
RAPPORT

TRAFIKANALYS

Forskningsöversikt om funktionshinder i kollektivtrafik



SLUTRAPPORT

2018-09-03

RAPPORTEN SAMMANSTÄLLD OCH SKRIVEN AV:
VANESSA STJERNBORG

Sammanfattning

Föreliggande rapport är en delrapportering i ett regeringsuppdrag om att kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning¹. Kartläggningen omfattar en forskningsöversikt, framtagande av statistik och andra relevanta undersökningar.

Denna rapport redovisar den forskningsöversikt som utförts inom ramen för regeringsuppdraget och som 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 denna rapport som redovisar resultat och slutsatser.

Forskningsöversikten bygger på innehållsanalysen som metod och den vilar på en kvalitativ ansats. Innehållsanalysen möjliggör likväl för både kvantitativa och kvalitativa inslag, vilket också nyttjas för analys och presentation av resultaten i denna rapport.

Utförandet av forskningsöversikten har skett i två steg. I ett första steg bestämdes vilka parametrar publikationerna skulle kodas efter, och vilka söksträngar som skulle användas, för sökning i relevanta databaser som LibSearch, PubMed, Scopus och Web of Science. Särskilt viktiga parametrar bedömdes vara målgrupp (dvs. typ av funktionshinder; motoriska/sensoriska/kognitiva) och olika former av barriärer (i detta fall; fysiska/tekniska barriärer, informationsbarriärer, sociala-organisatoriska barriärer). Därefter kodades publikationerna i Excel. Totalt listfördes 358 forskningspublikationer som på något sätt handlar om funktionshinder i kollektivtrafiken (av dessa inkluderades 344 publikationer i analysen).

I ett nästa steg analyserades materialet genom dels kvantitativ och dels kvalitativ innehållsanalys. Resultatet redovisas inledande med en mer deskriptiv översiktlig sammanställning av forskningspublikationerna. Därefter redovisas en mer kvalitativ sammanställning efter de teman som identifierats som forskningsinriktning för publikationerna; "en tillgänglig kollektivtrafik för alla", "tekniska lösningar och metoder för individers självständighet inom kollektivtrafiken", "resvanor, färdmedelsfördelning och vardagliga aktiviteter", "säkerhet inom kollektivtrafiken" samt "övriga publikationer".

Resultaten visar bland annat att den största andelen publikationer kommer ifrån Europa och Nordamerika. Andelen kvantitativa studier är något större än andelen kvalitativa studier. Motoriska funktionsnedsättningar berörs till största del, följt av kognitiva och sensoriska funktionsnedsättningar. Den största andelen publikationer handlar om informationsbarriärer (genom utveckling av digitala hjälpmedel och metoder för att stödja personer med funktionsnedsättning att självständigt resa i kollektivtrafiken). Fysiska/tekniska barriärer förekommer också i högre utsträckning och handlar i stora drag om tillgänglighet för alla i kollektiva fordon, tillgänglighet vid hållplatser och stationer och om universal utformning. Sociala-organisatoriska barriärer förekommer i lägst utsträckning och tyckts vara ett spetigare område än övriga två.

¹ Ett uppdrag som tilldelats Trafikanalys.

Forskningsöversikten ger en god överblick över forskningsområdet och visar på den komplexitet som råder och på de variationer som finns, både när det gäller målgruppen (personer med funktionsnedsättning) och när det gäller olika former av barriärer.

RAPPORT
2018-09-03
SLUTRAPPORT
FORSKNINGSÖVERSIKT OM FUNKTIONSHINDER I KOLLEKTIVTRAFIK

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
1.1	Syfte	2
1.2	Avgränsningar	3
1.3	Disposition	3
2	Metod	4
2.1.1	Innehållsanalys	5
3	Resultat	7
3.1	Deskriptiv sammanställning – en översikt	7
3.2	Teman för forskning om funktionshinder i kollektivtrafik	11
3.2.1	En tillgänglig kollektivtrafik för alla	12
3.2.2	Tekniska lösningar och metoder för individers självständighet inom kollektivtrafiken	13
3.2.3	Resvanor, färdmedelsfördelning och vardagliga aktiviteter	14
3.2.4	Säkerhet inom kollektivtrafiken	15
3.2.5	Övriga publikationer	15
4	Diskussion	17
4.1	Förslag till fortsatt forskning	20
5	Referenser	22

1 Inledning

Enligt FNs konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning ska det vara "möjligt för personer med funktionsnedsättning att fullt ut delta på alla livets områden" (art 9 om tillgänglighet, Regeringskansliet 2014:12). Detta innebär bland annat att medverkande länder ska säkra att personer med funktionsnedsättning får tillgång på lika villkor som andra till den fysiska miljön, transporter, information och kommunikation mm. Detta innefattar identifiering och undanröjande av hinder och barriärer som motverkar en god tillgänglighet för alla, däribland i kollektivtrafiken. Även myndigheten för delaktighet utpekar transport, bebyggd miljö och samhällsplanering som prioriterade områden för funktionshinderpolitiken (Lagercrantz et al., 2016).

Som ett led i detta arbete fattades år 2017 ett beslut om ett nytt mål för funktionshinderpolitiken. Målet är att "uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhället för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet beaktas" (Prop. 2016/17:188). Med grund i detta mål inriktas funktionshinderpolitiken mot fyra områden som anses särskilt angelägna, dessa är: principen om universal utformning, befintliga brister i tillgängligheten, individuella stöd och lösningar för individers självständighet och att förebygga och motverka diskriminering (Prop 2016/17:188). Samtliga delar är relevanta för kollektivtrafiken, vilket också kommer att visas senare i denna forskningsöversikt.

Också målen i Agenda 2030 kan tydligt kopplas till transporter och till kollektivtrafiken där delmål 11.2 är särskilt relevant i detta fall. Målet innebär att skapa hållbara städer och samhällen, med ett tillhandahållande av säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Trafiksäkerheten ska förbättras, detta i första hand genom en utbyggnad av kollektivtrafiken och då med särskilt fokus på behoven hos kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning och äldre personer (jmf delmål 11, globalamålen.se).

Enligt WHO lever ungefär 15 procent av världens befolkning med någon form av funktionsnedsättning, denna siffra har ökat under senare årtionden, inte minst på grund av en allt äldre befolkning och nya mer specificerade metoder för att mäta funktionsnedsättningar (WHO, 2011). Två betydande nutida utmaningar inbegriper stora demografiska förändringar, där en åldrande befolkning och urbanisering är två globala trender (Trafikverket, 2014; Beard & Petitot, 2010; WHO, 2007).

Framöver väntas åldersstrukturerna i Sverige att fortsatt förändras, med störst ökning i gruppen äldre (65 år och äldre). Då många äldre lever långa liv, lever också allt fler med sjukdom och en nedsatt hälsa (Gilleard & Higgs, 2010). Gruppen äldre är dock inte på något sätt en homogen grupp. Bland många andra, kan två större grupperingar urskiljas; dels en aktiv och rörlig grupp som vill vara och är delaktiga i samhället, dels en grupp som behöver stöd från samhället i olika former för att kunna klara sitt vardagsliv. Forskning visar att delaktighet i samhällets olika aktiviteter och social gemenskap kan bidra till att skapa en meningsfull vardag, till ett bättre välmående och en förbättrad

livskvalitet. Likväl som det kan främja den vardagliga mobiliteten (t ex Stjernborg, 2017; Stjernborg, 2014a). Liksom att både samhälle och individ gynnas av att personer med någon form av funktionsnedsättning kan leva självständiga liv och att det i en förlängning har positiva hälsoeffekter (t.ex. Ziegler, 2012, Mendes de Leon, 2005).

I och med att gruppen äldre förväntas öka, förväntas också en ökad belastning på vård, omsorg och på samhällsekonomin i stort. Den allt större andelen äldre förutspås också ha en väsentlig inverkan på transportsystemet och antas också att ställa allt högre krav på exempelvis tillgängligheten i kollektivtrafiken (Trafikanalys, 2011). Samtidigt är transportsystemet i förändring, digitaliseringen är på frammarsch med utvecklande av biljettsystem tillgängliga genom applikationer till smarttelefoner, med autonoma fordon på ingång och med överlag alltmer tidseffektiva system.

Även om mycket arbete har gjorts för att förbättra tillgängligheten inom kollektivtrafiken, har en ökning av bilkörandet hos äldre personer kunnat konstateras (Trafikverket, 2014). Samtidigt har det visat sig att personer på 65 år och äldre är den grupp som nyttjar kollektivtrafiken minst (5 procent av det totala resandet är kollektivt) (Trafikanalys, 2015). Samband torde kunna finnas med att dagens ”yngre äldre” använt bilen i större utsträckning i sina liv, i jämförelse med tidigare generationer. Det finns dock undersökningar som visar att många personer med funktionsnedsättning och äldre personer har en önskan om att kunna resa kollektivt i större utsträckning än vad de gör idag (Lagercrantz, et al., 2015). En annan aspekt är att av kostnadsskäl kunna styra över fler resenärer från färdtjänst till den allmänna kollektivtrafiken. Att göra den allmänna kollektivtrafiken mer tillgänglig kan leda till minskade kostnader för färdtjänsten samtidigt som inträdet till färdtjänsten kan förskjutas (Trafikutskottet, 2013). Det finns med andra ord både stora samhällsvinster och stora individuella vinster med ett tillgängligt transportsystem för alla.

Denna studie är en del i arbetet med att kartlägga hinder för tillgänglighet och användbarhet inom kollektivtrafiksystemet för personer med funktionsnedsättning, med en ambition om att kartlägga den internationella forskningen inom området.

1.1 Syfte

Syftet med studien är att utföra en systematisk genomgång av internationella forskningspublikationer om funktionshinder i kollektivtrafiken. Avsikten är dels att skapa en publikationslista innehållandes grundläggande och strukturerad information om publikationerna och dels att analysera och sammanställa resultatet skriftligen i denna rapport. Genom denna breda överblick ämnas det att ges en djupare förståelse av den komplexitet som råder inom området och de stora variationer som finns både inom målgruppen (dvs. personer med någon form av funktionsnedsättning) och när det gäller olika barriärer i kollektivtrafiken.

Frågeställningar är:

- Vad finns det för forskningspublikationer om funktionshinder i kollektivtrafiken och vad handlar dessa om (med fokus på metod, typ av barriärer, målgrupper och trafikslag)?
- Vad har publikationerna för samlad forskningsinriktning (tematisk inriktning)?

2(24)

RAPPORT
2018-09-03
SLUTRAPPORT
FORSKNINGSÖVERSIKT OM FUNKTIONSHINDER I
KOLLEKTIVTRAFIK

1.2 Avgränsningar

Då syftet med studien är att genomföra en forskningsöversikt har fokus legat vid insamlande av forskningspublikationer som finns tillgängliga i utvalda databaser för forskningslitteratur. Detta innebär att det finns rapporter och utredningar utförda av andra aktörer som fallit utom ramarna för studien.

Enligt EU:s kollektivtrafikförordning definieras kollektivtrafik som "persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering" (art 2.). Denna definition omfattar alltså enbart trafik som erbjuds allmänheten. Det i sin tur innebär att publikationer som exempelvis enbart inriktar sig mot färdtjänst, och inte den allmänna kollektivtrafiken, har exkluderats från studien. I vissa fall ingår till exempel färdtjänst i publikationerna i kombination med andra färdmedel, som exempelvis buss och tåg, i de fall så har dessa artiklar inkluderats i studien och färdtjänst har kodats som särskild kollektivtrafik.

1.3 Disposition

I avsnitt 2 redovisas tillvägagångssätt för att genomföra studien och vald metod. I avsnitt 3 redovisas resultaten från studien. Avsnittet inleds med en översiktlig deskriptiv sammanställning av det empiriska materialet i avsnitt 3.1. I avsnitt 3.2 redovisas den tematiska inriktningen för forskningspublikationerna som identifierats i denna studie och varje tema diskuteras mer ingående i avsnitt 3.2.1 - 3.2.5. Rapporten avslutas med en slutdiskussion i kapitel 4, med förslag till fortsatt forskning i kapitel 4.1.

2 Metod

Föreliggande forskningsöversikt har utförts stegvis och utgörs av två delar. *Den första delen* innebär en systematisk genomgång av forskningspublikationer om funktionshinder i kollektivtrafik. Avsikten har varit att skapa en publikationslista innehållande grundläggande information över innehållet i de publikationer som samlats in. Den forskningslitteratur som insamlats har därmed listförts och kodats i Excel enligt följande parametrar:

Författare, årtal, institution/tillhörighet, land, världsdel, plattform (ex tidskrift, konferensbidrag, rapport, antologi), namn på plattform, rubrik, abstract/sammanfattning, nyckelord, metod (kvalitativ/kvantitativ/mixad), beskrivning av metod, typ av kollektivtrafik (trafikslag), servicekategori (allmän eller särskild)², målgrupp (motoriska/sensoriska/kognitiva funktionsnedsättningar)³, eventuella antalet deltagare eller respondenter, typ av barriärer (fysiska/tekniska barriärer, informationsbarriärer, sociala-organisatoriska barriärer)⁴, länk, open access samt tematisering⁵.

För systematisk sökning av forskningspublikationer har flera databaser nyttjats. Inledande nyttjades söktjänsten Libsearch som tillhandahålles av Malmö universitet. I Libsearch sammanförs det mesta som finns i bibliotekets databaser. Söktjänsten är dock inställd på att enbart inkludera sådant material som i sin helhet antingen finns tillgängligt online eller som går att låna på biblioteket. Därför användes därefter också andra söktjänster och databaser som ansågs relevanta utifrån sammanhanget, i detta fall; Scopus, Web of Science och PubMed.

Söksträng som användes för sökningar var: *"public transport" OR "public transportation" OR "public transit" AND disability OR disabled OR disabilities OR "special needs"*. Antalet träffar som arbetades igenom var: 1471 träffar i Libsearch, 577 träffar i Scopus, 347 träffar i web of science och 143 träffar i PubMed, dock var där många överlappningar, och många träffar som bedömdes ha annat fokus än vad som här var av relevans.

För att fånga svenska publikationer utfördes sökningar i Libsearch och Libris. Söksträng som nyttjades var *kollektivtrafik AND funktions**. De svenska resultat som hittades genom Libris har exkluderats från den statistiska sammanställningen som presenteras i denna

² I detta fall har kollektivtrafik i form av buss, spårbunden kollektivtrafik (som tåg, tunnelbana, spårväg mm.), flyg och färja kodats som allmän kollektivtrafik. Färdtjänst, anropsstyrd kollektivtrafik, flex- och servicelinjer och skolbuss har kodats som särskild kollektivtrafik.

³ I detta fall jämföras motoriska funktionsnedsättningar med fysiska funktionsnedsättningar dvs. funktionsnedsättningar som till exempel innebär svårigheter att gå, eller som inbegriper hjälpmedel som rullstol, rollator mm. Sensoriska funktionsnedsättningar innebär i detta fall funktionsnedsättningar som rör exempelvis synen, hörseln, talet mm. Kognitiva funktionsnedsättningar innebär i detta fall skador och sjukdomar som påverkar hjärnan.

⁴ Barriärer handlar här om dels gripbara hinder som kan finnas i den fysiska miljön som exempelvis höga kanter, fordon som inte är fysiskt tillgänglighetsanpassade mm (fysiska/tekniska barriärer). Det kan också handla om svårigheter att nyttja biljettsystem, hitta information om en resa, tillgodogöra sig tidtabeller mm. (informationsbarriärer). Likväl kan det handla om mindre gripbara barriärer, medpassagerare som betar sig illa, känslor av otrygghet, begränsat nätverk som kan stötta en resa, begränsade kunskaper bland personal i kollektivtrafiken om funktionshinder i transportsystemet, begränsad organisatorisk samordningsförmåga och ett lågt helhetsperspektiv (med hänsyn till hela-resan) mm. (i detta fall sociala-organisatoriska barriärer).

⁵ Se avsnitt 2.1.1.

rapport av flera anledningar. Dels fanns det i de flesta fall enbart information om författare och årtal och dels är detta publikationer skrivna på svenska som inte förekommer i de mer internationella databaserna.

Totalt listfördes 358 publikationer (publicerade mellan åren 1959 och 2018), främst i form av vetenskapliga artiklar och konferensbidrag. Av dessa var 13 publikationer skrivna på svenska.

Kodningen bygger på en många gånger subjektiv bedömning av innehållet i forskningspublikationerna. För kodningen lästes abstract/sammanfattningen igenom och i de fall forskaren hade tillgång till hela publikationen läste forskaren valda delar i denna.

För konferensbidragen fanns det ofta enbart abstract tillgängligt och när det gäller många av träffarna i Scopus, Web of Science och PubMed så hade forskaren inte öppen tillgång till de publikationer som här visades (utan oftast enbart till abstractet). I vissa fall var det möjligt att göra en bedömning av samtliga parametrar utefter texten i abstract, dock gäller detta långt ifrån alla fallen och därför skiljer sig också det totala antalet publikationer som redovisas i figurerna nedan. Även om vissa parametrar kommer illustreras mer kvantitativt i denna rapport så bygger forskningsöversikten på en kvalitativ ansats.

2.1.1 Innehållsanalys

Den andra delen av studien innebär analys och en sammanställning över innehållet i den sammansatta publikationslistan. Analytisk metod som använts är innehållsanalysen.

Innehållsanalys är en empiriskt grundad metod som är explorativ i sitt utförande (Krippendorff, 2004). Metoden används oftast vid textanalys och handlar om att analysera texters innehåll, mening och avsikt. Metoden kan också användas för att urskilja olika maktstrukturer. Innehållsanalysen bygger till stor del på en noggrann kodning och att identifiera mönster och teman (Young Cho & Lee, 2014). Innehållsanalysen kan vara både av kvalitativ och kvantitativ karaktär, denna rapport bygger både på kvalitativa och kvantitativa inslag.

Innehållsanalysen anses många gånger ha sina rötter i en empiristisk vetenskapssyn, där det manifesta i olika typer av texter i regel eftersöks, dvs. det klart uttalade, men där latent inslag kan förekomma och där tolkningar av textens innebörd också görs (Boréus & Bergström, 2005).

Avsikten i denna studie var att skapa en systematisk översikt av internationell forskning om funktionshinder i kollektivtrafik, dels genom en publikationslista där publikationerna kodats efter ett antal parametrar och dels genom en innehållsanalys och en sammanfattande rapport. Analysprocessen har utförts stegvis och påbörjades i ett tidigt skede.

Processen inleddes med att bestämma de parametrar som forskningspublikationerna skulle kodas utefter, detta gjordes ihop med projektledaren för projektet i helhet⁶. Därefter påbörjades kodningen utefter förbestämda parametrar i Excel. Vid kodningen av

⁶ Tom Andersson, kvalificerad utredare, Trafikanalys.

forskningspublikationerna började efter ett tag en känsla för forskningsteman som de olika publikationerna berörde uppkomma hos forskaren, och efter att ha kodat runt 60-70 publikationer tillfördes ytterligare en rad i publikationslistan, dvs. en tematisk indelning där varje publikation delades in i ett visst övergripande tema. Vissa publikationer fick dock uteslutas på grund av bristfällig information (exempelvis där enbart författare och titel hittades). De publikationer som kodats inledande, kodades in i olika teman i efterhand, efter ytterligare genomläsning av abstracts/sammanfattning.

I ett nästa steg, då kodningen av publikationslistan var färdigställd, gjordes en deskriptiv analys av parametrarna (vilken redovisas i avsnitt 3.1), dvs. en kvantifiering av olika enheter. Detta genom att illustrera antalet gånger en viss parameter förekom i diagramform och likväl genom att jämföra olika delar av parametrarna.

Forskaren delade även upp publikationslistan utefter den tematiska indelningen och gick därefter igenom materialet igen och läste återigen igenom samtliga meningsenheter⁷ (i detta fall abstracts/sammanfattningar) för att kunna göra en kvalitativ tolkning av innehållet i meningsenheterna utefter den tematiska indelningen. I detta steg gjordes en kategorisering av publikationerna inom övergripande teman, för att skapa en ökad förståelse för innehållet i publikationerna och för att finna mönster inom övergripande teman (denna kvalitativa tolkning redovisas i avsnitt 3.2).

⁷ Den text som valts ut för analys/kodning.

6(24)

RAPPORT
2018-09-03
SLUTRAPPORT
FORSKNINGSÖVERSIKT OM FUNKTIONSHINDER I
KOLLEKTIVTRAFIK

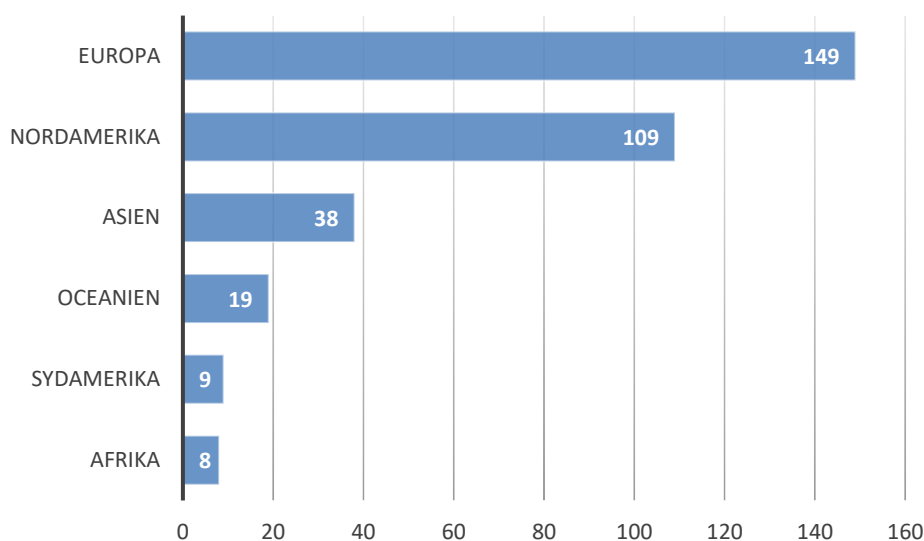
3 Resultat

Totalt inkluderades 344 publikationer i analysen (de som var skrivna på engelska och där det fanns någon form av sammanfattning/abstract tillgängligt) och en innehållsanalys har utförts, vilken ämnar ge en samlad bild över innehållet i de forskningspublikationer som insamlats. Stycket inleds med en deskriptiv översiktlig sammanställning i avsnitt 3.1. En tematisk indelning har också gjorts av forskningspublikationerna. De teman som identifierats är: en tillgänglig kollektivtrafik för alla; tekniska lösningar och metoder för individers självständighet inom kollektivtrafiken; resvanor, färdmedelsfördelning och vardagliga aktiviteter; säkerhet inom kollektivtrafiken samt övriga publikationer. Dessa diskuteras mer ingående i avsnitt 3.2.

3.1 Deskriptiv sammanställning – en översikt

I detta avsnitt presenteras en deskriptiv sammanställning av forskningsöversikten enligt de parametrar som forskningspublikationerna kodats efter. Av de insamlade publikationerna är 223 stycken publicerade i vetenskapliga tidskrifter och 103 stycken är konferensbidrag. Återstående publikationer består av böcker, bokkapitel, rapporter och avhandlingar. Ett stort antal tidskrifter representeras (runt 150 stycken) och dessa företräder även en stor ämnesbredd, med alltifrån tekniska till medicinska till samhällsvetenskapliga tidskrifter. Likväl representeras runt ett nittiototal olika konferenser. Det är stora variationer vad gäller huvudförfattarens institutionstillhörighet, vilket innebär att det rent ämnesmässigt finns ett stort antal inriktningar representerade (såsom biomedicin, byggd miljö, datavetenskap, ergonomi, hälsovetenskap, olika ingenjörsinriktningar mm.).

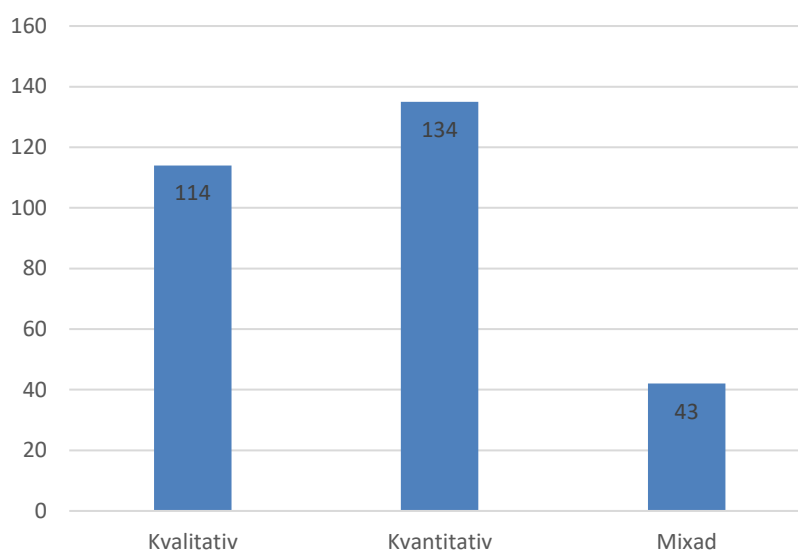
I figur 1. visas hur forskningspublikationerna fördelas geografiskt. Den största andelen publikationer kommer från Nordamerika och Europa. Länder med flest antal publikationer är USA (N=93), Sverige (N=35) och Storbritannien (N=31).



Figur 1 Forskningspublikationernas geografisk fördelning (N=332).

Publikationerna inriktar sig i första hand mot den allmänna kollektivtrafiken dvs. kollektivtrafik som är öppen för alla och som inte riktar sig mot någon särskild grupp. Resterande publikationer inriktar sig mot anropsstyrd trafik, skolbuss, service- och flexlinjer och färdtjänst, många gånger i kombination med en riktning mot den allmänna kollektivtrafiken. Det är en mix av trafikslag som presenteras, men med en klar övervikt mot buss och spårbunden kollektivtrafik.

När det gäller metod som använts, grundas den största andelen av publikationerna i en kvantitativ ansats, se figur 2. De kvantitativa tillvägagångssätten varierar, exempel på metod är enkätundersökningar, utveckling av ny teknik, statistiska modeller, simuleringar, videoobservationer mm.

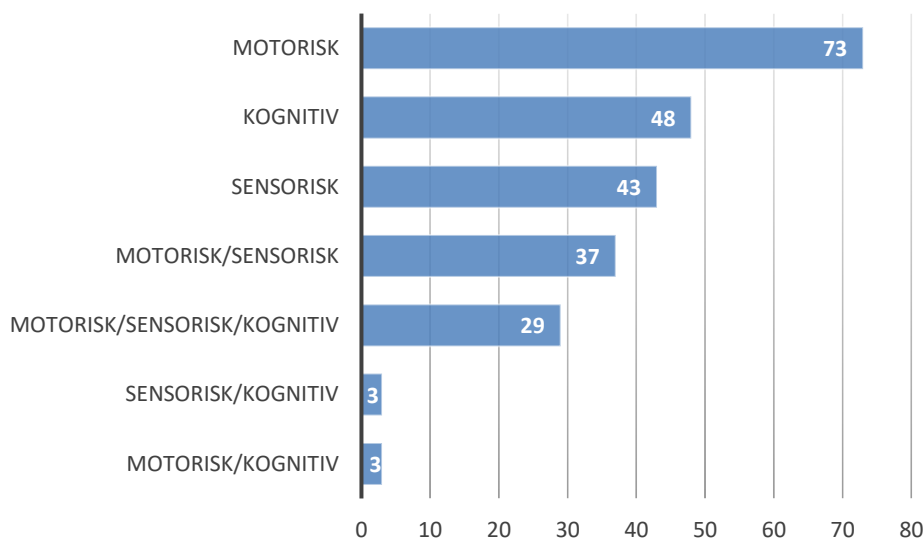


Figur 2 Antalet publikationer fördelat enligt val av metod (N=291).

När det gäller den forskning som kategoriserats som kvalitativ, utgörs ganska exakt hälften av publikationerna av litteraturstudier, översikter och problematiserande/diskuterande artiklar. Lite mer än en fjärdedel av publikationerna (ca 30 publikationer) består av mer tillämpad forskning, såsom intervjustudier eller med fokusgruppsintervjuer som metod, medan lite mindre än en fjärdedel består av dokumentstudier, observationer, "think aloud" - metoder, workshops mm.

I kategoriseringen mixad metod används en kombination metoder, dvs. både kvalitativa och kvantitativa metoder, exempelvis genom att kombinera enkätundersökningar med intervjuer.

I de fall där det går att identifiera vilken gruppering av funktionsnedsättning publikationerna berör, så är grupperingen motoriska funktionsnedsättningar störst, följt av kognitiva funktionsnedsättningar och därefter sensoriska funktionsnedsättningar. Vissa publikationer behandlar flera olika funktionsnedsättningar. I ungefär en tredjedel av fallen är det svårt att avgöra vilken målgrupp som författarna inriktar sig mot. Många gånger används begrepp som "disabled people" eller "people with special needs" utan någon närmre beskrivning.

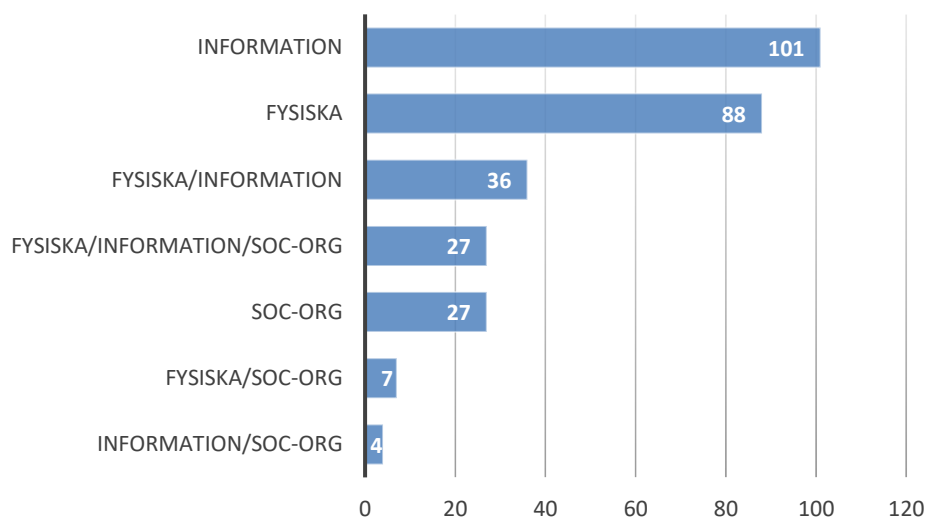


Figur 3 Vilken typ av funktionsnedsättning som publikationerna inriktar sig mot (N=236)

En bedömning gjordes också över vilken form av barriärer som behandlades i artiklarna. Informationsbarriärer var den enskilda grupp av barriärer som förekom mest (se figur 4.). Publikationerna i denna grupp handlade många gånger om temat ny teknik och digitalisering, såsom utveckling av allmänna informationssystem, digitala hjälpmedel genom applikationer till smarttelefoner mm., utbildningsprogram för att träna personer med funktionsnedsättningar i att resa med den allmänna kollektivtrafiken osv.

Publikationerna i gruppen fysiska barriärer behandlade många gånger temat tillgänglighet för alla, i betydelsen av att terminaler, hållplatser och fordon ska vara tillgängliga för alla när det gäller rent fysiska och tekniska aspekter som rör utformning och gestaltning. Likväl lyfts olika säkerhetsanordningar, framför allt för rullstolar. Också universal design, 'inclusive design' och användbarhet är något som behandlas.

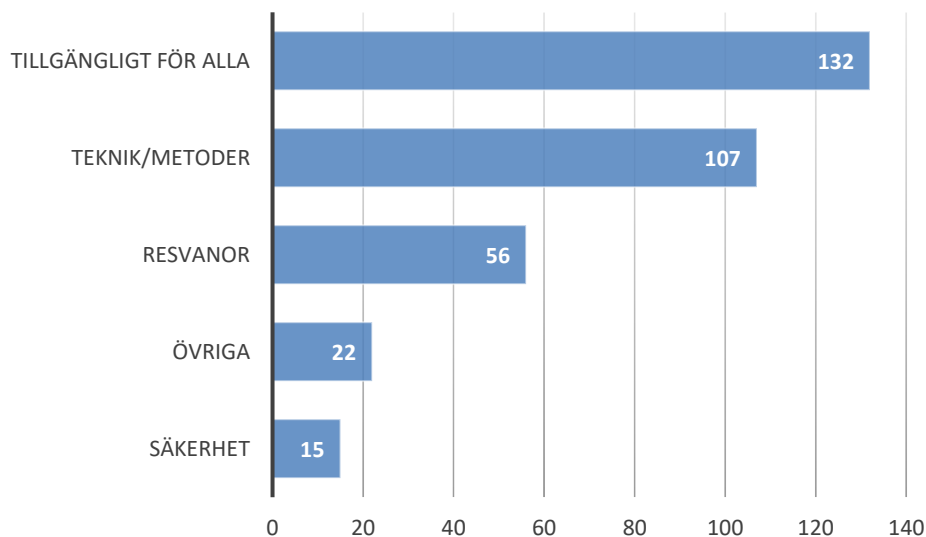
Sociala och organisatoriska barriärer lyfts, men bedöms inte vara lika vanligt förekommande som de andra formerna av barriärer. Här handlar det exempelvis om specifika fallstudier som mer djuplodande studerar betydelsen av kollektivtrafik för individen. Det kan också handla om resvanestudier som inkluderar någon form av barriärer som kan ses som mer sociala, men dessa studier är i regel inte lika djuplodande i sin utformning. Exempelvis lyfts hur en begränsad tillgänglighet till kollektivtrafik kan verka negativt på det sociala livet med dess relationer, vardagliga aktiviteter och arbetsmöjligheter. I några fall diskuteras hur detta kan leda till exkludering och utanförskap och likaså diskuteras betydelsen av inkludering och delaktighet. Även förekommande barriärer i form av andra medpassagerare, chaufförer mm. lyfts i några fall enstaka fall.



Figur 4 Barriärer som behandlas i publikationerna, fördelade efter typ av barriär (N=290)

3.2 Teman för forskning om funktionshinder i kollektivtrafik

I detta avsnitt presenteras den översiktliga tematiska indelning som har gjorts av forskningspublikationerna genom identifierade forskningsinriktningar. I figur 5 redovisas fördelningen av antalet publikationer utefter varje tema.



Figur 5 Tematisk indelning av forskningspublikationerna (N=332).

3.2.1 En tillgänglig kollektivtrafik för alla

Publikationerna fokuserar här i första hand på fysiska barriärer i transportsystemet (även om andra former av barriärer berörs i lägre grad), såsom hållplatser, terminaler, fordon mm. Nästan hälften av publikationerna är av kvalitativ karaktär, där ungefär hälften av dessa är mer översiktliga, problematiserande och diskuterande. Resterande del av de kvalitativa studierna består mestadels av empiriska studier med observationer, intervjuer och fokusgruppsintervjuer som metod.

Knappt hälften av publikationerna utgörs av publikationer grundade i kvantitativa eller mixade metoder. Exempel på metoder är enkätstudier, strukturerade telefonintervjuer, strukturerade observationer, simuleringar, videoanalyser, 3 D teknologi, kostnads- och nyttoanalyser m fl.

En del av publikationerna diskuterar kollektivtrafiken utifrån generella perspektiv snarare än med riktning mot något specifikt färdmedel, andra är inriktade främst mot buss eller spårbunden kollektivtrafik (som tåg, spårväg och tunnelbana). Några publikationer har fokus mot Bus Rapid Transit (BRT) och andra mot flyg och färja.

Publikationerna berör till största delen motoriska funktionsnedsättningar och till viss del sensoriska funktionsnedsättningar. En mindre andel publikationer berör även kognitiva funktionsnedsättningar.

Vidare, så går det att identifiera vissa förekommande riktningar för publikationerna. En del publikationer grundas i fallstudier, där specifika platser och transportsystem studerats med syfte i att på olika sätt identifiera, i första hand, fysiska barriärer för personer med någon form av funktionsnedsättning (oftast motorisk). Några publikationer/fallstudier lyfter ett användarperspektiv och studerar användbarheten⁸ i valda delar av transportsystemet utifrån resenärers egna perspektiv (bland annat rullstolsburna resenärer). Några artiklar lyfter också goda exempel från olika delar av världen och kopplar dessa till diskussioner om allmänna riktlinjer.

En del publikationer har ett fokus mot universal design⁹ och kollektivtrafik, och består både av empiriska undersökningar och av mer övergripande och diskuterande artiklar. Universal design lyfts som positivt och något som alla kan ha vinning av, även personer som inte har någon form av funktionsnedsättning, som exempelvis personer med barn, personer med större bagage mm. Universal design lyfts både i relation till fordon och till den fysiska yttre miljön i anknytning till kollektivtrafiken, främst med fokus på fysiska barriärer.

Ett annat begrepp som nämns i några få fall och som ligger mycket nära universal design är 'inclusive design'¹⁰. Där forskare menar att transporter och den fysiska utformningen

⁸ För utförligare diskussioner om tillgänglighet och användbarhet se exempelvis Iwarsson & Ståhl, 2003; Persson et al. 2015.

⁹ Universal design innebär en design av produkter, tjänster och miljöer som är användbara för en så stor del av befolkningen som möjligt, utan att det krävs en speciell anpassning (definitionen hämtad från Certec, 2018).

¹⁰ För utförligare diskussion kring begrepp som exempelvis universell design, inclusive design, accessible design, design for all se Persson et al. 2015.

under årtionden baserats på stereotypa subgrupper i befolkningen (yngre, äldre, personer med funktionsnedsättningar m fl.), men att större hänsyn behövs tas till de stora funktionsvariationer som finns.

Sammanfattningsvis kan med andra ord följande riktningar urskiljas i publikationerna inom detta tema, vilka är: fokus på tillgänglighet för alla (i första hand i relation till fysiska barriärer); universal design och 'inclusive design'; användbarhet och ett brukarperspektiv.

3.2.2 Tekniska lösningar och metoder för individers självständighet inom kollektivtrafiken

Forskningen inom detta tema inriktar sig i första hand mot tre delar; olika program för att träna personer med någon form av funktionsnedsättning att resa kollektivt på egen hand; utveckling av digitala hjälpmedel för att underlätta resandet i kollektivtrafiken såsom applikationer till smarttelefoner mm; utveckling av allmänna digitala informationssystem i kollektivtrafiken. Publikationerna behandlar i första hand informationsbarriärer. Tvåtredjedelar av publikationerna är publicerade år 2009 eller senare.

Ungefär ett trettiotal av publikationerna inom detta tema handlar om diverse program och modeller för att träna personer med någon form av funktionsnedsättning att resa kollektivt. Mer än hälften av dessa publikationer har sitt ursprung från USA. Målgrupp är främst personer med kognitiva funktionsnedsättningar, men några riktar sig även mot personer med sensoriska funktionsnedsättningar, i första hand synskadade. Motoriska funktionsnedsättningar behandlas enbart i ett par publikationer och då i kombination med andra funktionsnedsättningar. Vissa modeller grundas i klassrumsbaserad träning med fältstudier, medan andra modeller exempelvis utgörs av videoinstruktioner om hur man tar bussen, videospel, VR-teknik och instruktionsprogram via datorn. En studie inriktar sig på kostnadsberäkningar i samband med ett visst träningsprogram och visar på besparingar som gjorts genom att personerna reser med den allmänna kollektivtrafiken istället för med färdtjänst. Vissa artiklar lyfter också vikten av att utbilda personal verksamma inom kollektivtrafiken om olika funktionshinder i transportsystemet. Studierna tycks alla visa på positiva resultat och forskarna ger ett positivt intryck av de olika träningsprogrammen och modellerna.

Med ny teknik och digitalisering har det också kommit nya möjligheter för utvecklingen av digitala hjälpmedel för orientering i transportsystemet, så som applikationer till smarttelefoner och liknande. Nästan alla publikationer som berör utveckling av digitala hjälpmedel för att underlätta resandet i kollektivtrafiken är publicerade under de senare tio åren (ett femtiotal publikationer). Många av publikationerna är konferensbidrag.

Den största delen publikationer inriktar sig mot kollektivtrafiken ur ett mer generellt perspektiv, medan vissa få digitala hjälpmedel är inriktade framför allt mot kollektiva resor med buss. En del av dessa hjälpmedel riktar sig också mot ett större område än kollektivtrafiken och ses mer som hjälpmedel som ska kunna vara till hjälp för en rad olika vardagliga aktiviteter. Andra är inriktade mot barriärer och tillgänglighet i den fysiska yttre miljön och anses kunna vara till hjälp för att identifiera barriärer utifrån ett större

perspektiv, exempelvis när det gäller hela reskedjor med olika färdmedel, och när det gäller gångbanor i anslutning till hållplatser och stationer.

Berörda digitala hjälpmedlen bygger på utökad information om kollektivtrafiken och många gånger går det att förprogrammera information om olika rutter, information om vart individen ska stiga av mm. Tekniken är i första hand avsedd för att överbrygga informationsbarriärer. En del system nyttjar bland annat WLAN och GPS för positionering och flertalet system är utvecklade för att fungera ihop med en smarttelefon.

De digitala hjälpmedlen som här är i fokus är till största delen utvecklade för sensoriska och kognitiva funktionsnedsättningar, även om några system också riktar sig mot personer med motoriska funktionsnedsättningar.

Slutligen, så identifierades en kategori av publikationer som handlade om utveckling av allmänna informationssystem i kollektivtrafiken (knappt en femtedel av publikationerna inom det övergripande temat). Majoriteten av forskningen kommer från Europa och är framför allt framtagen från år 2005 och senare. Forskningspublikationerna berör många gånger betydelsen av informationssystem anpassade för äldre och personer med funktionsnedsättning. Det kan handla om resinformation online, informationssystem ombord på exempelvis bussar och tåg eller informationssystem på stationer och hållplatser. Vissa av studierna är fallstudier som inriktar sig mot specifika fall. En studie presenterar exempelvis ett röststyrt automatiskt system för biljettförsäljning för blinda, en annan artikel presenterar ett informationssystem som implementerats på bussar i New York.

3.2.3 Resvanor, färdmedelsfördelning och vardagliga aktiviteter

Publikationerna kommer här i första hand från Europa tätt följt av Nordamerika, och de flesta är publicerade år 2007 eller senare (45 av 56 publikationer).

De är främst baserade på kvantitativa metoder och består till stor del av enkätundersökningar, men även andra metoder förekommer så som intervjustudier och litteraturstudier. Många studier är tvärsnittsstudier, dvs. att de är empirisk forskning som insamlas från människor som är relevanta för den frågeställning som studien har. Tvärsnittsstudien gör ett nerslag vid en specifik tidpunkt, snarare än att söka mönster och tendenser över tid. Det finns ytterst få longitudinella studier bland publikationerna, dvs. studier där subjekten undersöks under en längre tidsperiod

Publikationerna behandlar olika former av funktionsnedsättningar och lyfter också en mix av barriärer eller effekter av en begränsad mobilitet. De flesta artiklar upplevs dock inte gå något djupare in på olika former av barriärer, utan konstaterar snarare ofta enbart att de existerar och att de troligtvis innebär en påverkan på individens mobilitet och vardagliga liv. I ett flertal publikationer är det svårt att urskilja att någon form av barriärer lyfts (eller anledningar till att individerna främst exempelvis reser med ett visst färdmedel), det konstateras snarare endast att ett visst antal personer exempelvis reser kollektivt, utan något djupare resonemang om orsakerna till detta. En del av forskarna kopplar samman begränsade möjligheter till att resa fritt med kollektivtrafiken med risker för social

14(24)

RAPPORT
2018-09-03
SLUTRAPPORT
FORSKNINGSÖVERSIKT OM FUNKTIONSHINDER I
KOLLEKTIVTRAFIK

exkludering, negativ hälsopåverkan, minskat välmående och en minskad livskvalité bland annat.

Publikationerna inom denna forskningsinriktning fokuserar i regel på en viss grupp av individer och studerar i de flesta fall resvanor och vardagliga aktiviteter hos denna grupp, eller i vissa fall i jämförelse mellan grupper. Grupper som är representerade är bland annat äldre, personer som drabbats av stroke, personer med autism, personer som drabbats av Parkinson, synskadade/unga synskadade/blinda, dövblinda, barn och unga med kognitiv funktionsnedsättning, personer med cerebral pares m fl.

I några fall lyfts också de behov som individerna själva anser sig ha. En del studier visar procentuellt på hur många som reser med olika färdmedel och, i vissa fall, vilken påverkan tillgången till färdmedel har för diverse aktiviteter i det vardagliga livet när det gäller att ta sig till arbete, besöka vänner, handla mm. Någon studie fokuserar på hur sjukdomar/funktionsnedsättningar (som individen nyligen drabbats av) kan påverka möjligheterna till att utföra olika aktiviteter i det dagliga livet, däribland att resa med kollektivtrafiken.

3.2.4 Säkerhet inom kollektivtrafiken

Nästan samtliga publikationer inom detta tema behandlar säkerhetsaspekter kring rullstol i kollektivtrafiken och en klar majoritet av publikationerna kommer ifrån USA (tolv av femton). Flertalet publikationer behandlar säkerhet ombord för rullstolsburna och vissa publikationer demonstrerar också olika säkerhetsanordningar för rullstolar i kollektiva fordon. Övriga två publikationer handlar bland annat om evakueringsmöjligheter av personer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken vid händelse av olycka eller annan nödsituation. Majoriteten av publikationerna är av kvantitativ karaktär och behandlar fysiska/tekniska barriärer och till en mindre grad informationsbarriärer.

3.2.5 Övriga publikationer

Publikationerna har här varierande inriktningar. Några handlar om anropsstyrd kollektivtrafik och dess möjligheter. En studie har fokus på skolbussar och möjligheter för personer med någon form av funktionsnedsättning. En annan diskuterar möjligheter med att överföra den svenska modellen av servicelinje till en amerikansk kontext.

Några studier är inriktade mot specifika fall där de bland annat diskuterar risker i transportsystem, hur den specifika platsen skulle kunna utvecklas i positiv inriktning och vad som är ett mer hållbart transportsystem med fokus på tillgänglighetsfrågor.

Vissa av publikationerna riktar sig mot metod och hur exempelvis användares erfarenheter och upplevelser kan fångas genom "think aloud"-metoden, VR-teknik och videoinspelning.

Några forskare menar att det generellt sett visats ett lågt intresse för hur personer med lättare kognitiv funktionsnedsättning faktiskt klarar sig inom kollektivtrafiken och vilka strategier som användarna tar till och att fokus snarare legat vid att identifiera fysiska barriärer. Andra studerar hur brukare med fysiska funktionsnedsättningar använder "the diabled role" för att resa kollektivt. En studie studerar hierarkier och rumsliga perspektiv i

en tågagn avsedd för personer med funktionsnedsättning i Indien ur ett etnografiskt perspektiv.

Ett par publikationer lyfter "transport disadvantage" och diskuterar aspekter som social exkludering och marginalisering i kombination med funktionshinder och barriärer i kollektivtrafiken.

16(24)

RAPPORT
2018-09-03
SLUTRAPPORT
FORSKNINGSÖVERSIKT OM FUNKTIONSHINDER I
KOLLEKTIVTRAFIK

4 Diskussion

Föreliggande rapport ämnar ge en överblick över den internationella forskning som bedrivs/har bedrivits inom området funktionshinder i kollektivtrafiken. Även om forskningsöversikten innebär ett hanterande av ett stort antal publikationer (vilket i sig utgjort en begränsning i möjligheten att gå djupare in i materialet) är ambitionen ändå att ge en nyanserad bild av den forskning som bedrivs internationellt liksom att väcka och lyfta diskussioner inom området som visar på den komplexitet som här råder.

Det finns stora variationer inom målgruppen (personer med någon form av funktionsnedsättning) och det finns också stora variationer i vad som kan upplevas som en barriär och som i sin tur kan bilda hinder i den vardagliga mobiliteten. Många gånger ligger ett generellt fokus i samhällsdiskussionerna vid fysiska barriärer, dvs. gripbara barriärer¹¹ som kanske i vissa fall kan vara lättare att identifiera och hantera. Hinder behöver dock inte enbart handla om fysiska barriärer i den yttre miljön, eller i fordonen, så som höga kanter, gap mellan perrong och fordon, otillgängliga fordon för exempelvis rullstolsburna mm. Även om dessa barriärer är väl så viktiga, finns det också en rad andra barriärer som kan skapa hinder och skapa en negativ påverkan på den individuella mobiliteten.

I själva verket påverkas mobiliteten hos en individ av en rad barriärer av olika slag. Dessa kan likväl vara av en mer ogripbar karaktär och kan vara individuella, kontextuella eller kopplade till den fysiska miljön. Mentala kartbilder¹², rädslor för att utsättas för brott och annan osäkerhet kan vara en form av ogripbar barriär. Dessa är dock inte alltid så lätta att identifiera och fånga. I ett par småskaliga studier, inriktade mot äldre personers vardagliga mobilitet, lyfts faktorer som stressade chaufförer, andras dåliga erfarenheter i kollektivtrafiken som sprids via rykten, busschaufförer som inte använder den tekniska tillgänglighetsutrustningen i bussarna (t ex. inte niger bussen vid ombordstigning) som några väsentliga barriärer i kollektivtrafiken (Stjernborg, 2014a; Stjernborg et al., 2014). Samtidigt kan också den geografiska tillgängligheten till servicefunktioner och sjukvård vara ytterst relevant, och kan i sig skapa ytterligare barriärer.

I denna forskningsöversikt har de fysiska/tekniska och de informationsmässiga barriärerna identifierats som de barriärer som det tycks ha riktats störst uppmärksamhet åt i publikationerna. De fysiska/tekniska barriärerna studeras många gånger i samband med fysisk tillgänglighet till stationer, terminaler och fordon. De informationsmässiga barriärerna lyfts ofta i samband med modeller och olika program för att träna personer med någon form av funktionsnedsättning (i de flesta fall sensorisk eller kognitiv) att resa kollektivt på egen hand. Informationsbarriärer diskuteras också i publikationer som handlar om utveckling av digitala hjälpmedel. Dessa ämnar stötta individen med olika former av information, ex. vilken hållplats användaren ska gå av på enligt en förinställd

¹¹ Jämför med engelskans tangible och intangible barriers.

¹² En individ bygger upp mentala bilder av hur det är på en plats genom erfarenheter, hörsägen, vad han/hon läser om i tidningen osv. (för vidare diskussion se exempelvis Götz & Holmén, 2018; Massey, 2006). Har en person exempelvis hört av andra att de, av olika anledningar, känner sig väldigt otrygga vid en särskild busshållplats, kanske personen väljer att gå till en annan hållplats, eller i värsta fall, att inte resa alls.

rutt. Några publikationer lyfter också informationsbarriärer och vikten av tillgänglig information, i kombination med informationssystem för allmänheten, exempelvis ombord på bussar.

De sociala-organisatoriska barriärer som har kodats inom ramen för denna studie har inte varit lika uttalade eller förekommit i samma utsträckning som övriga två grupperingar, och ofta är det bara en liten del i artiklarna som berör dem. Till exempel så beskriver en artikel kortfattat att trängsel som skapas av andra medpassagerare anses skapa en barriär, men många gånger diskuteras det inte djupare än så.

Vissa studier lyfter nätverken runtomkring individen (med familj och vänner) och hur sådana nätverk kan påverka den individuella mobiliteten. Andra publikationer diskuterar de sociala effekter som kan orsakas genom en begränsad mobilitet och tillgänglighet till kollektivtrafik, som marginalisering och social exkludering. En publikation belyser attityder mot personer med kognitiva funktionshinder, där kollektivtrafiken omnämns som en särskilt utsatt plats.

Ett par publikationer lyfter begrepp som "transport disadvantage", vilket är ett mångfacetterat begrepp som fokuserar på de olika möjligheter som individer har inom transportsystemet, eller som Currie & Delbosc (2011) beskriver som; "the interaction between land use patterns, the transport system and individual circumstances". Ofta involveras begrepp som social exkludering (och transportrelaterad exkludering). Ett annat begrepp som också används i dessa sammanhang är "transport poverty" där bland annat Karen Lucas arbete varit betydelsefullt (se ex Lucas & Jones, 2012).

Barriärer kan alltså te sig på olika sätt, och förekomma i olika former, och kan ha en hämmande inverkan på den vardagliga mobiliteten. En begränsad mobilitet kan skapa känslor av hjälplöshet och utsatthet. Medan möjligheten att vara mobil, och exempelvis fritt kunna nyttja kollektivtrafiken, ofta förknippas med självständighet och känslor av frihet (Urry, 2007) och av välmående och livskvalitet (Schwanen & Ziegler, 2011; Ziegler & Schwanen, 2011).

Med andra ord kan en människas, i vissa fall, rädsla och ovilja till att resa bero på många olika faktorer. Även om de flesta publikationer utgörs av nerlag i olika frågeställningar med ett tämligen snävt fokus, finns det vissa artiklar som lyfter hela-resan-perspektivet, som i sig tillför ytterligare en dimension av komplexitet till frågan. Det är inte alltid nödvändigtvis 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).

Många gånger är studierna också så kallade tvärsnittsstudier, det vill säga ett nerlag utefter en viss frågeställning vid en viss tidpunkt. En risk är att skensamband fångas och det kan ibland vara svårt att avgöra vad som egentligen beror på vad. Likväl utgörs denna typ av studier många gånger av kvantitativa studier, där det kan finnas begränsade möjligheter i att skapa en mer djuplodande förståelse för varför individerna reser som de gör.

Det kan därför finnas ett värde i att i en utökad utsträckning också studera barriärer och möjligheter till att resa från ett mer kvalitativt perspektiv (eller genom mixade metoder), vilket öppnar upp för möjligheten att göra mer djuplodande analyser och att tydligare fånga variationer och olika upplevelser och erfarenheter av funktionshinder i kollektivtrafiken. Likväl som det kan finnas ett värde i longitudinella studier, där en population ges utrymme att följas över tid.

Något som också bör tydliggöras är att målgruppen inte på något sätt är en homogen grupp. Det finns stora variationer inom gruppen, vilket innebär att en barriär för den ena, inte nödvändigtvis behöver innebära någon form av barriär för den andra. I publikationerna lyfts principen om universal utformning uteslutande i positiva termer. Universal utformning innebär att samhället ska vara så tillgängligt som möjligt och att även andra målgrupper ska kunna ha nytta av tillgänglighetsanpassningarna. Principen om universal utformning är också något som prioriteras inom funktionshinderpolitiken. Universal utformning kan i första hand kopplas till fysiska/tekniska barriärer, men även till informationsmässiga barriärer. Likväl handlar ett antal artiklar om att identifiera befintliga brister i tillgängligheten.

Ett annat område som lyfts som särskilt angeläget för funktionshinderpolitiken är individuella stöd och lösningar för individers självständighet. Detta såg vi exempel på när det gäller exempelvis informationsbarriärer och de digitala hjälpmedel och modeller som utvecklats för att ge individuella stöd och lösningar för individers självständighet. Likväl lyfts begrepp som "transport disadvantage" och även attityder mot personer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken. De kan kopplas till frågor om diskriminerande beteende, och i vissa fall exkludering, och kan också kopplas till det fjärde området i funktionshinderpolitiken (av de områden som identifierats som särskilt angelägna), dvs. att förebygga och motverka diskriminering.

Slutligen kan nämnas att denna forskningsöversikt är unik i sitt slag. Många gånger utförs forskningsöversikter i mindre skala, fokuserade på ett smalare område. Att genomföra en forskningsöversikt med en så pass bred ansats är av värde på flera sätt. Det ger en god överblick över forskningsområdet och skapar en god förståelse för områdets komplexitet och variationer. Den publikationslista som har skapats i Excel har också ett stort värde i sig när det gäller möjligheten att fördjupa sig i materialet och i att utföra vidare studier inom området. Forskningsöversikten ska dock inte på något sätt ses som uttömmande, utan den bygger på de söksträngar som här satts samman och publikationer som innehar dessa nyckelord. Det finns emellertid, med all säkerhet, forskning med snarlik inriktning som inte har fångats i denna studie.

Erfarenheter längs vägen

Som beskrivits i metodavsnittet har studien utförts med en kvalitativ ansats, men där innehållsanalysen har nyttjas både kvantitativt och kvalitativt. Studien vilar dock på en subjektiv grund.

I vissa fall var det svårt att göra en bedömning för kodningen utefter den information som gavs i publikationerna. I en del fall hade forskaren tillgång till hela publikationen, i andra fall hade forskaren enbart tillgång till abstract/sammanfattning. Med hänsyn till studiens proportionalitet och till mängden publikationer, fanns det enbart utrymme för att läsa vissa valda delar. Ingen publikation lästes helt och hållet. Stundtals innebar kodningen (särskilt vissa parametrar) en del bedömningssvårigheter. I en del publikationer var vissa delar vagt beskrivna, vilket många gånger gjorde det svårt att bedöma samtliga parametrar. Därför var det inte alltid möjligt att koda alla parametrar. Det varierade också starkt till vilken grad exempelvis de kodade barriärerna förekom i publikationerna. I vissa publikationer handlade mer eller mindre hela texten om olika barriärer och problematiken runt dessa, medan andra former av barriärer kanske enbart nämndes kort. Oavsett i vilken utsträckning barriärerna har behandlats i publikationerna, så har de kodats.

Den tematiska indelningen skall också ses som en översiktlig indelning. I vissa fall gick teman in i varandra, men en bedömning gjordes av forskaren utefter inom vilket tema publikationen i första hand rörde sig. Även denna del grundas i en subjektiv bedömning.

4.1 Förslag till fortsatt forskning

Liksom denna forskningsöversikt har gett en översiktlig bild av den forskning som bedrivs inom området funktionshinder i kollektivtrafiken (och likaså åskådliggjort den komplexitet som råder) har den också väckt en hel del frågor och tankar om fortsatta studier.

Det empiriska material som insamlats, kodats och analyserats synliggör de stora variationer som finns inom målgruppen, liksom att en mängd olika perspektiv belyses. Det finns med andra ord en hel rad fördjupningar som materialet inbjuder till. Vissa områden tycks vara mer utforskade än andra, vilket också innebär att det finns en begränsad kunskap inom andra områden.

I förhållande till de fyra områden som anses som särskilt angelägna inom funktionshinderpolitiken, skulle fördjupningar kunna göras på olika sätt, som knyter an till de olika typer av barriärer som här identifierats. Exempelvis pågår på ett internationellt plan forskning för att utveckla individuella stöd och lösningar för individers självständighet i kollektivtrafiken. Dels genom att nyttja digitaliseringen och ny teknik och dels genom pedagogisk verksamhet för att träna individer att resa kollektivt på egenhand. Genom fördjupning inom detta område, skulle möjligheten ges att få en bredare överblick över vilken sorts teknik/vilka sorters metoder som utvecklats, och huruvida dessa skulle kunna implementeras i en svensk kontext. En fördjupning i denna litteratur skulle också kunna lägga grunden för vidare forskning inom detta område i Sverige. Detta som ett steg i arbetet med individuella stöd och lösningar för individers självständighet i kollektivtrafiken.

Likväl tycks det finnas en begränsad forskning om sociala-organisatoriska barriärer i kollektivtrafiken. Överlag anses den sociala dimensionen ofta vara svår mätbar och mindre kvantifierbar, vilket också är relevant utifrån ett transportperspektiv och en problematik som även identifierats bland aktörer som arbetar med kollektivtrafik i Sverige (Stjernborg & Nilsson, 2018). En fördjupning om sociala-organisatoriska barriärer vore ytterst intressant, där en djupare kunskap kan fås om vad det är för typ av barriärer som

20(24)

RAPPORT
2018-09-03
SLUTRAPPORT
FORSKNINGSÖVERSIKT OM FUNKTIONSHINDER I
KOLLEKTIVTRAFIK

lyfts i forskningen inom detta område och i vilken utsträckning. Detta som en grund för att identifiera kommande forskningsinriktningar, för att till viss del söka överbrygga det gap som här tycks finnas inom forskningen.

Trygghet är exempelvis en fråga som har blivit alltmer aktuell. Med förbehåll i att ingen av publikationerna lästes igenom helt och hållet, så identifierades inte en enda artikel som till exempel berörde rädslor för att utsättas för brott i kollektivtrafiken. Detta till trots att tillsammans med kön och ålder, räknas hälsa som en av de främsta påverkansfaktorerna när det gäller rädslan att utsättas för brott (Stiles et al., 2003). Samtidigt har studier visat att exempelvis personer med kognitiv funktionsnedsättning löper en högre risk för att utsättas för övergrepp, både av sexuell och våldsmässig karaktär, liksom att de löper en högre risk att utsättas för stötande beteende från andra (Fogden et al., 2016).

Undersökningar visar vidare, att tillgänglighetsanpassningen av kollektiva färdmedel är på god väg i Sverige, även om det fortfarande finns en del att arbeta med. Ändå visar mätningar att personer med funktionsnedsättning använder kollektivtrafiken i lägre utsträckning än övriga befolkningen. I en undersökning från 2015 med 1200 respondenter, angav så många som 22 procent med någon form av funktionsnedsättning att de aldrig åker med allmän kollektivtrafik (Liss, 2015). Samtidigt lyfts Sverige, tillsammans med ett par andra länder, i några av publikationerna som föregångsländer när det gäller tillgänglighet i kollektivtrafiken. Frågan återstår dock varför det är mer än en femtedel av målgruppen som ändå aldrig reser kollektivt?

En stor del transportforskningen inriktar sig mot användarna (av exempelvis kollektivtrafiken), men det kan vara lika relevant att inbegripa icke-resenärer i studier, för att få en djupare insikt i varför människor väljer att inte resa kollektivt.

Slutligen, lyfter vissa forskare vikten av ett hela-resan perspektiv (dvs. från hemmet till exempelvis busshållplatsen) för att skapa en bredare förståelse för de barriärer som individer kan stöta på. Likväl kan tilläggas vikten av kontexten som individen befinner sig i med hänsyn till närmiljö, sociala nätverk, relationer mm. För att gå mer mot ett helhetsperspektiv och för att på ett mer djuplodande plan studera komplexiteten kring funktionshinder i kollektivtrafiken kan kvalitativ forskning lyftas, eller forskning som bygger på mixade metoder. Samtliga aspekter kan vara relevanta att ta hänsyn till för framtida forskningsinriktning.

5 Referenser

Beard, J. & Petitot, C., 2010. Ageing and Urbanization: Can Cities be Designed to Foster Active Ageing?. *Public Health Reviews*, 32(2), pp. 427-450.

Boréus, K. & Bergström, G., 2005. Innehållsanalys. I *Textens mening och makt – metodbok i samhällsvetenskaplig text- och diskursanalys*, Bergström G. & Boréus, K. (red). Studentlitteratur, Lund s. 43-86.

Certec. 2018. *Universal design*. <http://www.certec.lth.se/universal-design/>, tillgänglig 2018-09-08.

Currie, G. & Delbosc, A. 2011. Transport Disadvantage: A Review, in Graham Currie (ed.) *New Perspectives and Methods in Transport and Social Exclusion Research*, pp.15 - 25

Gilleard, C. & Higgs, P., 2010. Aging without agency: Theorizing the fourth age. *Aging & Mental Health* 14, 14(2), pp. 121-128.

Götz, N. & Holmén, J. 2018. Introduction to the theme issue: "Mental maps: geographical and historical perspectives". *Journal of Cultural Geography*, vol. 35(2), pp. 157-161.

Fogden, B.C., Thomas, S.D.M., Daffern, M. & Ogloff, J.R.P. 2016. Crime and victimisation in people with intellectual disability: a case linkage study. *BMC Psychiatry*, <https://doi.org/10.1186/s12888-016-0869-7>.

Iwarsson, S. & Ståhl, A. 2003. Accessibility, usability and universal design-positioning and definition of concepts describing person-environment relationships. *Disability and rehabilitation*, 25:2, 57-66.

Krippendorff, K., 2004. *Content Analysis: An Introduction to Its Methodology*. Sage publications, London.

Lagercrantz, M., Landfors, P., Frisell Ellburg, A. & Lindqvist, E., 2015. *Samlad uppföljning av funktionshinderpolitiken. Hur är läget?*, Sundbyberg: Myndigheten för delaktighet.

Lagercrantz, M., Gustavsson, J. & Öhman, K-O., 2016. *En funktionshinderspolitik för ett jämlikt och hållbart samhälle - MFD:s förslag på struktur för genomförande, uppföljning och inriktning inom funktionshindersområdet*. Sunbyberg: Myndigheten för delaktighet.

Liss, V. 2016. *Funktionsnedsatta och kollektivtrafik: Hur fungerar lagen?* Rapport TSG 2015-267, Transportstyrelsen.

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: journal of the transportation research board*, vol. 2277, DOI: 10.3141/2277-11.

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.

22(24)

RAPPORT
2018-09-03
SLUTRAPPORT
FORSKNINGSÖVERSIKT OM FUNKTIONSHINDER I
KOLLEKTIVTRAFIK

Massey, D., 2006. The Geographical Mind. In: B. Balderston, ed. *Secondary Geography Handbook*. Sheffield: Geographical Association, pp. 46-51.

Mendes de Leon, C. F., 2005. Why do friendships matter for survival? *Journal of Epidemiology & Community Health* 59(7), 538–539. DOI: 10.1136/jech.2004.031542.

Persson, H., Åhman, H., Arvei Yngling, A. & Gulliksen, J. 2015. Universal design, inclusive design, accessible design, design for all: different concepts—one goal? On the concept of accessibility—historical, methodological and philosophical aspects. *Universal Access in the Information Society*, vol. 14(4), 505-526.

Prop. 2016/17:188. *Nationellt mål och inriktning för funktionshinderpolitiken*.
https://www.regeringen.se/49aa12/contentassets/0571a7504d49428292a6ab114e4b0263/nationellt-mal-och-inriktning-for-funktionshinderspolitiken-prop-2016-17_188.pdf, tillgänglig 2018-08-28.

Schwanen, T. & Ziegler, F., 2011. Wellbeing, Independence and Mobility. *Ageing & Society*, Volume 31, pp. 719-733.

Stiles, B., Halim, S., Kaplan, H.B. 2003. Fear of Crime among Individuals with Physical Limitations. *Criminal justice review*, <https://doi.org/10.1177/073401680302800203>.

Stjernborg, V. 2014a. *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. 2017. The meaning of social participation for daily mobility in later life: An ethnographic case study of a senior project in a Swedish urban neighbourhood. *Ageing International*, Vol 42:3, pp 374–391.

Stjernborg, V. & Nilsson, D. 2018. *Kollektivtrafikens bidrag till Samhällsutveckling: slutrapport*. K2 research 2018:2, Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, Lund.

Stjernborg, V., Wretstrand, A. & Tesfahuney, M. 2014. Everyday Life Mobilities of Older Persons - A Case Study of Ageing in a Suburban Landscape in Sweden. *Mobilities* 10(3), p. 383-401.

Trafikanalys, 2011. *Transportsektorn i framtiden: Trender och omvärldsscenarioer för transportpolitiken*, Stockholm: PM 2011:8.

Trafikanalys, 2015. *Kollektivtrafikens utveckling - en analys av den nationella statistiken*, Stockholm: Rapport 2015:15.

Trafikutskottet, 2013. *Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*. Stockholm: Sveriges riksdag, Riksdagstryckeriet.

Trafikverket, 2014. *Trender i transportsystemet: Trafikverkets omvärldsanalys 2014*, Borlänge: Trafikverket 2014:115.

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

WHO, 2007. *Global Age-friendly Cities: A Guide*,
http://www.who.int/ageing/publications/Global_age_friendly_cities_Guide_English.pdf:
Tillgänglig 2016-02-20

WHO. (2011). *World report on disability*.
http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/report/en/, tillgänglig 2018-08-28.

Young Cho, J. & Lee, E-H. (2014). Reducing Confusion about Grounded Theory and Qualitative Content Analysis: Similarities and Differences, *The Qualitative Report*, 19(64), ss. 1-20.

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.

Ziegler, F., 2012. 'You have to engage with life or life will go away': An intersectional life course analysis of older women's social participation in a disadvantaged urban area. *Geoforum* 43, 1296- 130.

24(24)

RAPPORT
2018-09-03
SLUTRAPPORT
FORSKNINGSÖVERSIKT OM FUNKTIONSHINDER I
KOLLEKTIVTRAFIK

RAPPORT
2018-09-03
SLUTRAPPORT
FORSKNINGSÖVERSIKT OM FUNKTIONSHINDER I KOLLEKTIVTRAFIK