
RAPPORT

TRAFIKANALYS

Forskningsöversikt om funktionshinder i kollektivtrafik

FÖRDJUPNING I SOCIALA OCH ORGANISATORISKA BARRIÄRER I KOLLEKTIVTRAFIKSYSTEMET FÖR
PERSONER MED FUNKTIONSNEDSÄTTNING



SLUTVERSION

2018-11-09

RAPPORTEN SKRIVEN AV:

VANESSA STJERNBORG

I'm sure you know, getting out and about changes people's lives, and it makes things.... Being social makes you much more alive, much healthier, and public transport is really good for that if you've got that option...

(Alan in Velho et al. 2016:31).

Sammanfattning

Föreliggande rapport syftar till att belysa sociala och organisatoriska barriärer i kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning. Ambitionen är att ge en översiktlig bild över de sociala-organisatoriska barriärer som lyfts i forskningen samt att djupare diskutera dessa barriärers sociala effekter både ur ett makro- och ett mikroperspektiv.

Fördjupningen bygger på en tidigare forskningsöversikt som utförts inom ramen för uppdraget. Forskningsöversikten innebär en systematisk genomgång av forskningspublikationer om funktionshinder i kollektivtrafik. Forskningsöversikten består av två delar; dels en publikationslista i Excel där publikationerna kodats efter valda parametrar och dels en rapport som redovisar resultat och slutsatser.

Urvalet av artiklar som ligger till grund för fördjupningen har skett stegvis. Först gjordes en översiktlig genomgång av samtliga publikationer som i forskningsöversikten har kodats tillhöra gruppen av publikationer som inriktas mot sociala-organisatoriska perspektiv. Därefter har elva publikationer valts ut. Dessa har lästs i sin helhet och också kodats enligt teman som de berör. Publikationerna har också summerats i bilaga 1. Därefter har identifierade teman/sociala-organisatoriska barriärer beskrivits i löpande text i denna rapport. Det har också varit angeläget att beskriva de sociala effekter som barriärer av dess olika slag kan leda till, både ur ett mikro- och ur ett makroperspektiv, liksom att lyfta slutsatser/rekommendationer från publikationerna.

Flera forskare menar att det generellt riktats ett starkt fokus mot fysisk/teknisk tillgänglighet under senare år. De betonar dock att detta inte nödvändigtvis betyder att personer i fråga upplever en faktisk tillgänglighet. Mobiliteten hos en individ är beroende av den kontext som personen befinner sig i. Kontexten inkluderar exempelvis geografiska aspekter, sociala nätverk, tillgång till olika färdmedel mm. Därtill finns stora variationer inom gruppen, vilket innebär att en lösning som fungerar fint för vissa, kanske fungerar sämre för andra.

Sammanställningen av de sociala-organisatoriska barriärer som lyfts i valda publikationer visar på en rad olika barriärer, barriärer som många gånger kanske inte är så lätta att fånga och identifiera (eller mäta), utan som är mer subjektiva till sin karaktär och ofta mer kontextberoende. Exempel på sociala-organisatoriska barriärer som behandlas i publikationerna är betydelsen av individens sociala nätverk, otrygghet, andra resenärer och rumsliga barriärer, liksom hela-resan perspektivet och tillgången till färdmedel, chaufförens roll, kostnaden för att resa kollektivt och tillgänglighetsanpassningar som kanske inte alltid fungerar optimalt för alla.

Barriärer i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning kan på olika sätt skapa sociala effekter, både för individen och för samhället i stort. Det kan skapa utanförskap och marginalisering samtidigt som individer kan uppleva ångest, stress och frustration, vilket i sin tur kan leda till isolering. Forskare betonar vikten av ett mer övergripande perspektiv när det gäller tillgänglighet i kollektivtrafiken, där fysiska/tekniska och informationsmässiga barriärer är nog så viktiga, men där också sociala och organisatoriska barriärer inbegrips. Starkt fokus läggs vid personal i kollektivtrafiken, som

chaufförer, där forskarna understryker vikten av utbildning och kunskap om olika resenärsgupper. Några forskare betonar också vikten av att inkludera personer med olika former av funktionsnedsättningar i planering och beslutsprocesser som rör kollektivtrafiken.

Innehållsförteckning

1	Introduktion	5
1.1	Funktionsnedsättning och funktionshinder	6
1.2	Sociala och organisatoriska perspektiv	7
2	Syfte	8
3	Metod	8
4	Sociala barriärer	9
4.1	Sociala nätverkets betydelse	9
4.2	Andra resenärer och rumsliga barriärer	9
4.3	Otrygghet	11
5	Organisatoriska barriärer	11
5.1	Hela-resan-perspektivet och tillgången till transporter	12
5.2	Tillgänglighetsanpassningar	12
5.3	Kostnaden för att resa kollektivt	13
5.4	Chaufförens roll	13
6	Sociala effekter	14
7	Rekommendationer från studierna	16
8	Diskussion	18

Bilaga 1. Översikt av artiklar som inkluderats i fördjupning om sociala-organisatoriska barriärer

1 Introduktion

Att fritt förflytta sig inom en stat anses som en mänsklig rättighet, och nära sammanlänkat med frihet "the freedom of movement" (UN, 2018). En välfungerande mobilitet räknas därför som essentiell i människors vardagliga liv, och som grundläggande för att människor ska kunna utföra diverse aktiviteter, delta i samhället på lika villkor och för att kunna bibehålla sociala relationer. Möjligheterna till att röra sig fritt och att vara mobil, utan återkommande hinder och barriärer, anses också starkt sammanlänkat med självständighet (Urry, 2007) och välmående (Schwanen & Ziegler, 2011; Ziegler & Schwanen, 2011).

Vardaglig mobilitet är ett komplext fenomen som befinner sig i en tidsmässig- och rumslig kontext. Mobilitet bör därmed ses som mer än en förflyttning mellan punkt A och B, vilket kan ses som den faktiska förflyttningen i sig, och som också har varit det mer traditionella sättet att se på förflyttning (Creswell 2010, Kaiser, 2009).

Därtill inkluderas möjligheter och strategier för att i praktiken kunna förflytta sig. Här finns en tydlig maktdimension, både med hänsyn till samhälleliga hierarkier och makten att kunna förflytta sig själv och styra över sitt eget liv. En välfungerande vardaglig mobilitet kan innebära känslor av frihet, medan det motsatta kan leda till socialt utanförskap och exkludering. Kaiser (2009:413) skriver följande;

Beyond the "substantive" sphere of traffic studies, mobility refers to a potential of the person that may be realized under certain psychological, social, and emotional or affective conditions.

Mobiliteten styrs alltså av kontexten som individen befinner sig i, och interagerar med, som det individuella hushållet och familjen, grannskapet och samhället i stort. I detta finns en rad olika barriärer och hinder som kan ha en negativ inverkan på den vardagliga mobiliteten och som därigenom kan leda till negativa konsekvenser, dels på ett individuellt plan, men också för samhället i stort. Mobilitet kan tillika ses som en resurs, som är olika tillgänglig för olika individer, och som med många andra delar i samhället, påverkas den också av den politiska dimensionen. En ojämn fördelning kan skapa orättvisor och ojämna maktförhållanden (Teschfahoney, 1998). Ojämna förhållanden kan uppkomma på grund av exempelvis klass, etnicitet, kön, ålder och faktiska möjligheter till att förflytta sig.

Vissa forskare talar om "low-mobility populations" vilka generellt sett anses ha längre tillgång till olika transportmöjligheter, som också ofta kan kopplas till marginalisering och begränsade möjligheter till att påverka den egna livssituationen (Jansuwan et al. 2013).

Older adults, low-income individuals, and individuals with disabilities are generally considered "low-mobility" populations, having less freedom to travel where, when, and how they desire (Jansuwan et al. 2013:104).

Andra forskare har uppmärksammat "the poor relation" som den sociala dimensionen traditionellt har haft inom transportforskningen (t ex. Lucas et al. 2016, Lucas & Jones,

2012; Cresswell, 2010), och talar om "transport poverty" och "social disadvantage" (Lucas et al., 2016). Forskningen visar tydligt att de fattigaste grupperna i samhället (gäller mer eller mindre för alla länder) tenderar till att ha en lägre mobilitet, liksom till att ha färre alternativ vad gäller både privata och kollektiva färdmedel. Ofta kan dessa grupper hamna i, vad vissa kallar för en "poverty trap", genom att de många gånger tvingas bosätta sig i mer perifera lägen, med få lokala arbetstillfällen och en lägre samhällsservice. I kombination med en ofta begränsad tillgång till transporter, inskränks tillgängligheten till arbete, utbildning, service och sociala nätverk ytterligare (Lucas et al., 2016).

Att ha en eller flera funktionsnedsättningar kan dessutom också innebära en ökad risk för fattigdom, liksom att det finns ett växelverkande samband, dvs. fattigdom kan ge en förhöjd risk för funktionsnedsättningar (Lönqvist, 2017; WHO, 2011).

Flertalet forskare betonar de starka sociala risker som finns med en begränsad tillgång till transporter, både ur ett individuellt perspektiv och ur ett samhälleligt perspektiv. Lucas et al. (2016:353-354) skriver:

One of the most important issues that transport professionals need to understand and communicate better are the severe social consequences of transport poverty, not only for the people who are directly affected by it, but also for society as a whole.

Medan Jansuwan et al. (2013:104) betonar att:

Indeed, understanding the role of transportation access in the social exclusion of low-mobility individuals is necessary to best assure full participation in all aspects of society.

Det är med andra ord angeläget att se mobilitet och tillgänglighet ur ett vidare perspektiv och utifrån den kontext som personen befinner sig i.

1.1 Funktionsnedsättning och funktionshinder

Funktionsnedsättning är ett begrepp som är kopplat till det individuella planet och som enligt socialstyrelsen (2018) definieras som "en nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga". Begreppet ska inte likställas med funktionshinder, som är ett begrepp som snarare är relaterat till den omgivning som personen omges av. Omgivningen likställs med omvärld, vilken definieras som "(av viss individ uppfattad) omgivning med dess sociala, materiella och miljömässiga organisation" (NE, 2018).

Här inkluderas flera dimensioner dvs. den individuella dimensionen i kombination med den omgivning som personen är omgärdad av, alltså den kontext som personen befinner sig i. En persons individuella förutsättningar kan bero på många faktorer, det kan handla om rent funktionella förutsättningar att förflytta sig (i detta fall benämnda som motoriska förutsättningar), det kan handla om personens förmåga att hämta information av olika

slag (i detta fall benämnda som sensoriska möjligheter) och det kan handla om intellektuella förutsättningar (som i detta fall benämns som kognitiva möjligheter).

Som inledningsvis också konstaterats, kan en persons omgivning handla om exempelvis rent fysiska aspekter (kopplat till boende, närområde, kollektivtrafik osv.), geografiska aspekter (som t ex. att bo i en stad eller i glesbygd) och också samhälleliga (och sociala - organisatoriska) aspekter (som inkluderar sociala nätverk, organisatoriska aspekter av kollektivtrafiken mm). Därtill kan individens individuella förmågor i kombination med omgivningen väcka en rad subjektiva känslor, som exempelvis otrygghet och rädslor, likväl som omgivningen kan uppfattas olika av olika individer och beroende på den kontext som personen befinner sig i (Stjernborg, 2014).

Också WHO lyfter betydelsen av kontexten som personen befinner sig i. I deras internationella klassifikation av funktionstillstånd, funktionshinder och hälsa skriver de följande; "the functioning and disability of an individual occurs in a context" (WHO, 2018). De har också utvecklat en begreppsapparat som inkluderar begreppen "impairment", "activity", "participation", "participation restrictions", "environmental factors" och "barriers" (WHO, 2001). En barriärfri tillgång till kollektivtrafik ligger i enlighet med FN:s "Convention on the Rights of Persons with Disabilities" (artikel 9 om tillgänglighet och artikel 20 om individuell mobilitet).

1.2 Sociala och organisatoriska perspektiv

Med andra ord omges en individs mobilitet av en rad olika förutsättningar och barriärer beroende på den kontext som personen befinner sig i. Många gånger upplevs vissa förutsättningar och hinder som lättare att identifiera, medan andra kan upplevas mer svårdefinierade. Inte sällan kan det fysiska, och i vissa fall, det rent mätbara upplevas vara lättare att fånga och identifiera (se ex. Stjernborg & Nilsson, 2018). Flertalet forskare riktar kritik mot det faktum att en stor del av arbetet med tillgänglighet har fokuserats mot reducerandet av fysiska barriärer, men att det sociala perspektivet många gånger utelämnats (ex. Tillman et al. 2013; Kaiser, 2009). Tillman et al. (2013:313) sammanfattar denna problematik i citatet nedan, där författarna också lyfter in ett citat från Human Rights Commission (2005:22).

The accessibility of public places and transport is essential for independence. The discussion on accessibility is mainly focused on technical, structural, and constructional facts (e.g. kneeling buses). Even though the structural preconditions are essential, social barriers such as rejection by bus drivers or other passengers are relevant as well. "When it comes down to it, all the accessible vehicles in the world won't make a difference without good service and positive attitudes on the part of the bus companies and drivers".

EU-projektet SIZE (Life Quality of Senior Citizens in Relation to Mobility Conditions) identifierade för över ett decennium sedan att sociala - organisatoriska barriärer rankades högt bland exempelvis äldre som reser kollektivt (dock inte av tillfrågade experter), där barriären som rankades allra högst var trängsel (Kaiser, 2009; Grönvall et al. 2006). I en studie av Sundling (2015), som utförts i Stockholm, och som handlar förändringar i

7(22)

resebeteenden hos äldre (där samtliga intervjupersoner har någon form av funktionsnedsättning), identifieras teman som kan leda till förändringar i resebeteendena hos dessa individer. Teman som också hänger samman med sociala-organisatoriska perspektiv som exempelvis orättvis behandling, komplicerade resor, tidigare negativa upplevelser i kollektivtrafiken mm.

2 Syfte

Syftet med denna studie är att belysa sociala och organisatoriska barriärer i kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning. Ambitionen är att ge en översiktlig bild över de sociala-organisatoriska barriärer som lyfts i forskningen samt att djupare diskutera dessa barriärers sociala effekter både ur ett makro- och ett mikroperspektiv.

3 Metod

Denna studie är en fördjupning med fokus på sociala och organisatoriska barriärer i kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning. I tidigare studie utfördes en forskningsöversikt om funktionshinder i kollektivtrafik. I forskningsöversikten kodades de artiklar som matchade den valda söksträngen enligt vissa parametrar, en parameter var olika former av barriärer som artiklarna berör, dvs. fysiska/tekniska barriärer, informationsbarriärer och sociala-organisatoriska barriärer.

Denna rapport utgör en fördjupning av publikationer som rör sociala-organisatoriska barriärer. En genomgång har gjorts av de artiklar som kodats handla om sociala-organisatoriska barriärer, där vissa artiklar har valts ut för ytterligare fördjupning. Urvalet av artiklar som ligger till grund har skett stegvis. Först gjordes en översiktlig genomgång av samtliga publikationer som i forskningsöversikten kodats tillhöra publikationer som berör sociala-organisatoriska perspektiv. Därefter har elva publikationer valts ut till fördjupningen. Dessa har lästs i sin helhet och också kodats enligt de teman som de berör. Publikationerna har summerats i bilaga 1. Därefter har identifierade teman/sociala-organisatoriska barriärer beskrivits närmre i löpande text. Det har också varit angeläget att beskriva de sociala effekter som barriärer av dess olika slag kan leda till, både ur ett mikro- och ur ett makroperspektiv, liksom att lyfta de slutsatser/rekommendationer som forskarna bakom publikationerna ger.

Fördjupningen bygger på en kvalitativ innehållsanalys. Denna metod grundas i att systematiskt identifiera olika teman och mönster i skriven text och innebär också en subjektiv tolkning av innehållet (Hsieh & Shannon, 2005).

4 Sociala barriärer

I detta avsnitt diskuteras de sociala barriärer som lyfts i de artiklar som studerats djupare. Utgångspunkt är tabellen i bilaga 1 som ger en översikt av valda artiklar. Avsnitt 4 och 5 bygger på denna tabell och ämnar ge en översiktlig bild över de sociala-organisatoriska barriärer som inbegrips i forskningspublikationerna.

4.1 Sociala nätverkets betydelse

Personer med olika former av funktionsnedsättningar omnämns inte sällan som en grupp som generellt sett har en lägre tillgång till olika transportalternativ. Inledningsvis i denna rapport lyftes begrepp som "low-mobility populations" (Jansuwan et al. 2013) eller "transport poverty" (Lucas et al., 2016). Flera forskare beskriver hur personer med funktionsnedsättningar många gånger har en lägre tillgång till olika färdmedel, inte minst till vad som beskrivs som mer flexibla färdmedel, som tillgången till egen bil (Corr et al. 2013; Jansuwan et al. 2013). Detta i sin tur innebär att de många gånger hamnar i beroende av omgivningen, särskilt familj och vänner, för att kompensera upp denna begränsade tillgång till färdmedel.

Flera studier lyfter därav betydelsen av det sociala nätverket för att möta behovet av transporter för personer med funktionsnedsättning. Studierna konstaterar samma sak, att de personer som har ett större socialt nätverk och starkare familjeband, också är de personer som oftast har de bästa möjligheterna till att få sina transportbehov tillgodosedda, medan de med ett begränsat nätverk, många gånger är beroende av kollektivtrafiken för sina vardaliga aktiviteter (ex. Deka, 2014; Jansuwan et al. 2013; Tillman et al. 2013).

Studier har också visat att det finns ett samband vad gäller möjligheterna att få skjuts av exempelvis familjemedlemmar och inkomst, där låginkomsttagare med funktionsnedsättningar, många gånger är de som får resa kollektivt även om de kanske hade föredragit att få skjuts av andra. Likväl kan det också finnas samband vad gäller etnicitet (Deka, 2014). Exempelvis visar en studie från USA följande:

Since low-income and African American persons with disabilities are less likely to get rides from household members, public transit has a more substantial role to play for their mobility than the mobility of others with disabilities.

(Deka 2014:55).

Studier belyser också vikten av sociala nätverk för stödet att resa kollektivt, inte minst när det gäller personer med intellektuell funktionsnedsättning. Många gånger lyfts stödet från familj och vänner, men också andra aktörer bedöms som viktiga (som exempelvis stöd- och omsorgspersonal m fl.) (Tillman et al. 2013).

4.2 Andra resenärer och rumsliga barriärer

Andra resenärer är också något som lyfts som i vissa fall barriärskapande, vilket kan leda till både sociala och rumsliga barriärer. Det handlar dels om attityder från andra

passagerare och dels om en kamp om rummet, dvs. den begränsade plats som finns ombord på fordonen.

I två studier lyfts negativa attityder från andra medpassagerare som en barriär för personer med intellektuella funktionsnedsättningar (Corr et al. 2013; Tillman et al. 2013). Exempelvis berättas det om hur personer med intellektuella funktionsnedsättningar blivit utsatta för glåpord och hån av andra passagerare.

A third participant talked about kids on the train calling him and his friends with intellectual disabilities a 'bunch of retards' (Corr et al. 2013:225).

Trängsel ombord är också något som lyfts i något enstaka fall, vilket kan skapa en otrygghet i sig och en rädsla för den egna säkerheten (Lubitow et al. 2017). Likväl beskriver Velho et al. (2017) en ständigt pågående kamp om utrymmet, som kan te sig särskilt påtaglig för rullstolsburna personer. De beskriver olika rumsliga dimensioner såsom; "personal or manoeuvrable space" liksom "the 'space' referred to is the 'wheelchair priority area', a demarcated location on the bus which is specifically designated for these passengers' use" (Velho et al. 2016:29). Att rullstolsburna är hänvisade till särskilt angivna platser kan skapa en rad känslor och konflikter, som i sin tur blir till barriärer.

Det kan handla om allt från att inte ha tillräckligt med utrymme för att röra sig med rullstolen, till att i vissa fall inte kunna resa med en vän i rullstol, till att dela utrymme med andra passagerare. Velho et al. 2016 beskriver hur det kan skapa känslor av ångest inför resan:

Despite the title of 'wheelchair priority space', interviewees reported that it is often a key source of anxiety before travelling. The issues around it are many, from the size of their own wheelchairs and difficulty manoeuvring in or out of the space, to the sadness of not being able to travel with a friend who is also a wheelchair user, or even the much publicized debate around buggy and pushchair users or luggage sharing the space (Velho et al. 2016:29).

Den rumsliga dimensionen innefattar också, som redan nämnts, dels "personal" eller "manoeuvrable space", vilket åsyftar utrymmet för rullstolsburna, men som också delas med andra resenärer. Att vara hänvisad till ett särskilt utrymme, där personen i fråga inte har möjlighet att röra sig, kan ge upphov till känslor av obehag och en intervjuperson beskriver hur detta kan förstärkas genom att andra passagerare "inkräktar" på det personliga utrymmet.

You're in a chair and you can't move and you can't get out of the space so they tend to close up around you (C.S i Velho et al. 2016:29).

Vissa intervjupersoner i samma studie berättar om ytterligare en kamp om rummet dvs. den när flera grupper ska dela på utrymmet, såsom rullstolsburna, personer med barnvagnar och bagage. En intervjuperson säger:

It is like a battle of wheels, buggy versus wheel-chair. It should never, never be that way. It should never be that way (Faith i Velho et al. 2016:29).

En annan intervjuperson säger:

You'll hear this time and time again, there's generally only one wheelchair space, but it's also the space that can be used for toddlers, buggies, suitcases, and things like this." (Basil i Velho et al. 2016:29)

Eller som en annan intervjuperson beskriver det:

Obviously, you've heard about the problems with wheelchairs vs. buggies on that space. That's not the only problem that you'll actually find. You'll find that you've got people standing in the space who don't necessarily want to move, or you've got people who've got luggage in the space who don't want to move, or you've got older people who've got their shopping trolley in the space. That's always very problematic (Marie i Velho et al. 2016:29).

Sammanfattningsvis tycks det finnas en rad sociala barriärer som på olika sätt kan uppkomma, dels genom andra passagerare, men också genom den rumsliga dimensionen i kombination med andra passagerare, där rullstolsburna personer enligt vissa forskare kan ses som särskilt utsatta.

4.3 Otrygghet

Otrygghet är en aspekt som nämns aningen i förbifarten i någon av artiklarna, men som inte ges något större utrymme överlag. I en studie av Lubitow et al. (2017) belyses hur känslor av otrygghet kan skapa barriärer, likväl som berörda personer i studien också berättar om strategier för att överkomma dessa barriärer. Otrygghet lyfts framförallt av kvinnorna i studien, och då som barriärsskapande, som i förlängningen kan leda till en begränsad mobilitet. Bristen på ordentliga busskurer eller belysning beskrivs som exempel på sådant som kan väcka känslor av otrygghet. Otrygghet lyfts också som en faktor till att vissa personer väljer att inte resa med kollektivtrafiken under kvällstid.

5 Organisatoriska barriärer

De organisatoriska barriärerna rör sig på olika nivåer, det kan dels handla om begränsad organisatorisk samordningsförmåga och helhetsperspektiv (med hänsyn till hela-resan mm) dvs. ett mer överskådligt perspektiv eller makroperspektiv. Det kan också exempelvis handla om individuella förutsättningar både för personen som befinner sig i kollektivtrafiksystemet, med hänsyn till de tillgänglighetsanpassningar som har gjorts, liksom utbildning och personlig lämplighet hos de som arbetar närmst resenärerna., dvs mer utifrån ett mikroperspektiv. De olika delarna är sammanhängande och skall inte ses som oberoende av vartannat.

5.1 Hela-resan perspektivet och tillgången till transporter

Hela-resan perspektivet lyfts i några fall, där det konstateras att det inte alltid nödvändigtvis är så att det är barriärer i transportsystemet som skapar hinder för att resa med kollektivtrafiken, det kan likväl handla om barriärer på väg till exempelvis busshållplatsen från hemmet (ex. Lubin & Deka, 2012). Det kan också handla om hur tidtabeller och ruttor i sig kan utgöra en begränsning och skapa barriärer, särskilt för personer som är starkt beroende av kollektivtrafiken (Lubitow et al. 2017).

Tillgången till kollektivtrafik kan också vara en starkt barriärskapande faktor där personer med funktionsnedsättning som bor i mer rurala områden av vissa beskrivs som särskilt utsatta (Gonzales, et al. 2006).

5.2 Tillgänglighetsanpassningar

Det handlar här om tillgänglighetsanpassningar som har utförts ur ett gott syfte för att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken, men som kanske inte alltid upplevs fungera på ett optimalt sätt för alla. Det handlar om en individuell upplevelse och erfarenhet av de fysiska tillgänglighetsanpassningarna som också kan skapa barriärer, även om den fysiska tillgängligheten faktiskt anses som god utifrån ett rent organisatoriskt perspektiv.

Det kan handla om säkerhetsanordningar ombord som innebär att personen i rullstol behöver åka baklänges för att resa säkert, vilket för vissa resenärer skapar obehagskänslor och åksjuka.

The direction of travel can also provide a degree of frustration and discomfort. In these cases, the users described how they subvert the wheelchair space by travelling in a way that suits them best [...] Despite this subversion of the space, this can also be the source of anxiety, as both interviewees laughed nervously and mentioned they probably should not be saying that (Velho et al. 2016:29).

Samtidigt tycks det skönjas en ovilja mot att klaga på den anordning som finns.

I samma artikel lyfts också en problematik kring utrustning som inte fungerar som den ska och som kan leda till stressrelaterade situationer och i sig vara barriärskapande. Ramper är en anpassning som återkommande nämns och som inte alltid kanske fungerar optimalt för alla.

"I accept that it's improved and improvements that have been made have been amazing in some respects, but on the other hand, it's still as if... It's still as stressful if not more stressful because the wonder of technology is the wonder that it ever works." (Michael i Velho 2016:28)

Intervjupersonerna lyfter också tillgänglighetsanpassningar som kan vara utmärkande, som något som kan orsaka obehag och till att alla blickar riktas mot dem. Exempelvis omnämns en siren som ljuder vid på och avstigning av rullstolsburna på bussar i London en intervjuperson säger:

It's all a bit of a big fuff, but you get used to it. I mean, public humiliation seems to be...you've got to be able to deal with it if you're disabled anyway, because people will look at you, people will...etc."
(Sophie in Velho et al. 2016:29).

Med andra ord, så även om avsikterna är goda med de tillgänglighetsanpassningar som görs, är det ändå inte givet att de helt och hållet fyller sin funktion och därigenom eliminerar samtliga barriärer som kan uppstå. Barriärer handlar om så mycket mer än det rent fysiska, de befinner sig i en kontext, som också inkluderar sociala aspekter och individuella kapaciteter.

5.3 Kostnaden för att resa kollektivt

Kostnaden för att resa med kollektivtrafiken belyses också till en viss mån i studierna och anses även den kunna vara barriärsskapande (ex Lubitow et al. 2017; Corr et al. 2013; Douglas et al. 2012). Douglas et al. (2012:18) skriver exempelvis följande:

Public transport is clearly an area which many visually impaired people feel presents significant barriers to travel (including public transport cost, suitability and availability).

Personer med någon form av funktionsnedsättning anses många gånger löpa en högre risk för fattigdom och kan därför i vissa fall också tänkas vara särskilt känsliga för kostnaderna att resa kollektivt.

I studien av Lubitow et al. (2017), som inbegriper låginkomsttagare och personer med någon form av funktionsnedsättning, lyfts även här kostnaden för att resa kollektivt som en central del. Kostnaden att resa kollektivt beskrivs som en faktor som utgör stress och frustration hos deltagarna, och som kräver en strategisk planering av resan (genom att planera för att hålla sig inom biljettens hållbarhetstid, som varierar beroende på vart man bor).

5.4 Chaufförens roll

I ett par artiklar lyfts chaufförernas betydelse för att resa kollektivt. Stressade chaufförer lyfts som ett problem, som enligt intervjupersonerna i studierna också kan innebära säkerhetsrisker och skapa känslor av otrygghet. Exempelvis nämns hur de ibland kan köra iväg innan alla passagerare hunnit sätta sig, detta upplevs kunna skapa obehag och stress. Likväl nämns chaufförer som inte använder tekniken på ett korrekt sätt som barriärsskapande, exempelvis genom att de inte "niger" bussarna vid påstigning, eller genom att de stannar för långt ifrån plattformen (Park & Chowdhury, 2018; Lubitow et al. 2017; Corr McEvoy & Keenan, 2013). En deltagare berättar om hur en rullstolsburen inte kom med bussen vid ett tillfälle då busschauffören inte fällde ut rampen; "she was once left at a bus stop because the driver 'didn't put the ramp down' for her" (Corr McEvoy & Keenan, 2013:225).

En intervjuperson säger:

When you first get on the bus and if the driver is in a hurry, he just punches it and it almost knocks you down ...With me being disabled and stuff, I'm unsteady. I don't have good footing. A lot of times I catch myself before I fall in somebody's lap and hurt somebody, or I fall into a kid and squish the kid (Lubitow et al. 2017: 930).

I en av studierna berättar intervjupersonerna också om hur de har blivit utsatta för påhopp och diskriminerande beteende av busschauffören.

Another participant had a story about a bus driver calling her 'a retard' [...] A bus driver asked one participant and her friends with intellectual disabilities 'are you going back to that capper place?' referring to her day service when they were getting on a local bus. She said it was 'really putting us down' (Corr et al. 2013:225).

I en studie ligger fokus vid busschauffören snarare än vid resenärerna och en enkätstudie utfördes med busschaufförer. Enkäten handlade om resenärer med intellektuella funktionsnedsättningar. Resultaten visar att mer än fyrtio procent av chaufförerna upplever att gruppen är en svår passagerargrupp, men chaufförerna kan inte tydligt ange varför de upplever det vara på detta vis. Vissa förare upplever dock att resenärer med intellektuell funktionsnedsättning är svårare att hantera och kräver mer uppmärksamhet än andra resenärer (Tillman et al. 2013).

6 Sociala effekter

Kollektivtrafiken beskrivs ha en viktig roll i samhället i de olika publikationerna, inte minst för personer med olika typer av funktionsnedsättningar, då de många gånger kan vara särskilt beroende av kollektivtrafiken som färdmedel. Det anses viktigt med fullgoda färdmedelsalternativ för arbete och utbildning, för tillgång till adekvat sjukvård, för aktiviteter som shopping, liksom för rekreations- och friluftaktiviteter osv. (ex Jansuwan et al. 2013), dvs. för att skapa delaktighet och många gånger för att kunna leva självständiga liv.

Vissa forskare beskriver möjligheten till att resa kollektivt som "life changing" och enligt en arbetsterapeut som arbetar med ungdomar med fysiska funktionsnedsättningar innebär kollektivtrafiken en möjlighet till ett annat liv;

I think the transportation peice is huge because that opens up the world for them, they can go anywhere they want to go [...] – I think that's huge for their confidence (Occupational therapist I King et al. 2014: 975).

När individen möts av barriärer i kollektivtrafiksystemet kan detta leda till olika sociala effekter bland annat, vilket skapar konsekvenser både ur ett mikro- och ett makroperspektiv, dvs. både för individ och för samhället i stort.

Samlat kan barriärerna leda till en rad sociala effekter. Exempelvis beskriver Tillman et al. (2013) och Corr et al. (2013) hur negativa attityder från andra passagerare och från

busschaufförer kan leda till exkludering och isolering av personer med intellektuell funktionsnedsättning. Detta då denna utsatthet kan leda till ett undvikande av att resa kollektivt och att röra sig på allmänna platser pga. en rädsla av att bli utsatta för diskriminerande beteenden igen. Också Lubitow et al. (2017) understryker hur en begränsad tillgång till kollektivtrafik kan leda till marginalisering och exkludering av, många gånger, redan utsatta grupper. Likväl betonar även Jansuwan et al. (2013:113) vikten av en god förståelse för transporters roll för social exkludering;

It is important to understand the role of transportation in the social exclusion of individuals with disabilities to support the full participation of LMIIs (low-mobility individuals förf anm.) to travel independently.

Också Velho et al. betonar hur barriärer i kollektivtrafiksystemet, förutom att de skapar ångest och frustration, också innebär en ständig kamp, som i ett vidare led kan skapa social isolering och exkludering av gruppen. De beskriver det som följande (2016:30):

For instance, when asked what happens when a trip goes wrong and they are faced with a barrier, Marie described how all you can do is complain to the transport authority and, in response, receive a generic email. She explained that this “puts you off” travelling:

“It isolates you even more because your world is getting smaller, and smaller, and smaller, all the time....” (Marie)

Några forskare lyfter också rättviseperspektivet när det gäller tillgången till transporter och hur tillgången till kollektivtrafik möjligen bör ses som ett mått på ojämlikhet; ”this underscore how the study of differential access to, and use of, public transportation might be conceptualized as a measure of inequality” (Lubitow et al. 2017:924). Likväl betonar Gonzalez et al. (2006) hur en orättvis fördelning av kollektivtrafik (exempelvis med hänsyn till urban och rural fördelning) kan leda till särskilt allvarliga konsekvenser för personer med någon form av funktionsnedsättning.

Vidare lyfts det hur barriärer i kollektivtrafiken kan ha en inverkan på individers välmående och i slutändan också på individens livskvalité (Velho et al. 2016). Barriärer i kollektivtrafiksystemet kan också utgöra restriktioner i den vardagliga mobiliteten och kan innebära att individen ifråga tar till strategier för att överkomma dessa restriktioner (som att anpassa scheman eller resmönster (som att de inte reser under vissa tider av dygnet osv.)), men som i slutändan ändå kan innebära begränsningar av den vardagliga mobiliteten på olika sätt (Lubitow et al. 2017).

King et al. (2014) betonar också hur möjligheten att resa kollektivt på egenhand, i detta fall, för ungdomar med fysiska funktionsnedsättningar är ytterst stärkande för individen på olika plan. De beskriver upplevelsen av att kunna lämna hemmet och att nyttja kollektivtrafiken som essentiell ur många hänseenden:

For many youth, these experiences were considered to lead to changes in life skills, self-confidence, self-understandings, and self-advocacy, thus empowering youth with respect to new possibilities for their future (King et al. 2014:971).

Att tillgodose behoven hos personer med funktionsvariationer inom kollektivtrafiken, för att så många som möjligt ska ha möjligheten att på ett självständigt sätt förflytta sig, ses också som viktigt för den sociala omgivningen som familj och vänner. Många studier visar hur närstående personer ofta lider av en stressproblematik, depressioner, ekonomiskt bortfall, och i vissa fall också ger upp sin egen karriär och anställning, för att kunna ta hand om familjemedlemmar med någon form av funktionsnedsättning. Negativa sociala effekter genom barriärer i kollektivtrafiksystemet behöver alltså inte enbart drabba individen i sig, utan kan också skapa negativa spiraler som påverkar familjen, omgivningen och samhället i stort.

7 Rekommendationer från studierna

When Transport for London writes about accessibility in its network, many figures are cited, from its bus fleet being 98% low floor access (the few exceptions being some older Routemaster models still used on Heritage routes) to a quarter of the Tube stations and half of the Overground stations having step-free access. All of these figures are to be welcomed. The image of this network is quite positive, and wheelchair users do seem to benefit extraordinarily. But this should not allow us to ignore that the reality of the network does not always match these numbers... (Velho et al. 2016:31).

Ovanstående citat beskriver situationen i London. Tillgänglighet har många gånger kommit att handla om siffror, siffror som beskriver andelen tillgängliga fordon och hållplatser. En diskussion som inte känns helt olik den som råder utifrån en svensk kontext. Ofta handlar det om mätbara mål som på något sätt ska uppnås och mätas i siffror. Ett arbete som absolut ska ses som positivt, men som dock inte ska ses uttömmande.

Det finns de forskare som kritiserar utformningen och anpassningen av kollektivtrafiken till att matcha en ideal resenär, där möjligheterna för olikheter anses vara begränsade;

...decisions about transportation costs, scheduling, and stop locations occur within a social environment that is not well-suited to recognize multiple social differences in mobility patterns. Rather, the 'ideal rider' who is white, male, able-bodied, financially stable, and primarily uses transport as a means to get to and from work is well-served by public transit, to the exclusion of many other types of riders (Lubitow et al. 2017:934).

Mot denna bakgrund efterlyser en del forskare ett mer holistiskt perspektiv och angreppssätt för att få en ökad förståelse för den mångfald som finns bland resenärer som är beroende av kollektivtrafiken för den vardagliga mobiliteten (Lubitow et al. 2017). Enligt Velho et al (2016) bör ett pluralistiskt angreppssätt ligga till grund för alla principer, riktlinjer, guider mm. som utvecklas för kollektivtrafiken, där hänsyn tas till den breda variation av människor och sociala interaktioner som här inbegrips. Ett pluralistiskt angreppssätt anses också nödvändigt för att undersöka de svagheter som fortfarande finns inom transportsystemet, där olika discipliner inbegrips, såsom ingenjörer,

samhällsvetare, stadsplanerare m fl. Detta för att lyfta olika perspektiv och nå en ökad bredd av möjliga lösningar och förbättringar. Likväl är det angeläget att lyfta människors olika förmågor och kapaciteter för att nyttja kollektivtrafiken som färdmedel och visa på den heterogenitet som finns, inte minst bland personer med funktionsnedsättning.

Det finns också forskare som betonar att även om kollektivtrafiken anses vara tillgänglig för alla, finns det fortfarande många personer med olika former av funktionsnedsättningar som tycker att det är svårt att nyttja kollektivtrafiken av olika anledningar (Deka 2014). Exempelvis har vikten av chaufförens beteenden och bemötande lyfts i flera fall. Tillman et al. (2013) understryker värdet av att inkludera utbildning om personer med olika former av funktionsnedsättning i det ordinarie utbildningsprogrammet av busschaufförer. De menar att utbildning av chaufförer avsevärt skulle kunna öka möjligheterna, inte minst för personer med intellektuell funktionsnedsättning, "to be mobile citizens in an inclusive society" (Ibid s. 307). Detta då personer med intellektuell funktionsnedsättning många gånger kan behöva ett mer utökat stöd och hjälp under resan än vad andra resenärer kan behöva. Chauffören anses ha en viktig roll för att stödja den vardagliga mobiliteten och den sociala inkluderingen av personer med intellektuell funktionsnedsättning. Inte minst då;

The role of public transport as the most relevant means of getting around for persons with ID in order to cover long distances needs to be discussed. They depend on public transportation in their direct environment, as they do not have a driver's license and many of them are not able to ride a bicycle or even reach their destination by foot (Tillman et al. 2013:312).

Park & Chowhury (2018) belyser också förarnas vikt för gruppen, med särskilt fokus mot personer med synnedsättning och personer med fysisk funktionsnedsättning. De understryker att välutbildade förare kan bidra till att personer med funktionsnedsättning känner sig tryggare med den kollektiva resan och de är också eniga om att bättre utbildning av chaufförer är nödvändig. Likväl efterfrågar de en ökad service för att stödja multimodalt resande, dvs. resande som inbegriper flera färdmedel. De lyfter hela-resan perspektivet som viktigt och att aktörer som arbetar med kollektivtrafik inkluderar olika föreningar och organisationer för personer med funktionsnedsättning för att synliggöra de stora variationer som finns inom gruppen.

Barriärer för vissa, behöver nödvändigtvis inte upplevas som barriärer för andra, vilket också tydligt synliggörs i Park & Chowhury (2018) studie, där personer med fysiska funktionsnedsättningar många gånger upplevde andra former av barriärer än vad personer med synnedsättning gjorde.

Även Jansuwan et al. (2013) och Deka (2014) pekar mot den mänskliga faktorn inom kollektivtrafiksystemet, och menar att det är viktigt att stärka den stödjande servicen, liksom Park & Chowhury (2018:7) som skriver följande; "well-trained workers can significantly improve the journey experience and encourage people with disabilities to travel independently". Också Corr McEvoy & Keenan (2013:7) menar att detta är angeläget, liksom involverandet och inkluderandet av personer med funktionsnedsättning i olika beslutsprocesser.

Avslutningsvis lyfter Tillman et al. (2013) ett framtida forskningsbehov med ett ökat fokus mot sociala barriärer inom kollektivtrafiksystemet och en ökad belysning av hur denna form av barriärer faktiskt påverkar resenärer. De menar också att det saknas kunskaper om hur personer med exempelvis intellektuell funktionsnedsättning faktiskt upplever kollektivtrafiken, då det här finns en begränsad forskning enligt författarna.

8 Diskussion

Sociala barriärer i kollektivtrafiken är ett område som fått begränsat med uppmärksamhet, vilket forskare också är eniga om. Många gånger har en persons förflyttning setts som en fysisk förflyttning mellan punkt A och B, där mindre hänsyn tagits till den mer sociala kontext som mobiliteten i sig omges av. Mobilitet är mer än en ren förflyttning, mobilitet är kontextberoende och styrs av olika maktförhållanden, därmed kan mobilitet också ses som en resurs, en resurs som inte är jämt fördelad för alla.

I denna studie har det varit tydligt att det finns en hel rad med barriärer som personer kan mötas av i kollektivtrafiksystemet utöver de rent fysiska/tekniska och informationsmässiga och att dessa också till yttersta grad kan skapa negativa samhällsliga effekter, både ur ett mikro- och ett makroperspektiv. Det kan exempelvis handla om andra människors agerande (både personal inom kollektivtrafiken och andra resenärer), det kan också exempelvis handla om utrymmet ombord och om vem som har rätt till detta utrymme. I Baumans skildringar av det moderna samhället menar han att "urban territory becomes the battlefield of continuous space war", en kamp som smyger sig in i det vardagliga livet "waged daily just beneath the surface of the public (publicized), official version of the routine urban order" (Bauman 1998:22). I detta fall ombord på bussar och tåg, en kamp om en begränsad yta som många personer ska samsas om, som rullstolsburna, personer med barnvagn, personer med bagage mm. Vilket kan leda till negativa sociala effekter, som i slutändan kan skapa isolering och utanförskap.

Denna kamp kan också skönjas utifrån ett vidare perspektiv, där maktförhållanden utgör en viktig del. Lubitow et al. (2017) lyfter en kritik mot att kollektivtrafiksystemet utvecklas med hänsyn till den "ideala" resenären, som enligt författarna ofta handlar om den arbetsföra vita mannen med stabil inkomst. De kritiserar bristen på variation och på ett holistiskt seende, vilket också längre ner i ledet kan skapa sociala barriärer. Stressade chaufförer med pressade scheman är en faktor som inte sällan nämns, ett organisatoriskt system som många gånger kanske bygger på att tillgodose den "ideala" resenären, men där andra grupper är de som främst får lida, och maktdimensionen blir tydlig, mobilitet är en resurs, som inte är jämlikt fördelad.

Vi står också inför en nutid och framtid där urbanisering, digitalisering och en förändrad demografi är några av de stora samhällsutmaningarna. Samtidigt som vi står inför ett klimathot som innebär att vi måste gå mot ett mer transporteffektivt samhälle. Detta innebär fler personer på mindre yta, system (som exempelvis betalsystem) som blir alltmer digitaliserade och samtidigt en förändrad demografi, med en betydande ökning av andelen äldre personer. Till detta är utvecklingen av autonoma fordon på frammarsch och den förlösa kollektivtrafiken en realitet redan i vissa fall. Mycket av fokus ligger vid teknikutveckling och fysisk anpassning. Medan människans roll i systemet fortfarande till viss del hamnar i skymundan. Studier som ingått i denna fördjupning lyfter chaufförens

betydelse för personer med exempelvis intellektuell funktionsnedsättning, och att chaufförens roll faktiskt i vissa fall kan vara avhängig av om man reser med kollektivtrafiken eller inte. Det är inte svårt att se potentiella konflikter, vilket ökar vikten än mer av ett mer holistiskt perspektiv vid utveckling och planering av kollektivtrafik, där också sociala – organisatoriska barriärer synliggörs än mer och faktiskt ses som en del av en helhet. Något som Velho et al. (2016:32) sammanfattar väl:

The ramp does not work (technical) but is this because of spatial features such as the presence of street furniture, or the design of the curbs (either too low or too high)? Similarly, the debate around the wheelchair priority area can lend itself to a similar question: is the problem social (negotiating priority with other passengers on the bus) or is it spatial (the space is not big enough)?

The difficulty in drawing these lines is testament to how tightly knitted these different aspects of the net-work are, which brings us back to the notion of sociotechnical systems [...] In a system where there are numerous types of agents, human and non-human, physical and non-tangible (such as legislation), intense collaboration between all of them is imperative to make it a cohesive whole.

Vidare visar de siffror som SKL (2015) presenterar att det råder stora skillnader mellan länen vad gäller tillgänglighet på exempelvis bussar. År 2015 var 74,3 procent av bussarna tillgängliga totalt sett, men med stora variationer, som lägst i Västerbottens län (med 19.5 procent) till närmre hundra procent i Stockholms län (SKL, 2015). Fördelningen kanske kan ses som föga förvånande med hänvisning till exempelvis Gonzales, et al. (2006) studie och det rättviseperspektiv som lyfts vad gäller kollektivtrafik och fördelningen mellan det urbana och det rurala, där personer med funktionsnedsättning i mer rurala områden pekats ut som särskilt utsatta. Likväl konstateras att kunskapen är ytterst begränsad kring hur effektiva dessa anpassningar faktiskt är, liksom vad användarna faktiskt anser om dem (Trafikuskottet, 2013).

Som tydligt skildras i exempelvis Velho et al. (2016) kan tillgänglighetsanpassningar upplevas olika av olika användare, och det återspeglas här också en subjektiv dimension. Samtidigt kan det i artikeln skönjas en tacksamhet, som innebar att intervjupersonerna i fråga inte ville klaga. Jansuwan et al. (2013) inbegriper personer med funktionsnedsättning i vad de kallar för "low-mobility individuals". Möjligen kan det vara så att detta i kontrast till den "ideale resenären" återigen kan spegla en maktdimension, där det möjligtvis kan upplevas som känsligt att klaga på de anpassningar som faktiskt görs.

Avslutningsvis kan det konstateras att studier med ett mer kvalitativt angreppssätt om hur användare av kollektivtrafiken faktiskt upplever den kollektiva resan är begränsade. Det kan här finnas en vikt vid att också lyfta den kvalitativa forskningens möjligheter att fånga mer subjektiva och sociala perspektiv av kollektivtrafik och funktionshinder. Hindret behöver inte alltid utgöras av ett fysiskt element, som också tydligt skildras i denna fördjupning. Poängteras ska också att de sociala-organisatoriska barriärer som här lyfts, inte ska ses som uttömmande på något vis, det är de sociala-organisatoriska barriärer som lyfts just i de publikationer som här varit aktuella. Genom fortsatta dialoger med användare med olika former av funktionsnedsättningar kan listan över sociala-organisatoriska barriärer med en stor sannolikhet löpande fyllas på.

Referenser

- Blais, D. & El-Geneidy, A. M. 2014. Better Living Through Mobility: The relationship between access to transportation, well-being and disability. Paper submitted for presentation and publication at the 93rd Transportation Research Board 30 Annual Meeting.
- Bauman, Z. 1998. *Globalization— the human consequences*. Polity Press, Cambridge.
- Corr McEvoy, s. & Keenan, E. 2013. Attitudes towards People with Disabilities – what do people with intellectual disabilities have to say? *British Journal of Learning Disabilities*, 42, 221–227.
- Cresswell, T., 2010. Towards a Politics of Mobility. *Environment and Planning D*, Volume 28, p. 17-31.
- Deka, D. 2014. The role of household members in transporting adults with disabilities in the United States. *Transportation Research Part A*, 69, 45-57.
- Gonzales, L., Stombaugh, D., Seekins, T. & Kasnitz, D. 2006. Accessible rural transportation: An evaluation of the traveler's cheque voucher program. *Journal of the Community Development Society*, Vol. 37, No. 3, p. 106-115.
- Grönvall, O., Ståhl, A. & Berntman, M. 2006. *Summary of the results of Area 3 - deliverable D14 and D16 public paper from WP8 & WP9*. Department of Technology and Society Lund University, Sweden.
- Hsieh, H-F. & Shannon, S.E. 2005. Three Approaches to Qualitative Content Analysis. *Qualitative Health Research*, vol. 15(9).
- Jansuwan, S., Christensen, K.M. & Chen, A. 2013. Assessing the Transportation Needs of Low-Mobility Individuals: Case Study of a Small Urban Community in Utah. *Journal of urban planning and development*, pp. 104-114.
- Kaiser, H. J., 2009. Mobility in Old Age: Beyond the Transportation Perspective. *Journal of Applied Gerontology*, 28(4), pp. 411-418.
- King, G., McPherson, A., Kingsnorth, S., Stewart, D., Glencross-Eimantas, T., Gorter, J. W., Jones-Galley, K., Morrison, A. & Isihi, A M. Residential immersive life skills programs for youth with disabilities: service providers' perceptions of experiential benefits and key program features. *Disability and Rehabilitation*, 37(11), 971-980.
- Lubin, A. & Deka, D. 2012. Role of Public Transportation as Job Access Mode Lessons from Survey of People with Disabilities in New Jersey. *Transportation research record*, <https://doi.org/10.3141/2277-11>.
- Lubitow, A., Rainer, J. & Bassett, S. 2017. Exclusion and vulnerability on public transit: experiences of transit dependent riders in Portland, Oregon. *Mobilities*, 12:6, 924-937.

- Lucas, K. & Jones, P., 2012. Guest Editorial: Social impacts and equity issues in transport – an introduction. *Journal of Transport Geography*, Volume 21, pp. 1-3.
- Lucas K, Mattioli G, Verlinghieri E, Guzman A. 2016. Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Transport*. 169(6), pp. 353-365
- Lönngqvist, A. 2017. *Att erövra världen: en rapport om sambanden mellan fattigdom och funktionshinder*. MyRight – Empowering people with disabilities, delvis SIDA-finansierad rapport.
- NE. 2018. *Omvärld*. <https://www.ne.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/omvard>, 2018-11-08.
- Park, J. & Chowdhury, S. 2018. Investigating the barriers in a typical journey by public transport users with disabilities. *Journal of Transport & Health*, in press.
- Schwanen, T. & Ziegler, F. 2011. Wellbeing, Independence and Mobility. *Ageing & Society*, Volume 31, pp. 719-733.
- Socialstyrelsen. 2018. *Funktionshinder*. <https://www.socialstyrelsen.se/funktionshinder>, 2018-11-08.
- SKL, 2015. *Öppna jämförelser - Kollektivtrafik 2015*, Stockholm: Sveriges kommuner och landsting LTAB.
- Stjernborg, V. 2014. *Outdoor Mobility, Place and Older People; Everyday Mobilities in later Life in a Swedish Neighbourhood*. Faculty of Engineering, Department of Technology and Society, Avhandling - Bulletin 289, Lund University.
- Stjernborg, V. & Nilsson, D. 2018. *Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling: Slutrapport. K2 rapport*.
- Sundling, C. 2015. Travel Behavior Change in Older Travelers: Understanding Critical Reactions to Incidents Encountered in Public Transport. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 12, 14743 – 14763.
- Tesfahuney, M., 1998. *Imag(in)ing the others - Migration, Racism and the Discursive Construction of Immigrants*. Doctoral thesis, Uppsala University.
- Tillmann, V, Haveman, M, Stöppler, R, Kvas, S. & Monninger, D. Public Bus Drivers and Social Inclusion: Evaluation of Their Knowledge and Attitudes Toward People With Intellectual Disabilities. *Journal of Policy and Practice in Intellectual Disabilities*, Volume 10 Number 4 pp 307–313.
- Trafikutskottet, 2013. *Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*. Stockholm: Sveriges riksdag, Riksdagstryckeriet.
- United nations (UN). 2018. Universal Declaration of Human Rights. <http://www.un.org/en/universal-declaration-human-rights/>, tillgänglig 2018-11-08.

Urry, J., 2007. *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.

Velho, R., Holloway, C., Symonds, A. & Balmer, B. 2016. The Effect of Transport Accessibility on the Social Inclusion of Wheelchair Users: A Mixed Method Analysis. *Social Inclusion*, 4(3), p. 25-35.

World Health Organisation (WHO) (2001). *International Classification of Functioning Disability and Health*. Geneva, Switzerland: WHO.

World Health Organisation (WHO). 2011. *World report on disability*. Rapporten finns tillgänglig på http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/report.pdf, 2018-11-08.

World Health Organisation (WHO). 2018. *International classification of functioning, disability and health (ICF)*. <http://www.who.int/classifications/icf/en/>, tillgänglig 2018-10-04.

Ziegler, F. & Schwanen, T., 2011. 'I like to go out to be energised by different people': an Exploratory Analysis of Mobility and Wellbeing in Later Life. *Ageing & Society*, Volume 31, pp. 758-781.

Bilaga 1. Översikt av artiklar som inkluderats i fördjupningen om sociala-organisatoriska barriärer

Författare	Land	Funktionsnedsättning ¹	Kollektivtrafik ²	Ansats	Metod	Sociala perspektiv	Organisatoriska perspektiv
Blais & El-Geneidy, 2014	Kanada	S/M/K	Buss/tåg/tunnelbana/flyg	Kvantitativ	Statistisk analys/faktoranalys. Enkät N=4,2 miljoner med någon form av funktionsnedsättning	Arbetsliv, välmående, livskvalitet	
Corr McEvoy & Keenan, 2013	Irland	K	Buss/tåg	Kvalitativ	Sju fokusgrupper för att samla upplevelser och erfarenheter från 41 deltagare med intellektuell funktionsnedsättning	Utsatta för diskriminerande behandling av andra passagerare i kollektivtrafiksystemet. Särskilt på bussar, men även tåg lyftes som en utsatt plats.	Chaufförer med diskriminerande beteende, chaufförer som inte använder tekniken rätt. Viktigt att föra dialog med kollektivtrafiksoperatörer om lika behandling.
Deka, 2014	USA	Ej spec.	Koll. tr. i allmänhet		Statistik, jämförelser resvanor. Materialet innefattar 1,17 miljoner resor.	Begränsad tillgänglighet arbetsliv, rekreation mm. Nätverket runtomkring stark betydelse för mobilitet (familj, vänner m fl.).	
Douglas et al, 2012	Storbritannien	S		Mixad	Nationell enkät till synskadade (N=960).	Lyfter vad de kallar för "social-based	Kostnaden för att resa kollektivt.

¹ S = Sensorisk, M = Motorisk, K = Kognitiv

² I de fall där trafikslag angetts, återges detta i tabellen, annars betecknas denna som "koll. tr. i allmänhet"

					Logistisk regression. Inkluderar även telefonintervjuer. Användande av ICF modell ³ för begreppsapparat till intervjuer.	explanation”, brist på hjälp från andra, vågar inte resa på egen hand mm.	
Gonzales, et al. 2006.	USA	S/M/K	Särskild koll. tr. (The TC voucher model).	Mixad	Undersöker “the effectiveness of a voucher model of rural transportation for people with disabilities”. Tio olika program i tio delstater, inkluderade 588 vuxna med olika former av funktionsnedsättningar. Kvantitativ data samt fokusgrupper.	Modellen anses kunna bidra till ökat deltagande i samhället, självständighet och en ökad livskvalitet.	Kollektivtrafik ur ett rättviseperspektiv – orättvist fördelad urbant/ruralt, kan påverka personer med funktionsnedsättning särskilt och skapar barriärer. Modellen effektiv för att tillgodose transportbehoven för personer med funktionsnedsättning
Jansuwan et al. 2013	USA	Ej spec.	Buss	Mixad	Enkät och intervjuer för studera transportbehoven hos ”low-mobility individuals” utifrån tre dimensioner; (1) travel characteristics, (2) social	Socialt beroende av familj och vänner Tillgången till transporter är avgörande för självständighet och	Hela-resan; långt att gå till kollektivtrafiken kan exempelvis vara barriärskapande.

³ the World Health Organisation ‘International Classification of Functioning, Disability, and Health’ (ICF).

					strength in terms of transportation assistance received from their social networks, and (3) accessibility to public transportation (s. 104).	delaktighet i alla delar av samhället. Begränsad tillgång till transporter skapar marginalisering	
King et al. 2014	Kanada	M	Koll. tr. i allmänhet	Kvalitativ	Intervjuer med 37 "service providers from three RILS programs" för att undersöka deras syn på fördelar med denna typen av program för ungdomar med funktionsnedsättningar.	Stärkande för individen, skapar självständighet och öppnar upp för ett helt annat liv.	.
Lubitow et al. 2017	USA	Ej spec.	Buss/spårväg	Mixad	Fokusgrupper (fem grupper med totalt 40 personer) för att få en ökad förståelse för relationen mellan tillgång till kollektivtrafik och sociala ojämlikheter. Ett frågeformulär fylldes också i av deltagarna. Fokusgrupperna inkluderar personer med funktionsnedsättningar och låginkomsttagare.	Social ojämlikhet pga. begränsad tillgång till transporter. Stressade busschaufförer, trygghetsaspekten (exempelvis under mörkare delen av dygnet)	Kostnaderna för att åka kollektivt skapar barriärer (för dyrt att resa). Tidtabeller och rutter som inte motsvarar behoven hos "Transit-dependent riders".

Park & Chowdhury, 2018	Nya Zeeland	M/S	Buss/tåg	Kvalitativ	Intervjuer med personer med synnedsättningar och fysiska funktionsnedsättningar	Social exkludering	Hela resan, busschaufförens bemötande
Tillman et al. 2013	Tyskland	K	Buss	Kvantitativ	Enkätstudie med 139 busschaufförer med fokus på: (1) busschaufförers erfarenheter av personer med intellektuell funktionsnedsättning; (2) deras generella kunskaper om intellektuell funktionsnedsättning och (3) deras attityder mot personer med intellektuell funktionsnedsättning.	Andra medpassagerare, sociala nätverket	Chaufförens betydelse
Velho et al. 2016	England	M	Buss	Mixad	Dels ombordstudie med filmat material som analyseras kvantitativt och dels intervjustudie med personer med motorisk funktionsnedsättning.	Andra passagerare	Chaufförens bemötande, utrymmet ombord på fordonen

