

Siddestillingskompagniet

Siddestillinger i bil

Jeg har i mange år medvirket til utallige siddestillingsanalyser, der bl.a. har haft til formål at undgå, at kørestolsbrugere får tryksår eller andre fysiske skader af at køre i deres bil.

Jeg har arbejdet med forebyggelse baseret på de erfaringer, som jeg har indhøstet i forbindelse med, at jeg er blevet involveret i at forsøge at afbøde allerede opståede tryksår og andre fysiske skader. Derfor ved jeg, at det virker.

På den baggrund vil jeg gerne benytte lejligheden i dette nyhedsbrev til at pege på nogle af de problematikker, som typisk kan opstå i forbindelse med brug af bilen, når man har en fysisk funktionsnedsættelse, der indebærer at man benytter kørestol – enten mens man kører bilen eller til at komme ind og ud af bilen.

Jeg kan desværre ikke prale med, at jeg har specialiseret viden omkring indretning og valg af bestemte biler, og derfor kan der helt sikkert være mange andre faldgruber end dem, som jeg vil nævne her, men principperne er de samme, og baserer sig på den videnskabelige litteratur, der understøtter den Aktivitets Baserede Siddestillings Analyse ([ABSA](#)).

Forhåbentlig kan du bruge mine erfaringer, som altså typisk stammer fra kørestolsbrugere *med* tryksår, og som det er lykkedes at få til at hele gennem ganske få og simple tilpasninger fx i forhold til siddestillinger i bil, pladsforhold omkring rat og betjenings-aggregater samt forflytningsproblematikker i relation til bil.

Udgangspunktet er at muliggøre aktivitet

Min analyse tager altid udgangspunkt i, at det skal være muligt at udøve de aktiviteter, som den enkelte oplever som meningsfulde – og mit mål er, at det *aldrig* må blive nødvendigt at indføre begrænsninger i den enkeltes aktivitetsudøvelse.

Jeg anser det for min fornemste opgave som ergoterapeut at sørge for, at mennesker med funktionsnedsættelser har mulighed for at være aktive og at deltage i det, som de har lyst til – i hverdag såvel som til fest.

Bilkørsel er en af de aktiviteter som mange kørestolsbrugere lægger stor vægt på. Det er en aktivitet, der giver den enkelte stor følelse af frihed, og derfor må man også som professionel se i øjnene, at aktiviteten ofte vil blive udøvet over lang tid. Det udfordrer de professionelles evne til grundigt at gennemtænke, hvordan siddestillinger der har en varighed på mere end 15 minutter, kan forblive optimalt stabile og trykfordelte – også under kørsel i bil – det vil i praksis sige - *hele tiden!*

Redesign frem for begrænsning

Glem det med at foreslå, at den enkelte skal korrigere siddestillingen hvert 15. minut, og glem at forsøge at få kørestolsbrugeren til at hvile eller skifte siddestilling undervejs. Det holder simpelthen ikke i praksis!

Jeg har til gengæld gode erfaringer med at understøtte tilpasningen af aktivitetsudøvelsen – fx ved at tilbyde, afprøve og tilpasse hjælpemidler og betjeningsgreb, der kan kompensere for den nedsatte funktionsevne på en måde, der er til at leve med for den enkelte.

Mit projekt er med andre ord at arbejde for et nødvendigt 'redesign' af aktivitetsudøvelsen – og er aldrig baseret på 'begrænsnings-filosofi'.

Siddestillingskompagniet

ABSA

Det betyder, at jeg forsøger at afdække hvilke del-aktiviteter i forbindelse med brug af bil, der kan indebære en risiko for, at brugeren pådrager sig fysiske skader – herunder tryksår – af at sidde i/køre i bil – og så arbejder jeg sammen med brugeren om at finde nogle kreative løsninger, der kan gøre det muligt for brugeren at fortsætte med sine aktiviteter – i princippet uanset hvor lang tid de pågår.

Som udgangspunkt må man allerførst forstå, at der er stor forskel på at være chauffør, mens man sidder i sin el-kørestol, og at være chauffør, mens man sidder i det sæde, som er monteret i bilen.

At være chauffør, mens man sidder i sin el-kørestol

Der kan knytte sig risikoadfærd til aktiviteten, og det bør derfor udredes:

- **Hvordan kommer brugeren ind og ud af bilen?**

Er det fx nødvendigt at korrigere sæde og/eller rygvinkler for at komme ind ad bilens indgangsdør? Det er i særlig grad risikabelt, hvis det er nødvendigt at fælde kørestolens ryg bagud for at kunne passere indgangsdøren.

Kan en stillingsændring evt. klares ved udelukkende at benytte sædetilt, kan det måske lige gå an, men vær kritisk – og sæt hellere 'overliggeren' lavt end at risikere, at den er for høj.

Alternativt må man indrette bilen med en højere indgangsdør/vælge en anden biltype.

- **Kan brugeren komme tæt nok på rat og betjeningsgreb?**

Er det fx nødvendigt at korrigere sædevinklen, så sædet fældes fremad, for at brugeren kan komme tilstrækkeligt ind under ratstammen til at det er muligt at anvende rattet afslappet?

Er det fx nødvendigt at fjerne fodpladerne eller hele benstøtter for at kunne komme tæt nok på rat og betjeningsgreb?

Hvis ja, så er det i særlig grad risikabelt, fordi brugeren derved mister både stabilitet og trykfordelingsareal i sin siddestilling, mens bilkørsel foregår. Det er ikke tilstrækkeligt at arme og overkrop stabiliseres fx ved at holde fast på rattet. Det er et spørgsmål om at bækkenet skal forblive stabilt.

Derfor skal udgangspunktet for at køre sin bil siddende i sin kørestol altid være det samme - som når brugeren bare kører rundt i sin kørestol (forudsat at denne stilling er optimalt tilpasset - stabil og trykfordelende). Det vil altså sige med fødderne understøttet og sædevinklen justeret som vanligt – og aldrig mere end til vandret. (Læs evt. mere om dette her ([ABSA](#))).

Hvis det ikke er muligt at sikre, at brugeren kan sidde i sin stol uden at miste stabilitet og trykfordelingsareal med den indretning, som bilen har, så må man nødvendigvis indrette bilen hensigtsmæssigt fx med forlænget ratstamme og andre placeringer af nødvendige, og ofte benyttede betjeningsgreb.

Siddestillingskompagniet

- **Kan brugeren betjene diverse greb på en afslappet og hensigtsmæssig måde, der ikke stiller unødvendige krav til brugerens balance og evne til at sidde?**

Er det fx nødvendigt at 'læne sig frem med overkroppen' og måske endda at miste kontakt med rattet i den side, hvor man benytter håndbetjent speeder?

Hvis ja, så er det i særlig grad risikabelt, fordi brugeren ikke kan udnytte sin kørestol optimalt længere hvad angår opnåelse af stabilitet og trykfordelingsareal under kørsel i bil.

Man skal undgå at udsætte brugeren for statisk arbejde, og i særlig grad undgå, at det forekommer ved brug af de mest brugte greb og betjeningsknapper.

Det kan udfordre brugerens siddeevne på en helt unødvendig måde, hvis man skal række efter greb på permanent eller langvarig basis. Husk på at alle brugere er udfordret på deres siddeevne.

Man skal også undgå at placere betjeningsknapper mv. i el-kørestolen – fx blinklys i kørestolens nakkestøtte, fordi det kan begrænse mulighederne for at tilpasse el-kørestolen hensigtsmæssigt til andre formål.

Alternativt må man derfor i særlig grad overveje placeringen af forskellige betjeningsgreb nøje og tage skyldige hensyn til, hvilke der anvendes permanent og over lang tid, og hvilke der kun anvendes sporadisk.

At være chauffør, mens man sidder i det sæde, som er monteret i bilen

Der kan knytte sig risikoadfærd til aktiviteten, og det bør derfor udredes:

- **Hvordan kommer brugeren ind på sædet i bilen og hvordan ender siddestillingen med at blive?**

Hvis brugeren foretager en såkaldt 'lav forflytning' skal det foregå ved at brugeren – med sikkerhed - kan løfte sig 100% fra sædeflader i forbindelse med at siddestillingen indtages – altså *hver eneste gang*. Det vil altså sige, at brugeren skal kunne løfte sig i armene det sidste stykke ind på plads i bilens sæde.

I praksis viser det sig, at det kan dreje sig om, at man skal kunne løfte sig på denne vis måske op til 30 gange dagligt.

Fra praksis ved jeg, at mange er tilbøjelige til at undervurdere denne aktivitets hyppighed – og dermed også til at undervurdere udfordringen for kroppen, skuldrene og vævet under bagdelen.

Det bliver typisk betragtet som et funktionelt tilbageskridt, hvis man må gå fra at være bruger af manuel kørestol til at være bruger af el-kørestol, og derfor ser man også ofte, at aktivitetens udfordrende natur i realiteten negligeres.

Hvis det sker er der desværre en betydelig risiko for, at brugeren pådrager sig alvorlige vævsskader, fordi siddestillingen ikke er optimalt stabiliseret og trykfordelt som udgangspunkt for bilkørslen.

Deformation af bagdelens væv og dermed risiko for vævsskader er en næsten stensikker konsekvens – et forløb der bare 'kræver' + 15 minutter - den magiske tidsramme for, hvornår vævsskader – in worst cases - kan opstå.

Derfor må man være meget kritisk omkring denne forflytningsmetodik – og sætte 'overliggeren' meget lavt, så man er helt sikker på, at forflytningskvaliteten er absolut i top – selv efter den 30. forflytning.

Siddestillingskompagniet

Man kan altså blive nødt til seriøst at overveje hvorvidt chaufføren hellere må blive el-kørestolsbruger frem for, at en manuel kørestolsbruger skal kunne foretage en 'lav forflytning' med dårlig siddestillingskvalitet til følge.

Alternativt kan man måske 'redde' sig ud af problematikken ved at tilføje et par særlige håndgreb i bilen, som brugeren kan benytte til det endelige '100% tilretnings-løft' med det formål at opnå en uskadelig, stabil og trykfordelt siddestilling i bilsædet. Her kan man muligtvis indtænke brug af andre muskler end de, som typisk involveres i en traditionel 'push-up'-bevægelse, som er den bevægelse, der indgår i en 'lav forflytning'.

- **Kan brugeren udnytte de betjeningsmuligheder i bilsædet, som kan forebygge at brugeren mister stabilitet og trykfordelingsareal?**

Målet er at undgå, at brugeren mister stabilitet og trykfordelingsareal over tid – læs mere om hvordan her: ([ABSA](#)).

- **Kan brugeren komme tæt nok på betjeningsgreb?**

Læs ovenfor.

- **Er der plads til at understøtte fødderne fuldtud?**

- Der skal være god stor og plan understøttelse til begge fødder. Ingen mærkelige skrånende rammer eller niveauforskelle sv.t. en naturlig understøttelsesflade. Man skal være opmærksom på, at mange kørestolsbrugere uden følesans i benene er utilbøjelige til at fokusere på deres fødders placering. Derfor kan de pådrage sig fysiske skader, tryksår og fejlstillinger, som bl.a. bør forebygges gennem den måde bilen er opbygget på. Det er fx ikke tilstrækkeligt at 'aftale' med brugeren, at det bare er noget han skal huske.

Af samme grund er det også vigtigt at sikre sig, at fødderne faktisk kan nå helt ned til understøttelsesfladen – og samtidig at brugeren kan få en hensigtsmæssig kontakt til rattet og alle relevante betjeningsgreb.

Derfor kan det være nødvendigt at tilpasse forholdet mellem rat, betjeningsgreb, sædeflade og føddernes understøttelsesflade.

Som nævnt i starten er der sikkert mange andre ting at tænke på og tage ind i overvejelserne, når man har ansvar for at rådgive kørestolsbrugere omkring valg og indretning af bil, og der er i særlig grad grund til også at involvere sig i, om kørestol og bil matcher hinanden hvad angår forflytninger eller funktionalitet.

Som udgangspunkt er det – med den viden som du kan hente i ([ABSA](#)) – og koblet med almindelig sund fornuft og kritisk sans – muligt at praktisere siddestillingsanalyser, der foruden at forebygge tryksår også kan understøtte brugeren i at udøve de aktiviteter, som giver mening i hverdagsliv såvel som til fest, ferie og farver.

De bedste ønsker for arbejdet – og skulle du blive i tvivl, så står vi naturligvis til rådighed.

Helle Dreier

Siddestillingskompagniet - 2015