

2018

ANTROPOLOGISK EVALUERING AF DAG- OG LANGTURE  
SUNA CHRISTENSEN, ANTROPOLOG, PH.D.

SUNA CHRISTENSEN, | mobil: 30234715, email: sunachristensen@gmail.com

## Indholdsfortegnelse

<b>1. INTENTIONEN: DET HANDLER OM RELATIONER .....</b>	<b>2</b>
RESUMÉ AF EVALUERINGENS RESULTATER .....	2
CYKELTURE SKABER RAMMER OG KULTUR DER FORBEDRER ÆLDRELIVET .....	2
SÅDAN KAN CYKLING UDEN ALDER FÅ FLERE UD AT CYKLE .....	3
CYKELTURENES HVORFOR .....	4
PARADOKSLEDELSE .....	4
INDLEDNING .....	6
EN DAGTUR .....	7
<i>Et twist af eventyr i hverdagen</i> .....	8
<i>Baggrund</i> .....	9
<i>Empiri</i> .....	9
<i>Skønstrup</i> .....	10
<i>Skovlund</i> .....	10
<i>Bysted</i> .....	10
<i>Dokumentanalyse</i> .....	11
<i>Lidt om researchen</i> .....	11
<b>2. GLÆDE OG SAMVÆR: DAG- OG LANGTURE SOM UDVIKLINGSMETODE.....</b>	<b>12</b>
KOREOGRAFI .....	12
<i>Stemning</i> .....	13
<i>Fortællinger</i> .....	14
MINDSET .....	15
FORMÅL .....	16
CYKELPÆDAGOGIK .....	18
<i>Kulturændring og nye øjne</i> .....	19
TILPASNING .....	20
<i>Langt kan blive for langt</i> .....	20
<i>Planlægning og/eller koordinering</i> .....	21
<b>3. PERSPEKTIVERING: PEJLEMÆRKER FOR LEDELSE I FREMTIDEN.....</b>	<b>24</b>
<i>Læringsressourcer fra dag- og langture i praksis</i> .....	25

# 1. Intentionen: Det handler om relationer

## Resumé af evalueringens resultater

Cykling uden alder (Cua) har i sommeren 2018 fået foretaget en evaluering af dag- og langture. Cykelturene er en pædagogisk metode til at udvikle ældresektoren i Danmark, og derfor er det interessant at undersøge, hvad der er brug for at lære eller lave om på, hvis cykelturene skal bidrage til at forandre ældresektoren.

Dag- og langture er cykelture i rickshaws med ældre, der bor på plejecenter. Hvis et plejecenter vil arbejde med dag- og langture efter Cua's metoder, kræver det bevidst koordinering af tre roller:

- Piloter (medarbejdere eller frivillige)
- Passagerer (ældre borgere)
- Personale

Evalueringen slår fast, at cykelturene kan være med til at skabe en kulturændring på ældreområdet. De puster nyt liv i hverdagen for ældre på plejehjem og giver samtidig arbejdet ny mening for mange medarbejdere. Evalueringen viser også, at ledere og medarbejdere er en central ressource i dag- og langture, når de har lyst til at investere fagligt og personligt engagement og netværk for både at give passagerer en god oplevelse og tilføre mere mening til deres eget arbejde.

Empirien i evalueringen – fokusgruppe- og individuelle interviews med piloter, passagerer og personale, dokumentanalyse og deltagelse på en dagstur på 38 km – er grundlaget for en antropologisk analyse af både kvaliteter og udfordringer i cykelturene. Hvilken forskel gør de for de passagerer? Hvem sætter gang i planlægningen af en tur? Hvilken form for ledelse kræver det – og på hvilket niveau er nogle af de spørgsmål, evalueringen giver svar på.

**Cykelture skaber rammer og kultur der forbedrer ældrelivet**

Dag- og langture forbedrer livet for ældre mennesker på plejehjem. Rammer og kultur i kommuner og på plejecentrene kan enten sætte skub i at bruge rickshaws til dag- og langture - eller kan være en barriere.

Evalueringen viser at det er nemmere at gøre cykelture til virkelighed, når en kommunalt ansat tager rollen som kaptajn udadtil i forhold til de frivillig og indadtil i forhold til at skabe de nødvendige rammer i forhold til plejecentre og kommuners etablerede arbejdsrutiner.

Cykelturene handler om relationerne mellem personale, piloter og passagerer som helhed. Derfor er der ingen vej uden om at også at inddrage arbejde med stemningen og piloters tryghed i forhold til at indtage nye roller, da det er dem, der skal skabe en positiv relation til passagererne.

På dag- og langture indgår alle på lige fod, og det betyder, at de ser hinanden på nye måder. Samtidig har de tid til at lære hinanden bedre at kende på turen. Det står i kontrast til hverdagens mere institutionaliserede relationer mellem medarbejdere og ældre, hvor de ældres plejebehov kommer først og ofte gør de ældre til passive modtagere af pleje.

*Cykelpædagogisk kompetence* er særligt vigtig for den høje kvalitet af velfærd, som dag- og langtur repræsenterer. Det handler om:

- Ansvar for stemning og relationer
- Etablering af cykelturen som fælles aktivitet
- Engagement

## Sådan kan Cykling uden alder få flere ud at cykle

Cykling uden alder skaber en forandring på plejecentrene, blandt andet i arbejdsrutiner, i samværet mellem ældre og medarbejdere og i samarbejdet med frivillige. Tid til planlægning og økonomi til at frikøbe medarbejdere samt tryghed og vanetænkning hos medarbejdere kan være barrierer for at få flere ud at cykle.

Kvaliteten af turene (længde, indhold, kvaliteten af relationer) afhænger af relationer og derfor af, hvem piloterne er, og hvilke ressourcer de bringer ind, som er med til at udvikle dag- og langture. Så skal flere ud at cykle kræver det:

- Ansatte, der tør tænke deres roller på nye måder
- Piloter med forskellige kompetencer som passer til opgaven med at skabe cykelture
- Kobling af cykelturene til plejecentrenes formål
- Ledere der kan og tør gå forrest med at engagere medarbejdere og samspil med frivillige

## Cykelturenes hvorfor

Dag- og langture – og også kortere cykelture i hverdagen – bygger bro mellem livet på plejehjem og livet udenfor plejehjem. Evalueringen viser, at cykelturene skaber nye samspil, som giver de ældre nye muligheder for at deltage og handle. Muligheder, som ikke opstår ved f.eks. dans eller fysisk træning. Interviewene peger på at det handler om *mindset* og tanken bag cykelturene – cykelturenes *hvorfor*.

Cykling uden alder kommer med en ny model for, hvordan man kan være sammen med ældre i rollen som pilot. Her kan både piloter og passagerer komme med ideer til ture eller tures indhold, og piloter og kaptajner skal bidrage til at skabe en god oplevelse gennem anerkendelse af passagererne. Ældre kan komme med ideer til ture – nogle gange afstikkere - eller til emner at tale om, og piloter anerkender det ved at lytte og spørge. Piloter går også foran med godt humør. Ældre får løftet deres livskvalitet af piloter, der har tid og kompetencer til at skabe inddrage ældre. Cykelturene har en egen koreografi, hvor rammen, scenen og rollerne er anderledes og muliggør oplevelser af samvær.

## Paradoksledelse

Der er paradokser knyttet til cykelturene, som griber ind i, hvad velfærd er, hvad plejecentrenes opgave er - og hvad opgaven er som medarbejder på et plejecenter.

En medarbejder nævner i et interview, at efter at have fulgtes med en beboer på en dagtur kan beboeren nu genkende hende. Cykelturen har givet dem en ny relation. På den ene side kender de hinanden bedre nu og har mere at tale sammen om. På den anden side skulle der et brud på plejecentrets rutiner omkring organisering af opgaver til for at etablere relationen. Passageren fik en oplevelse af at lære en medarbejder at kende, og medarbejderen fik en ældre beboer, som genkender hende i mængden af ansatte.

Evalueringen beskæftiger sig med flere paradokser eller dilemmaer, der omhandler forholdet mellem service og relation, og de uddybes gennem eksempler i rapporten.

## Indledning

*“Hvorfor en antropologisk læringsevaluering af dag- og langture”?*

Cykling uden alder (Cua) har ønsket en evaluering af dag- og langture som en metode til at udvikle ældresektoren i Danmark. Der er særligt fokus på, hvordan erfaringer fra turene, og dermed brug af metoden kan være med til at sætte en retning for Cua's udvikling. Det gøres gennem beskrivelser af erfaringerne fra at deltage i dag- og langture som frivillig eller som ansat samt i nogen grad som beboer på et plejecenter. Evalueringen omhandler udfordringer med at lede og udvikle brugen af cykelture i rickshawcykler i relation til generel praksis i ældreplejen på plejecentre.

Cykling uden alder blev sat i verden til at skabe fællesskab både for ældre, der lever den sidste del af deres liv relativt isoleret på plejecentre, og for almindelige mennesker, som kunne savne aktiviteter eller fællesskaber i hverdagen. De kan cykle en tur med en ældre og på den måde både opleve tilknytning til lokalområdet og bidrage til at løfte ældrevelværdien.

Tidligere undersøgelser og erfaring siger dels, at dag- og langture er en metode, der giver både passagerer og piloter mange gode oplevelser, dels at det kan være vanskeligt at få de gode erfaringer fra dag- og langture til at smitte af på hverdagen og blive del af nytænkning af ældresektoren. I stedet står mange cykler stille.

Evalueringen er struktureret efter temaer, som fremhæver processer, hvor forskellige opfattelser af god ældrepleje er i spil. Fokus hviler på at skabe indblik i, hvilke sammenhænge der gør, at cykelturene skaber velfærd af høj kvalitet. Samtidig angiver analysen pejlemærker for, hvor der er brug for en ledelsesmæssig indsats, hvis metoden skal komme flere ældre til gode.

Evalueringen er blevet til på baggrund af deltagerobservation, fokusgruppintervjuer og interviews i tre kommuner samt dokumentanalyse og samtaler.

## En dagtur

*En tidlig sommermorgen ankommer jeg til parkeringspladsen hos en vognmand lidt uden for en mindre dansk by. Jeg ved, jeg er det rigtige sted, for på parkeringspladsen holder et par rickshawcykler med røde kalecher. Der sidder ældre mennesker i de to rickshaws. Jeg har selv en cykel med bag på min bil, for jeg skal ud at cykle 38 kilometer med frivillige, personale fra plejehjem og ældre borgere, som bor på plejehjem.*

*Jeg kender konceptet; Cykling uden alder, og jeg har læst om dag- og langture, men jeg har ikke været med før.*

*Flere mindre transportbiler kommer til, og de lægger flere rickshawcykler af. Der kommer også små busser til med flere ældre, der skal med på dagtur. Jeg går rundt og hilser på flere af de ældre; det er søde og hjertelige mennesker, jeg møder. Det samme er piloterne. De har gule veste på. Mænd og kvinder – og jeg gætter på, de fleste er pensionerede. En af dem cykler på sin egen cykel og cykler bare med for hyggens skyld, mens hendes mand cykler en rickshaw. Nogle har Dannebrogssflag på deres cykel. En har et hjemmelavet, opretstående træskilt med navnet på et plejecenter stående i en lille anhænger, han trækker efter rickshawen.*

*På et tidspunkt tager en energisk kvinde ordet. Det er den lokale frivillighedskoordinator. Hun fortæller om ruten, hvor vi skal stoppe, og hvad vi skal have at spise. Det varer ikke længe, før hun sender det, der nu er blevet til en karavane af rickshaws af sted med et 'vamos'.*

*Vi har kørt højst 2-3 kilometer, da jeg springer af cyklen første gang for at tage et billede af den helt fantastiske oplevelse, jeg er midt i. Der er så meget glæde. Det er sjovt at cykle mange sammen. Biler holder tilbage, og folk vinker.*

*Turen bringer os forbi en skole, hvor hele mellemtrinnet venter uden for skolen, og skolelederen har fået trukket et klaver ud på fortovet, så elever og lærere kan synge morgensang for os. Skolelederen er svoger til en af koordinatorerne. Vi drikker kaffe i en have hos en af piloternes mor, og vi kører forbi en brugs og får gratis is på parkeringspladsen. Vi spiser frokost på en restaurant, og jeg beundrer det gnidningsløse samarbejde mellem frivillige og ansatte om ældre, som skal hjælpes ind og ud af cyklen. Vi besøger en fredet mølle, og alle passagerer kommer ud af cyklerne og ind til et dækket kaffebord og et foredrag om møllen.*



*Mens vi cykler af sted på stille landeveje, lytter jeg til samtaler mellem passagerer og frivillige. De er forskellige, for det er forskellige mennesker. Men der er kontakt. Nogle frivillige fortæller ældre om landskabet og det, vi ser, andre frivillige spørger ældre om det, vi kører forbi, er noget, de kender. En ældre mand ser på mig med anerkendelse i øjet, mens han hjerteligt fortæller, at han ikke kan huske, hvor han bor, men han er sikker på, vi har mødt hinanden før. Der er liv.*

### Et twist af eventyr i hverdagen

For mange danskere er en cykeltur lig med at skulle fra et sted til et andet. Cyklen indgår i hverdagen som transportmiddel. Cykling uden alder tilfører et twist af eventyr til cykelturen. Det ændrer på formålet; det er ikke længere transport, men relation, samvær og glæde.

Dag- og langture har fået fantastiske ting til at ske. Ældre kommer ud og får luft og røde kinder. De møder mennesker, som ikke er del af hverdagen på en institution, undværer medicin og kan pludselig mere. Medarbejdere får ny energi i arbejdet, ledere slipper kontrollen og tror på det muliges kunst. Piloter, som bliver engagerede, har det sjovt og oplever at investere sig selv i noget, der giver mening.

Der er tidligere foretaget årsags-virkning-evaluering af dag- og langture af Askov Fonden. Den evaluering giver ikke entydige svar på effekterne af turene, men konkluderer på baggrund af den kvalitative del af undersøgelsen, at projektet utvivlsomt er en positiv oplevelse for deltagerne.

Denne evaluering supplerer med afsæt i et antropologisk perspektiv andre undersøgelser af hvad det er dag- og langture kan og gør. En evaluering i dette perspektiv viser, *hvordan* cykelturene som social praksis (metode) bliver til, og hvordan de formidles og organiseres i forskellige sammenhænge. Det er ikke en beskrivelse af empiri, men en analytisk fortolkning af dette med henblik på at lære, *hvorfor* denne praksis har lige netop de karakteristika. På den måde kan det antropologiske perspektiv åbne for tavs viden omkring, hvilke relationer og kontekster, der er afgørende for kvaliteten af dag- og langture, så Cua kan bruge det til at skabe gode rammer for at flere kan få vind i håret.

## Baggrund

Cykling uden alder har været en forening siden 2014 og er tilstede i 44 kommuner. Det anslås, at der findes 500 rickshawcykler spredt ud på 361 plejecentre. Der er omkring 5000 tilmeldte piloter (frivillige).

Man skal ikke have været længe i kontakt med folkene bag Cykling uden alder eller have læst ret mange beretninger fra cykelture i foreningens regi for at blive smittet med godt humør. I projektbeskrivelsen til projekt "Alle har ret til vind i håret" fremhæves erfaringer af sammenholdet mellem piloter, passagerer og personaler før og under en langtur, indsamlet over en periode på 8-10 måneder: "Det er den form for relationer, fællesskaber, engagement og deling af viden, vi ønsker (...) for det mindsker ensomhed. Synet på ældre ændres, og personale i ældresektoren opmuntres til at gå nye veje".<sup>1</sup> Der er et ønske om cykelturene bidrager til at skabe relationer og samtidig påvirke vaner hos personalet i ældresektoren.

## Empiri

Evalueringen gør brug af antropologiske metoder som deltagerobservation på en 38 kilometer lang dagtur, kvalitative interviews, individuelt og i fokusgrupper, samtaler af mere uformel karakter, gennemlæsning af transskriberinger fra andre undersøgelser samt dokumentanalyse af dokumenter udvalgt af Cua.

Derudover har jeg i et års tid fulgt udviklingen af Cykling uden alder fra rollen som konsulent. Det betyder, at jeg igennem længere tid har haft adgang til dele af den virkelighed, evalueringen omhandler, og at jeg med mellemrum har forsøgt at se Cuas udfordringer, som de ser ud for den daglige ledelse af Cua.

Evalueringen har afsæet i tre cases fra tre kommuner, som har erfaringer med dag- og langture. Jeg har valgt at anonymisere dem og kalde dem Skønstrup (dag-tur, fokusgruppeinterview og interview med frivilligkoordinatorer), Bysted (interview med en aktivitetsmedarbejder og enkeltinterview med frivillig-pilot) og Skovlund (deltagelse i evalueringsmøde hos planlægningsgruppe og efterfølgende fokusgruppeinterview og interview med lokal tovholder). De tre cases præsenteres lidt mere udfoldet her:

---

<sup>1</sup> Projektbeskrivelse, TrygFonden 2017, p. 7

## Skønstrup

Her var der etableret flere dag- og langture. Kommunen har ansat en frivilligkoordinator og en frivilligvært, som driver organiseringen af dag- og langture. Disse to medarbejdere arbejder til daglig fra hver sit plejecenter i kommunen.

- Deltagerobservation på dagtur
- Interview med to frivilligkoordinatorer
- Fokusgruppeinterview med piloter, passagerer og personale. Blandt personalet var både to flexjobbere, en klippekortsansat og to social- og sundhedshjælpere. Piloter var her mænd og kvinder mellem 53 og 75 år. Alle havde deltaget i dag- og langture, flere cyklede også i løbet af ugen kortere ture med beboere, og nogle cyklede med på følgecykler.

## Skovlund

I Skovlund havde de netop afholdt sin første dagtur. De havde flere års erfaring med at prøve at få cykler ud at køre i hverdagen, uden stort held.

- Observation ved evalueringsmøde i lokal planlægningsgruppe bestående af en leder, en medarbejder fra et træningscenter for ældre og to frivillige. Mødet samlede op på erfaringer fra den første dagtur på 36 kilometer med 29 beboere.
- Semistruktureret interview med kaptajn

## Bysted

Her havde de lige afholdt første dagtur i forbindelse med roadshow. To aktivitetsmedarbejdere har ansvaret for at få cyklerne ud at køre i hverdagen. Den ene har også lige været kaptajn på den første dagtur. Begge plejecentre har to cykler, som kommunen har anskaffet. Det opleves, at det er svært at få personalet til at have lyst til at cykle.

- Interview med to aktivitetsmedarbejdere
- Interview med pilot (frivillig).

## Dokumentanalyse

- AskovFondens rapport: "Dokumentation af fællesskab på hjul"
- Projektbeskrivelse til projekt "Alle har ret til vind i håret".

## Lidt om researchen

De tre cases er ikke umiddelbart sammenlignelige, og de er ikke udvalgt for at kunne sige noget repræsentativt eller objektivt. I stedet tjener forskelligheden til at gøre eksempler på praksis omkring dag- og langture synlige. Hændelser, der ellers kunne forekomme selvfølgelige for en udenforstående, bliver synlige som netop situerede og kontekstafhængige eksempler på elementer af en specifik praksis, når de bliver perspektiveret af andre måder at gøre noget på. Fra de forskellige cases har jeg udvalgt fortællinger om organisering af dag- og langture, elementer fra dokumentanalyse og fortællinger fra interviews som:

- Siger noget om, hvad der skaber kvaliteten på dag- og langture
- Peger på udfordringer i forhold til ledelse af Cua som nybrud i ældresektoren.

Interviews er afholdt efter en semi-struktureret interviewguide, og jeg har for eksempel spurgt til, hvordan dag- og langture praktisk kommer op at stå, hvem der træffer beslutninger om ruter og deltagere, om samarbejde mellem frivillige og ansatte samt om behov for støtte fra Cua centralt.

## 2. Glæde og samvær: Dag- og langture som udviklingsmetode

*”Øvelsen er at gøre det ikke-kommunalt. At trække det ud af det” (frivillig koordinator, Skønstrup)*

Cua går på tværs af sektorer og logikker. Det er en bevægelse og en forening, hvor selvstændigt initiativ og plads og rum til forskellighed er drivende kræfter. Heroverfor står ældresektoren, som ofte er præget af styring gennem standardisering og efter økonomiske principper. En leder fra et ældrecenter har foreslået Cua at dokumentere, hvorvidt ældre, der har været på cykelture, er nemmere at håndtere for personalet i hverdagen, for hun tror, politikere vil være mere villige til at afsætte penge i budgettet til flere langture, hvis det kan dokumenteres, at det giver en besparelse i hverdagen<sup>2</sup>.

En økonomisk logik fører til mekanisering af ældreplejen. Måske er det derfor, flere ansatte i denne undersøgelse er begejstrede for det rum for eventyr, dag- og langturene skaber. Her skal alting ikke kunne betale sig.

I et socialt perspektiv bidrager frivillighed til at frigøre samværet med ældre fra en professionel kontekst styret af en økonomisk logik. I et økonomisk perspektiv er frivillighed en ressource og en gevinst på kommunens budgetter. Det er interessant at kende de faktorer, der giver dag- og langturene deres særlige kvalitet for at sikre plads til dette i fremtiden.

I denne del af evalueringen fremhæves en særlig koreografi, mindset og formål der giver en særlig kraft til cykelturene.

### Koreografi

I interviewene er det kommet frem at de fleste piloter og kaptajner, uanset om de er ansatte eller frivillige, har brug for erfaringer at læne sig op ad og et fællesskab at sætte af fra, når de skal i gang med dag- og langture. De ved godt, at der ikke findes en standard opskrift for en dag- og langtur, og de griner ad det, samtidig med at de sukker over det. Den dagtur jeg var med på, gav mig undervejs en kropslig erfaring af at være del af en vel koordineret bevægelse eller begivenhed. Kontakten til de andre gjorde, at jeg følte mig mere som del af et fugletræk, der

---

<sup>2</sup> Projektbeskrivelse, TrygFonden 2017

rettede lidt ind efter vejret og dagsformen, end som passager i en bus, der når sit mål, uanset hvordan jeg og andre har det.

### Stemning

Et fællestræk ved dag- og langture er stemningen. Lige som jeg selv har mærket det på dagturen, jeg deltog i, fortæller alle om stemningen som en central del af deres erfaring af dag- og langture. Stemningen bliver også brugt til at give kontakten til de ældre retning mod noget humørfuldt og ligeværdigt: Alle er glade for at skulle på tur med hinanden. En frivillig fra Skovlund sagde at han nød de mange grin, der var på sådan en dag. Han fortalte, hvordan hans passager på en dagtur grinende havde spurgt om han kunne følge med omme bagved? Det var underforstået at passagererne jo var de forreste, og i situationen fik det alle til at grine. Eksemplet viser, hvordan humor kan være en kanal for ligeværdighed og samvær mellem pilot og passager.

Som mennesker har vi mange stemninger til rådighed. Glæde er en stemning i sig selv. Empirien viser at glæden tilføjer cykelture med ældre i rickshaw et mellemmenneskeligt aspekt, fordi man netop kan glæde sig *sammen*. Glæde kan, som i eksemplet, åbne for en relation og dermed for koordinering med afsæt i et fælles foretagende.

Nogle piloter og kaptajner har været særligt iøjnefaldende i deres måde at bruge glæden som afsæt for kontakt og relation mellem alle deltagere på turene. En kommunalt ansat leder og pilot sagde, at hendes primære bidrag var hendes engagement. Hun lagde kræfter i både planlægning, oplæring af nye samt dagture, fordi hun selv syntes, det var sjovt, og hun ville gerne give det videre til andre, som også havde lyst til at gå glad ind i det.

Når jeg har spurgt til hvad der giver lyst til at være pilot på cykelture, så har de fleste nævnt glæden. Det har handlet både om at se glæden i de ældres øjne, og glæden ved at være med i noget sjovt, samt glæden ved at gøre noget for andre. Glæden bliver på den måde både del af erfaringen af at være med, og er med til at forme nye forventninger til for eksempel at cykle langt og være sammen med ældre mennesker.

Den stemning, som er gået på tværs af erfaringer fra de tre case kommuner, og fortællinger om dag- og langture i øvrigt, er en anden slags opskrift end et skema eller en manual. Stemningen koreograferer ord og handlinger, som skaber særlige kvaliteter i kontakten og relationen, for eksempel ligeværdighed.

## Fortællinger

Forud for denne evaluering var et tilbagevendende spørgsmål betydningen af at Cuas daglige ledelse, Søren Steffensen og Dorthe Olander, kommer ud til lokale Cua grupper og er med til workshops og også deltager i dag- og langture. I Skønstrup huskede en af de to frivilligkoordinatorer at det havde været godt at få opbakning i form af gode erfaringer fra andre ture, når opgaven tog til i størrelse:

*”Historierne gør også, at man lettere kan overkomme de ting, som er lidt besværlige... i starten var der meget, som var ren logistik – hvor mange cykler har vi, hvor får vi busser fra, det kan man ikke gøre generelt, det er forskelligt fra kommune til kommune. Men når man hører den fede historie og ser nogle billeder, så tænker man, nå ja, det skal vi nok klare.”*

I en anden kommune sagde en frivillig tilsvarende, at det var rart med nogle fif fra nogle, der havde prøvet det mange gange før. I Skovlund var de glade for at få tilsat både praktisk hjælp til at lappe en cykel og godt humør på deres første dagtur. I Bysted ville de heller ikke have været foruden. Ved eftersyn viser det sig altså at det gør en stor forskel lokalt, når det man kunne kalde *erfarne historiefortællere*, kommer ud. Forskellen handler om at få en hånd til *i praksis* at give de involverede – piloter, passagerer og personale – den Cua oplevelse, kaptajner eller andre mere eller mindre har investeret sig selv i at give frivillige og medarbejdere på plejecentrene. Tilstedeværelsen opleves som en hånd, der hvor det gælder. Det giver også gåpåmod fremadrettet.

Der er også en fortælling om Cua som en bevægelse, som piloter kan koble sig på. Det giver mening for nogle mere end for andre. En social- og sundhedshjælper sagde, at når hun var med på de længere ture som pilot, så sagde hun til venner at hun skulle på tur med Cykling uden alder. Når det var i hverdagen, så cykler vi bare, sagde hun, og så ”har jeg heller ikke min gule vest på”. Alligevel:

*”Når jeg snakker med nogen, og jeg siger, at vi er med i det der cykling uden alder og alle har ret til vind i håret og det der, så giver det ligesom lidt mere mening, end at vi bare er ude at cykle”*

Empirien afspejler, at der især er brug for hjælp til fortællingen på et praktisk og mellemmenneskeligt niveau, hvor man helt konkret har brug for det overskud og overblik erfaring giver. Bysted og Skovlund havde netop afholdt deres første dagture og gav indtryk af at have mere brug for støtten som 'nye i branchen' end Skønstrup, som havde opbygget egne rutiner.

## Mindset

Især i Skønstrup blev jeg opmærksom på eksempler på flydende overgange mellem at være frivillig og at være ansat. Flere medarbejdere fra plejecentre var ansat i stillinger med lavt timetal og høj grad af selvledelse. Nogle brugte hele deres arbejdstid på at cykle med beboere, andre noget af arbejdstiden. De brugte alle mange frivillige timer. I Skovlund anså en leder af et plejecenter det med at tage på overnatning på interesselimer som en helt almindelig ting.

Det er ikke en selvfølge at plejepersonale synes det med cykelture er en god ide. I Skønstrup var der også en pilot, som var den eneste i en medarbejdergruppe på 16, som meldte sig til ture med overnatning. I Bysted var det svært for især den ene aktivitetsmedarbejder at få kolleger med ud at cykle. Hendes kollega fra et andet plejecenter foreslog, at det måske for nogle medarbejdere var grænseoverskridende:

*"De synes, cyklen er stor, og det kan være svært at tage ansvar for, hvor man skal hen, og hvad nu, hvis man punkterer". (aktivitetsmedarbejder, Bysted)*

Til det svarede aktivitetsmedarbejderen (og kaptajn):

*"Det, jeg tror, det er... det er det der nytænkning... det er den der komfortzone. Det skal vi have brudt, for de her beboere her, de har brug for noget andet. Og det har medarbejderne også". (aktivitetsmedarbejder, Bysted)*

Udsagn som disse fra praksis omkring dag- og langture peger på at den signifikante forskel i forhold til at etablere flere dag- og langture muligvis ikke er, hvad piloterne er: medarbejdere på et plejecenter eller frivillige, men *hvordan* de tænker om cykelture. Blandt ansatte personaler, der



tager med på dag- og langture, er der en klar erfaring af forskelle i tankegang og forestillinger blandt kolleger. Nogle vil ikke arbejde ud over deres arbejdstid, og nogle er utrygge ved nyt arbejdsindhold, jf. citat ovenfor.

Forskellen i tankegang eller mindset minder om forskellen på en lønarbejdslogik og kaldslogik i arbejdet. I den første udveksler medarbejdere arbejdskraft for penge. I den sidste investerer medarbejderen sig selv, og får tilført værdi i form af identitet og mening.

Som dem der sætter rammen for hvad der er muligt, spiller indstillingen blandt ledere på plejecentrene en stor rolle. En god historie at lære af, er historien om en fleksjobber i Skønstrup, der efter en arbejdsskade opfandt sit eget job, og fik medspil fra en leder af et plejecenter:

*”Da jobcentreret smider mig ud fra arbejdsmarkedet som 60-årig, siger jeg, at det vil jeg sådan set gerne, og jeg vil gerne være cykelrytter, for jeg ved, de der cykler står ude på plejecentrene”.*  
(fleksjobber, Skønstrup)

Kommunen ville ikke ansætte ham. Det gjorde så et lokalt plejecenter 4x2 timer om ugen. Fra det samme plejecenter deltager også en klippekortsansat i dag- og langture. De sidste ni uger op til interviewet havde fleksjobberen kørt 109 ture, og dagen efter mit interview skulle han repræsentere Cua ved en stand i byen.

Piloter ansat på plejecentre har i denne evaluering givet blik ind i et mindset, der rækker ud over lønarbejdets rammer, og som har vist sig at kunne fungere i samspil med disse, når ledelsen prioriterer det. Eksemplet viser at når kobling af den rette ledelse og mindset er tilstede på et plejecenter, kan der finde meget aktivitet sted i Cuas ånd.

## Formål

*”Den dag man står og skal modtage et eller andet, der er det også nemmere at modtage. Det kommer tilbage”.* (frivillig, Skønstrup)

Såvel på den tur, jeg selv cyklede med på, som i interviews var det klart, at de mennesker, der var med som piloter, var drevet af at give ældre medborgere en god oplevelse. De så ikke sig selv som

for eksempel del af en demensindsats, selvom de selvfølgelig var glade for når for eksempel demente fik vakt minder på turene.

I alle de tre kommuner var der piloter, der cyklede ture med et formål om at give opmærksomhed og adspredelse til ældre, og samtidig havde de et håb om at kunne være med til at gøre ældresektoren lidt mere menneskelig. I Skønstrup sagde en, at det kunne være rart, hvis det, han gjorde nu, betød, at der også var nogen, der ville cykle med ham, når han ikke længere selv kunne svinge benet over stangen. En anden ældre frivillig drak også kaffe med patienter, der lå på gangene på hospitalet, og han var også formand for den lokale afdeling af Kræftens Bekæmpelse. En kvinde var pilot i to byer; den hvor hendes egen mor var på plejehjem og så hendes egen hjemkommune, hvor hun cyklede med andre ældre. En ansat siger om erfaringerne af at have været med på en langtur at selvom hun nogle gange skal op 2-3 gange om natten, så kan hun mærke, at det er rigtigt, det hun gør.

Fleksjobberen, som jeg har nævnt før, sagde at hans engagement i at cykle med ældre hang meget sammen med en leder, som gav ham "lov til at gøre det gode. Vi bliver ikke dikteret". Han sammenlignede sig med andre fleksjobbere på andre plejecentre, som han mente blev påduttet forskellige opgaver, personalet ikke kunne nå. Han satte selv pris på at hans leder havde givet ham ansvaret for at cyklerne fungerede.

Det sidste eksempel sætter ord på forskellen på målstyrede opgaver knyttet til plejecentrenes arbejdsgange, og opgaver eller initiativer motiveret af et personligt formål. I Skønstrup havde frivilligkoordinatoren erfaring fra flere dag- og langture, og hun sagde, at ledelsesarbejdet for hende at se handlede om at se på hvilke ressourcer, der var i spil med de piloter, som meldte sig, som passagererne kunne få glæde af, og som ikke er en kommunal opgave.

## Cykelpædagogik

Da jeg kørte med på dagturen i Skønstrup fortalte en frivillig mig, at han engang havde cyklet en hverdagstur med en ældre passager. På et tidspunkt begyndte passageren at synge. Det var en overraskelse, for han plejede end ikke at tale. Han har talt lige siden. Der er lignende historier mange steder.

Det er som om de ældre på cykelturene oplever at få et nyt rum at være i, og det rum tilbyder nye muligheder. Fra observation og interview ved jeg, at de bliver vinket til og talt til:

*”Jeg har ikke oplevet en eneste gang at være på tur og der ikke er nogen, der vinker og smiler. Vi cykler i Bauhaus, Stof og Stil og Føtex. I Føtex ryddede de vejen for os. Folk vil gå meget langt. Vi er også tit nede i Brugsen. Det er det, cykling uden alder handler om; at være del af bybilledet. Kvinderne skal stadig ud at kigge på garnnøgler og mændene skal i Bauhaus og kigge på boremaskiner”.*

Undervejs i arbejdet med empirien til denne evaluering er en hypotese dukket op. Hypotesen er at måske er prisen for at bo på plejehjem, at man mister det at være del af bybilledet, og det vil sige at man mister det at blive set som socialt væsen. Det vil også sige, at det at man ikke kan huske eller gå, bliver til sociale problemer, fordi det afskærer en fra at være del af bybilledet. På dagturen i Skønstrup havde vi en fotograf med der tog 400 billeder i løbet af dagen. Cykelturene inddrager ældre passagerer i bybilledet, og giver dem social betydning igen. De bliver set og talt til igen, og oplever at have betydning – for eksempel når de får andre til at grine eller lytte. Det kan minde om recovery processer og miljøpædagogik, hvor opmærksomheden er rettet mod omgivelsernes anerkendelse fremfor individets problemer.

I Bysted fortalte en frivillig, at hun ofte kørte ture med en kvinde, som havde det rigtigt svært med at bo på plejecentret, og med ikke at kunne vælge at gå lidt ud eller komme lidt væk. Det har cykelturene åbnet for. Det er den pilotens oplevelse, at det er en lettelse, at der kommer en og lytter.

Også i Bysted havde en aktivitetsmedarbejder en god erfaring med en langtidsledig, som cyklede med beboerne og knyttede et venskab med en af dem. De fandt ud af at de begge var

fan af Manchester United. Det udviklede sig til at de spillede spil og sad og snakkede efter cykleturene.

En pilot mindede mig om, at når de ældre sidder tæt i cyklerne, så er det måske første gang de har så meget kropskontakt siden de lå ved siden af deres ægtefælle.

En anden pilot fortalte om hvordan det at stå i et køkken under en overnatningstur fik en af de ældre, hun var sammen med, til at byde ind på opgaver. Køkkenet og de funktioner, lyde eller dufte, der var knyttet til det, var i dette tilfælde en sammenhæng, der gav hende en mulighed for at være aktør i sit liv igen.

I Skovlund organiserede de dagturen sådan at de ældre kom til at sidde sammen med nogen de ikke kendte. Det fremkaldte også reaktioner:

*”Jeg havde to damer med oppe at køre som ikke kendte hinanden. Og til at begynde med var de lidt irriterede over det. Men så på et tidspunkt blev den ene træt og faldt i søvn op ad den anden, og så var det fint. De hyggede sig så godt resten af turen”*

Nogle ældre er usikre, fik jeg at vide, og tør ikke rigtig. De har vænnet sig af med at komme ud og bliver bange for at fryse. Nogle bliver lige frem vrede og overgiver sig alligevel over tid, hvis de bliver mødt med tålmodighed og små prøveture. Usikkerheden hos passagererne er et godt eksempel på hvordan et sygdomsbillede er blevet til del af deres selvopfattelse, og det kræver en bevidst pædagogisk handling at få dem til at træde ind i en mere aktiv rolle.

#### Kulturændring og nye øjne

Dag- og langture kan ifølge empirien bryde et liv i isolation. Det kræver også noget af personalet, og for nogle af dem er hele turkonceptet med til at give dem en ny ramme at se de ældre i:

*”Det løfter at se hinanden i en anden kontekst. Vi får en fastlåst opfattelse af hinanden” og ”Det er ikke anderledes end i en skole eller på en arbejdsplads, hvor man bliver sat i bås” og en tredje i samme gruppe siger: ”Det er som at være på lejrtur, lige pludselig sker der noget andet”. (piloter, Skovlund)*

Citaterne er en påmindelse om at der er flydende grænser mellem de forskellige roller, forskellige piloter indtager i forhold til de ældre. Og for nogle er et skift i kontekst af afgørende betydning for at de kan bryde med faste mønstre. Når det sker, oplever alle de ansatte, jeg har talt med, at de får et nyt forhold til beboerne. En pilot, der også var ansat, fortalte mig med glæde i stemmen at hun efter en langtur var kommet på fornavn med en passager. Det er tankevækkende, at hverdagen nogle steder er så travl, at der skal en cykeltur til, før mennesker der er i det samme hus til daglig, kender hinandens navne.

## Tilpasning

Nogle ting kan forekomme helt anderledes i en sammenhæng end de gør i en anden. Langturene med overnatning er måske et eksempel på erfaringer fra praksis, der afslører en kompleksitet, der kalder på opmærksomhed. Der er meget logistik og der er meget ledelsesarbejde knyttet til ture med overnatning. Der er også det at flere piloter har fortalt at de synes, det er for hårdt - og at de også oplever, det er for hårdt for beboerne.

### Langt kan blive for langt

Halvanden time inde i et interview, hvor vi en time tidligere har talt om den positive forskel, oplevelser på langturene gør for beboerne og for relationen mellem beboer og personale, siger en sygehjælper, at hun ikke mener, langturene opfylder beboernes behov. Det er snarere de ansatte, som synes, det er hyggeligt og lidt en overskudshandling og "det er det bare ikke", siger hun med energi i stemmen:

*"jeg var i lang tid ødelagt ... jeg sov ikke om natten. Jeg sov med tre beboere og en anden medarbejder. Jeg sov i underkøjen, og hver gang ham over mig vendte sig, vågnede jeg. Jeg var også oppe at skifte beboere flere gange. Jeg fik ikke en times sammenhængende søvn, og næste morgen, så er det bare på den igen, og mit hoved, det var bare ved at eksplodere... jeg vil rigtig gerne ud at cykle, men jeg vil ikke ud at sove" (pilot, Skønstrup)*

En af hendes kolleger fulgte op med bemærkning om at for mange beboere knækker filmen efter aftensmaden. Hendes erfaring har været, at de ældre er trætte, og de bliver forvirrede over, hvor de skal sove, og de kan ikke nå at bearbejde det, fordi der også er sang og andre ting om aftenen.

I Skovlund arrangerede de turen, så flere kunne komme med på en kortere del af turen. På den måde kunne passagerer, som ikke kunne holde til en hel dag, også komme med. Ved evalueringsmødet var planlægningsgruppen glade for, at 29 passagerer havde haft en god oplevelse den dag.

Erfaringerne med at ture med overnatning er for stor en mundfuld for nogle piloter og også for nogle beboere kan både opfattes som en alarm; der er noget, der ikke virker, og som et sundhedstegn; der sker automatisk en tilpasning til det, som føles rigtigt i en lokal sammenhæng.

Planlægning og/eller koordinering

*"Man skal vente på at der er nogen, der af sig selv siger: "det vil jeg godt". (koordinator, Skønstrup)*

Og

*"Det er godt, det hele har været planlagt så struktureret" (frivillig, Skovlund)*

Så forskellige kan forventningerne være til hvordan man som tovholder, kaptajn eller koordinator griber opgaven an med at organisere en dag- eller langtur.

De tre casekommuner var helt forskellige steder hvad angik erfaringer med at organisere dag- og langture. I relation til ledelse og organisering gav det et billede af at dem, der organiserede turene til at begynde med, var lidt alene om initiativet. Det kan have gjort, at de planlagde turene mere efter en hierarkisk struktur, som i de kommuner, der havde mere erfaring, synes afløst af selvledelse.

Skønstrup som havde mest erfaring, havde en oplevelse af at slippe mere og mere til en aktiv gruppe af frivillige. De to koordinatører erindrede at de i begyndelsen var meget ind over alle processer for at 'connecte', og at det ikke længere var nødvendigt:

*”Vores rolle på planlægningsmøderne i år har været tjekpoints. Det har været fantastisk at opleve at man kan trække sig tilbage fra at have ejerskab over opgaverne, og bare sikre at man kommer omkring det hele”. (frivilligkoordinator, Skønstrup)*

I Skovlund var der en erfaring af at det gjorde en stor forskel, hvis lederen af plejecenteret havde været med til at planlægge hvilke beboere, der skulle være klar hvornår.

I Skønstrup så den ene koordinator i høj grad hendes opgave i dag som den, der havde overblikket over det kommunale system indadtil, og samarbejde med de frivillige udadtil. Det var en koordinerende mere end en styrende opgave, hun beskrev. Hun nævnte betydningen af at kunne få øje på de frivilliges særlige ressourcer, som kunne løfte en opgave, der kunne komme passagererne til gode, og som ikke var en kommunal opgave. I den gruppe var der to tidligere buschauffører, med et stort kendskab til ruter og veje i hele omegnen.

Det har været forskelligt i hvilken grad de ældre har været inddraget i tilrettelæggelsen af turene. Forventningerne til hvordan det kan ske har også været blandede. En sagde, at et spørgsmål om, hvor man kunne tænke sig at tage hen, var for abstrakt for de ældre, og at svaret nødvendigvis måtte komme fra personalet, der kendte dem. Andre steder brugte personalet deres viden om hvor de ældre kom fra og hvilke miljøer, de var vokset op i, til at planlægge ruten.

I en kommune var ældre matchet med piloter, de ikke kendte. I en anden kommune var det prioriteret at turene var en fælles oplevelse for en ansat og en ældre, som så også kunne dele oplevelserne, når de var hjemme igen.

De dag- og langture, jeg har hørt om, har været meget forskellige, og forskelligt organiseret. Der har også været stor forskel på mængden og typen af de opgaver, henholdsvis koordinatoren, plejepersonale og/eller frivillige har taget eller har skullet tage på sig. I Skovlund havde en frivillig for eksempel til opgave at hente cykler, og var lidt utryk ved det, indtil en pedel meldte sig til at hjælpe med at få dem på en trailer. I Skønstrup havde de fået en lokal vognmand til at hente alle cyklerne rundt omkring på plejecentrene, samle dem hos ham, og køre dem tilbage igen. Han var også en slags frivillig.

Forskelligheden i den lokale levendegørelse af dag- og langture peger på nødvendigheden af at fastholde et format, som kan realiseres forskelligt i overensstemmelse med

lokale strukturerer. De mennesker jeg har mødt og talt med, i forbindelse med evalueringen, har ikke været involveret i cykling uden alder fordi de havde en særlig uddannelse, men fordi de havde et særligt engagement og lyst til at gøre noget for andre og for den lokale virkelighed, de selv var del af. Det gælder også ansatte ledere, koordinatore og plejepersonale. Nogle af dem har haft professionelle kvalifikationer og positioner, som har været et godt bidrag til realisering af turene, men det har ikke været derfor, de var involveret. Måske i forlængelse af dette, har jeg har også oplevet stor villighed til at bruge eget netværk og endda familie til at få turene op at stå.



### 3. Perspektivering: Pejlemærker for ledelse i fremtiden

Cua bygger på en vision formuleret som "Alle har ret til vind i håret" uanset "hvor de er i livet, og hvad der er tilkommet dem"<sup>3</sup>. De ledende principper: generøsitet, langsommelighed, historiefortælling, relationer og uden alder handler om menneskers forhold til hinanden.

Realiseringen af en social vision om at alle har ret til vind i håret bliver udfordret, når tilbagemeldinger for eksempel fra kommunale ledere siger at langturene er dyre, og at tal for hvor meget nemmere ældre beboere bliver at håndtere i hverdagen, efter en cykeltur, vil sikre flere penge i budgettet til dag- og langture.

Visioner kan godt realiseres gennem mål, men mål kan tage over og fremstå som selve formålet. For eksempel hvis dag- og langture legitimeres med et kortsigtet mål om besparelse. Det retter blikket mod måling af effekter, som ikke i sig selv ændrer på, hvordan mennesker er sammen på tværs af arbejde, alder og sektorer. Man er nødt til at prioritere i de gode råd.

Cykelturene tiltrækker personale og frivillige, der har lyst til at gøre noget andet for og med ældre, der bor på plejehjem. Kombinationen af frivillighed (også for personale), uforudsigelighed, fysisk afstand til plejehjemmet og dets roller og rutiner, og mødet med minder og mennesker, giver en helhed som udgangspunkt for velfærdsoplevelser af høj kvalitet.

Alt i alt giver det god mening at tydeliggøre cyklen og cykelturene i sig selv som metode til at løfte en social opgave med at tilbyde ældre borgere mere livsindhold. Når cyklerne kommer frem, forvandles en hverdag præget af tab og sygdom til en munter udflugt med alle de overvejelser og forberedelser, det fører med sig. For at det kan lade sig gøre er Cykling uden alder afhængig af samarbejde mellem frivillige og ansatte, og af ledere der lokalt skaber rammerne for cykelturene og prioriterer ressourcerne.

Evalueringen peger på at udviklingen af dag- og langture på den ene side kræver støtte fra Cua, og på den anden side er afhængig af at lokale frivillige og medarbejdere er aktive medskabere af turene. Cua understøtter allerede det lokale arbejde gennem rådgivning, sparring og facilitering af workshops med piloter. Udfordringer med utrygge medarbejdere, økonomisk nedprioritering af langture i budgettet, koordinering af cykler og plejecenterledere, der ikke

---

<sup>3</sup> Projektbeskrivelse, TrygFonden 2017, p. 3

prioriterer personale til at være cykeltursansvarlige, er udsagn fra empirien bag evalueringen, som viser at kaptajner lokalt har brug for specifik viden og kompetencer for at kunne skabe flere dag- og langture.

Nedenfor følger en række refleksive spørgsmål formuleret med udgangspunkt i udfordringer. Spørgsmålene kan tjene til at komme i gang med at overveje hvordan Cua kan fungere med stærkere afsæt i den kommunale verden.

Læringsressourcer fra dag- og langture i praksis:

- Det gode humør, som kendetegner dag- og langture, skaber ligeværdige relationer og fremmer turenes høje kvalitet. Hvordan kan det gøres til del af cykelpædagogikken?
- Piloter har et nytænkende mind-set. Hvordan kan Cua arbejde med at gøre mind-set tydeligt som medskaber af høj kvalitet i oplevelsen for ældre på cykelturene?
- Piloters formål med at cykle ture med de ældre trækker de ældre i retning af almindeligt liv. Er det en ide at sprede et budskab om, hvad 'almindelighed' kræver af ledelse?
- At blive del af bybilledet er del af pædagogikken i Cua. Kan man støtte personale, der vil være piloter, i at lægge sygdomsblikket væk og se på de ældre, som de ser på fx deres naboer?
- Selvledelse lokalt er noget af det, der giver energi lokalt. Hvordan kan Cua både sikre 'alignment' med Cuas værdier og understøtte lokal autonomi?

