommune vurderer du har kendskab til befordringsordningen? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>  | <input type="checkbox"/> |

Hvad gør I for at udbrede kendskabet til befordringsordningen?

---

---

---

---





## Spørgeskema til medarbejdere

### Tilgængelighed

|  | Slet ikke                | I mindre grad            | I nogen grad             | I høj grad               | I meget høj grad         | Ved ikke/ikke relevant   |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| I hvilken grad vurderer du, at befodringsordningen er lettilgængelig for målgruppen i din kommune? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Har du andre kommentarer vedrørende kendskab og tilgængelighed i forhold til befodringsordningen?

---

---

---

---

### Inddragelse

|  | Slet ikke                | I mindre grad            | I nogen grad             | I høj grad               | I meget høj grad         | Ved ikke/ikke relevant   |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| I hvilken grad vurderer du, at borgere med demens og deres pårørende bliver inddraget i tilpasning af befodringsordningen i din kommune? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Hvordan inddrager I borgere med demens og deres pårørende i tilpasningen af befodringsordningen?

---

---

---

---



## Spørgeskema til medarbejdere

### Fleksibilitet

|   | Slet ikke                | I mindre grad            | I nogen grad             | I høj grad               | I meget høj grad         | Ved ikke/ikke relevant   |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| I hvilken grad vurderer du, at befordringsordningen er fleksibel for borgere med demens og deres pårørende i din kommune? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Hvad gør I for at gøre ordningen fleksibel for borgere med demens og deres pårørende?

---

---

---

### Kompetencer

De næste spørgsmål handler om kompetencer i forhold til at arbejde med borgere med demens. Tilkendegiv venligst nedenfor, om du arbejder direkte med borgere med demens

- Jeg arbejder direkte med borgere med demens
- Jeg arbejder ikke direkte med borgere med demens

|  | Slet ikke                | I mindre grad            | I nogen grad             | I høj grad               | I meget høj grad         | Ved ikke/ikke relevant   |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| I hvilken grad oplever du, at du har de rette kompetencer til at arbejde med borgere med demens? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

|   | Ja                       | Nej                      | Ved ikke                 |
|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Har du modtaget undervisning ift. særlige hensyn i arbejdet med borgere med demens? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |



## Spørgeskema til medarbejdere

### Kompetencer - fortsat

Hvilken type undervisning har du modtaget, herunder hvor lang tid strakte undervisningen sig over?

---

---

Hvilke kompetencer er vigtige at besidde, når man arbejder med befordring af borgere med demens?

---

---

---

### Implementering

Hvilke forhold i kommunen har styrket anvendelsen af befodringsordningen?

---

---

---

Hvilke forhold i kommunen har været udfordrende for anvendelsen af befodringsordningen?

---

---

---



## Spørgeskema til medarbejdere

### Oplevet virkning

| <i>I hvilken grad vurderer du, at...</i>   | Slet ikke                | I mindre grad            | Hverken eller            | I høj grad               | I meget høj grad         | Ved ikke                 |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ...borgerne er tilfredse med mulighederne for befordring?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ...de pårørende er tilfredse med mulighederne for befordring?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ...befordringsordningen giver borgerne mulighed for at deltage i det antal fritidsaktiviteter, som de gerne vil? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| ...befordringsordningen bidrager til øge borgernes trivsel?  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Hvordan kan befordringsordningen styrkes?  | <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>  |                          |                          |                          |                          |                          |

|  |
|--|
| Har du andre kommentarer til befordringsordningen? |
| <hr/> <hr/> <hr/>                                  |