



MEDICINSKA FAKULTETEN

Lunds universitet

Avdelningen för arbetsterapi och gerontologi

Hur påverkas aktivitetsrepertoaren av eventuella brister i reskedjan?

Synskadades erfarenheter av resande till och från aktiviteter i vardagen

Författare: Emma Harryson,
Kim Rosberg

Handledare: Marianne Kylberg

Maj 2008

Kandidatuppsats

Adress: Avdelningen för arbetsterapi och gerontologi, Box 157, S-221 00 Lund



MEDICINSKA FAKULTETEN

Lunds universitet

Avdelningen för arbetsterapi och gerontologi

8 Maj 2008

Hur påverkas aktivitetsrepertoaren av eventuella brister i reskedjan?

Synskadades erfarenheter av resande till och från aktiviteter i vardagen

Emma Harryson och Kim Rosberg

Abstrakt

Syftet med denna studie var att kartlägga synskadades erfarenheter av kollektivt resande samt att ta reda på om eventuella brister i reskedjan gav konsekvenser på deras aktivitetsrepertoar. Sju personer med synskador, boende i Skåne och som använde kollektivtrafiken minst två gånger i månaden intervjuades utifrån en egenskapad intervjuguide. Resultatet visade på ett antal faktorer i reskedjan som deltagarna upplevde vara svåra, till exempel att ta del av information om en resa, uppfatta vilken buss som kommer till hållplatsen, veta var man skulle gå av samt att byta färdmedel. Vidare visade resultatet av studien på att deltagarnas aktivitetsrepertoar påverkades på så sätt att de fick svårare att utföra vissa aktiviteter, då framför allt aktiviteter i aktivitetskategorin fritidsaktiviteter.

Nyckelord:

Synskadade, reskedja, kollektivtrafik, aktivitetsrepertoar.

Kandidatuppsats

Avdelningen för arbetsterapi och gerontologi, Box 157, S-221 00 Lund

Förord

Vi vill rikta ett stort tack till Monica Granberg, ordförande i SRF Skåne, som gett oss råd och hjälpt oss finna intervjupersoner till vår studie.

Vi vill även tacka de medlemmar i SRF som ställt upp på intervju.

Till sist vill vi rikta ett extra stort tack till vår handledare Marianne Kylberg som varit ett suveränt stöd till oss under arbetets gång.

Emma Harryson och Kim Rosberg

Innehållsförteckning

1. Introduktion	1
2. Bakgrund	1
2.1 Synskada	1
2.1.1 <i>Synskadades riksförbund</i>	2
2.2 Kollektivtrafik	2
2.3 Reskedjan	3
2.4 Tillgänglighet	4
2.5 Användbarhet	4
2.6 Aktivitet	5
2.7 Aktivitetsrepertoar	5
2.8 PEO-modellen	6
3. Syfte	8
4. Metod	8
4.1 Urvalsförfarande	8
4.1.1 <i>Inklusionskriterier</i>	9
4.1.2 <i>Urvalsgrupp</i>	9
4.2 Insamlingsmetod	9
4.2.1 <i>Trovärdighet</i>	10
4.3 Procedur	10
4.4 Dataanalys	11
4.5 Etiska ställningstaganden	11
5. Resultat	12
5.1 Reskedjan	12
5.1.1 <i>Att inhämta information om resan</i>	13
5.1.2 <i>Hållplatser, väntetid och avgångar</i>	13
5.1.3 <i>Byten av färdmedel</i>	14
5.1.4 <i>Köp av biljett</i>	15
5.1.5 <i>Hitta sittplats</i>	15
5.1.6 <i>Veta var man ska gå av</i>	16
5.1.7 <i>Bemötande och service</i>	16
5.2 Aktivitet	17
5.2.1 <i>Aktiviteter till vilka kollektivtrafiken används</i>	17
5.3 Aktivitetsrepertoar	17
5.3.1 <i>Aktiviteter man får svårare att göra pga. brister i reskedjan</i>	17
5.3.2 <i>Aktiviteter man helt väljer bort pga. brister i reskedjan</i>	18

6. Metoddiskussion	18
6.1 Urvalsförörande	18
<i>6.1.1 Bortfall</i>	19
6.2 Insamlingsmetod	19
<i>6.2.1 Trovärdighet</i>	20
6.3 Procedur	20
7. Resultatdiskussion	21
7.1 Reskedjan	21
<i>7.1.1 Att inhämta information om resan</i>	21
<i>7.1.2 Hållplatser, väntetid och avgångar</i>	22
<i>7.1.3 Byten av färdmedel</i>	23
<i>7.1.4 Köp av biljett</i>	23
<i>7.1.5 Hitta sittplats</i>	24
<i>7.1.6 Veta var man ska gå av</i>	24
<i>7.1.7 Bemötande och service</i>	24
<i>7.1.8 Användbarhet och tillgänglighet</i>	25
7.2 Aktivitet	26
<i>7.2.1 Aktiviteter till vilka kollektivtrafiken används</i>	26
7.3 Aktivitetsrepertoar	26
<i>7.3.1 Aktiviteter man får svårare att göra pga. brister i reskedjan</i>	26
<i>7.3.2 Aktiviteter man helt väljer bort pga. brister i reskedjan</i>	27
8. Referenser	29
Bilagor	
Bilaga 1. Intervjuguide	
Bilaga 2. Informationsbrev till deltagarna med samtyckesblankett	

1. Introduktion

Enligt den nationella handlingsplanen ”*Från patient till medborgare*” som antogs av regeringen år 2000 ska personer med funktionshinder ha samma möjlighet till aktivt deltagande i samhället som övriga medborgare. I denna handlingsplan som ska vara uppfylld 2010 finns framförallt ett mål som intresserar oss och har påverkat vårt val av ämne, nämligen att samhället ska vara utformat så att människor i olika åldrar och med olika funktionsnedsättningar blir fullt delaktiga (Regeringsproposition, 1999/2000:79).

Vidare i den nationella handlingsplanen nämns hur arbetet ska inriktas för att nå målen;

- hinder ska identifieras och undanröjas så full delaktighet uppnås för personer med funktionshinder,
- personer med funktionshinder ska ges förutsättningar till självständighet och självbestämmande samt att
- diskriminering av funktionshindrade ska förebyggas

(Regeringsproposition, 1999/2000:79).

Anledningen till att studien riktas mot synskadade är att författarna upplever att mycket fokus ligger på hur personer med rörelsehinder klarar sig och därför vill synliggöra en grupp människor med andra behov och förutsättningar.

2. Bakgrund

2.1 Synskada

Att vara synskadad innebär att inte kunna eller ha svårigheter att orientera sig med hjälp av synen och/eller ha svårigheter eller vara oförmögen att tyda skrift (Synskadades Riksförbund Skåne, 2007; Nationalencyklopedin, 2008a). Gravyt synskadad är man då man inte har någon ledsyn, vilket innebär att det i princip inte är möjligt att uppfatta fingrar som hålls upp på tre meters avstånd eller längre (Nationalencyklopedin, 2008a).

Enligt WHO:s klassifikation från 1994 räknas en person som måttligt synsvag då denne har en synskärpa (båda ögonen med bästa korrektion) mellan 0,3 – 0,1, uttalat synsvag då denne har en skärpa mellan 0,1 - 0,05, och gravyt synskadad/blind då denne har <0,05 (Specialpedagogiska institutet, 2008).

Synskador kan enligt Handikappinstitutet (1990) klassificeras på tre olika sätt, det ena är att se till grad av nedsättning hos vissa synfunktioner, det andra är att se till störning i synprestation

samt nedsättning av förmåga till följd av synskadan, och det tredje är att se till det praktiska handikapp som blir till följd av synskadan med personens specifika livssituation och miljö i beaktning. Utefter indelningen kan sedan åtgärder från samhället sättas in, detta kan t ex röra sig om medicinsk behandling, optiska och tekniska hjälpmedel, utbildning, stödinsatser, information samt pedagogiska insatser (Handikappinstitutet, 1990).

År 2001 beräknades 1 % av Sveriges befolkning (ca 100 000) mellan 16-84 år vara synskadade. Ca 15 000 av dessa beräknades ha en grav synskada eller vara blinda. Av dessa 15 000 var ca 11 000 ålderspensionärer (Brusén & Printz, 2006).

2.1.1 Synskadades Riksförbund (SRF)

Synskadades Riksförbund är en intresseorganisation vars mål är att medlemmarna ska kunna vara lika delaktiga som övriga människor i samhället (Synskadades Riksförbund [SRF], 2008). SRF lyfter och argumenterar synskadades intressen och behov gentemot allmänheten, myndigheter och politiker (SRF, 2008; Nationalencyklopedin, 2008b). SRF har cirka 180 lokalföreningar där medlemmarna kan träffa och umgås med andra personer i liknande situationer. 1999 var antalet röstberättigade medlemmar ca 16 000.

2.2 Kollektivtrafik

Enligt statens institut för kommunikationsanalys, [SIKA] (2005a) definieras begreppet kollektivtrafik på följande sätt; *”kollektivtrafik är i förväg organiserade, regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler”* (s.7).

Till kollektivtrafiken räknas järnväg, flyg, sjöfart samt väg- och spårfordon (Nationalencyklopedin, 2008c). Det finns allmän och särskild kollektivtrafik. Den allmänna är fri för alla att använda medan den särskilda t ex färdtjänst, sjukresor och skolskjuts är riktad till vissa grupper. Enligt lagen om färdtjänst (SFS 1997:736), 7 § ges tillstånd till färdtjänst *”för personer (...)* som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel”. Lokaltrafik kallas kollektivtrafiken då dess upptagningsområde sker inom 50 km från tätortens centrum. Då upptagningsområdet är mellan 50 och 100 km utanför tätortens centrum kallas det för regionaltrafik och då det sträcker sig längre än så kallas det interregionaltrafik. I de områden där det inte finns tillräckligt många invånare som behöver använda vanliga busslinjer, finns något som heter närtrafik som Skånetrafiken erbjuder i samarbete med kommunerna. Dessa resor sker med taxi och behöver vanligen förbeställas (Skånetrafiken,

2008). I Sverige regleras kollektivtrafiken av lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik (SFS 1997:734). I denna lag kan man bland annat finna att i samtliga län skall finnas personer ansvariga för den lokala och regionala linjetrafiken, detta i syfte att få en tillfredsställande trafikförsörjning. Lagen om handikappanpassad kollektivtrafik (SFS 1979:558) reglerar hur de ansvariga för kollektivtrafiken ska anpassa denna till personer med funktionshinder. Carlsson (2004) visar i sin studie: Travelling by Urban Public Transport: Exploration of usability Problems in a Travel Chain Perspective att trots att deltagarna i studien var vana vid att resa med kollektivtrafiken så upplevde de många olika problemområden beträffande användbarheten. I Carlssons (2004) analys visade hon på sambandet mellan de problem som uppstått inom användbarheten och de personliga, miljö- och aktivitetsmässiga komponenterna.

Den totala sträcka som invånare använder sig av kollektivtrafik mäts i enheten personkilometer. Mellan åren 1997 och 2003 ökade det kollektiva resandet med 327 personkilometer per invånare (SIKA, 2005a). Det har blivit svårare att försörja behovet av kollektivtrafik i Sverige, detta av flera orsaker, bland annat att allt fler hushåll har tillgång till bil och väljer att använda den för att spara tid, men även samhällets utformning med stormarknader långt från centrum och bostadsområden utanför stadskärnorna bidrar till att kollektivtrafiken har svårt att fylla behoven som finns (Lundberg & Boman, 2004).

En tredjedel av Sveriges vuxna befolkning är idag beroende av kollektivtrafiken för att kunna förflytta sig (Lundberg & Boman, 2004).

För att kunna resa kollektivt bör reskedjan vara väl fungerande.

2.3 Reskedjan

Carlsson (2002) skriver att med begreppet ”reskedja” menar man inte bara själva resandet med ett fordon utan alla delar i att ta sig från en plats till en annan, exempelvis att ta sig till en busshållplats från sitt hem för att resa med buss till en bowlinghall. Även Olsson (2003) förklarar reskedja på ett liknande sätt. Om en av delarna i en reskedja brister kan det innebära att hela resan blir omöjlig att genomföra (Iwarsson och Ståhl, 1999). Det finns ingen organisation som har ett övergripande ansvar för funktionshindrades möjligheter till resande, alla som bygger eller underhåller infrastruktur och kollektivtrafik för att människor skall kunna resa och förflytta sig har ett eget ansvar att se till så att alla kan ta del av detta (Olsson, 2003).

För att kunna vara delaktig och utnyttja en miljö krävs det att den är tillgänglig (Brusén & Printz, 2006).

2.4 Tillgänglighet

Tillgänglighet bestäms enligt Iwarsson & Ståhl (2003) av hur väl den funktionella förmågan hos en individ eller en grupp svarar upp till de krav som ställs i den fysiska miljön i individens omgivning. Den baseras alltså på förhållandet mellan person och miljö och ses främst som ett objektiva begrepp (Iwarsson & Ståhl, 2003).

Tillgängligheten kan indelas i tre olika dimensioner; tillgängligheten i den fysiska miljön, tillgängligheten till information samt tillgängligheten av tjänster och aktiviteter.

Den kan också delas in i olika nivåer för hemmet, grannskap och kommun, vilket även kan uttryckas i termer som micro, meso och macro nivåer. På micro nivå ser man till tillgängligheten i den fysiska miljön i hemmet och närmiljön. På meso nivå ser man till tillgängligheten på offentliga platser, på offentliga transportmedel samt i offentliga byggnader i grannskapet. På macro nivå ser man till tillgängligheten i samhället i stort på ett nationellt- och internationellt plan (Persson, Erlandsson, Eklund och Iwarsson, 2001). Miljön ställer krav på människor (funktionshindrade eller ej) och beroende på människans kapacitet kan miljön vara mer eller mindre tillgänglig. Följande citat som beskriver situationen utifrån en person som sitter i rullstol och en gående person tydliggör begreppet tillgänglighet i ett flervåningshus.

”I ett hus med både trappor och hiss är tillgängligheten god för båda och i ett hus utan varken trappor eller hiss är den lika dålig för båda”

(Hjälpmiddelsinstitutet, 2006)

2.5 Användbarhet

Användbarhet syftar enligt Iwarsson & Ståhl (2003) till att alla personer ska kunna befinna sig i, kunna bruka och kunna förflytta sig i miljön på lika villkor. Detta påverkas av förhållandet mellan person, miljö, och aktivitet. Aktivitet är den komponent som skiljer användbarhet från tillgänglighet. Användbarhet kan även förklaras som ett mått på hur en person skattar sin prestationsförmåga och tillfredsställelse i utförandet av en aktivitet. Användbarhet ses främst som ett subjektivt begrepp (Iwarsson & Ståhl, 2003). Begreppet har enligt standarden SS-EN ISO 9241-11 följande innebörd:

”Den utsträckning i vilken en specifik användare kan använda en produkt för att uppnå specifika mål, med ändamålsenlighet, effektivitet och tillfredsställelse, i ett givet användningssammanhang” (Brusén & Printz, 2006, s.39).

2.6 Aktivitet

Människan har av naturen ett behov av att vara aktiv (Law, Polatajko, Baptiste och Townsend, 2002; Kielhofner, 2002). Vidare är människan social och utför gärna aktiviteter tillsammans med andra, genom att utföra olika aktiviteter kan människan påverka sin hälsa (Law et al, 2002; Förbundet Sveriges arbetsterapeuter [FSA], 2005). Aktivitet är de uppgifter vi utför varje dag. I *Etisk kod för arbetsterapeuter* (FSA, 2004) finner man följande definition till begreppet aktivitet:

”Människans utförande av meningsfulla och betydelsefulla uppgifter i interaktion/samspel med omgivningen.” (s.14)

Människan har ett medfött behov av att hålla sig sysselsatt, att utföra olika sorters aktiviteter. Behovet av att utföra aktiviteter och valet av aktiviteter är unikt för varje person. Det är vad vi väljer att göra som formar vår identitet (Kramer, Hinojosa, & Brasic Royeen, 2003). Aktivitet kan påverka hur en person upplever sitt välbefinnande och hälsotillstånd och för att inte uppleva ohälsa krävs aktivitet som stimulerar (Wilcock 2005). De aktiviteter en person gör under en dag kan delas in i olika kategorier. Kielhofner (2002) delar in aktivitet i kategorierna aktiviteter i dagliga livet, lek och arbete. Aktiviteter i den första kategorin; aktiviteter i dagliga livet, är bland annat egenvårdsaktiviteter som att duscha och äta men även aktiviteter som att städa och tvätta faller under denna kategori. Till lek hör aktiviteter som utförs gå grund av nöjet i att göra dem, som sport och hobbies. Den sista kategorin som Kielhofner (2002) använder är arbete, det kan vara både betalt och obetalt arbete men även studier ingår i denna kategori. Kategoriseringen som Christiansen och Baum (2005a) gör är något annorlunda, de delar in aktiviteter i egenvård, fritid och lek, arbete och sömn. Till kategorin fritid och lek faller de aktiviteter som utförs på grund av nöjet i att utföra dem och enligt Christiansen och Baum (2005a) fyller dessa aktiviteter ett psykologiskt behov och är aktiviteter man själv väljer att delta i. Att sömn är en aktivitetskategori förklaras med att det både är en specifik egenvårdsaktivitet men även att sömn är ett mänskligt behov.

2.7 Aktivitetsrepertoar

Alla människor har en för dem unik aktivitetsrepertoar, ett speciellt mönster av rutiner. Aktivitetsrepertoaren influeras av bland annat sociala, kulturella och rumsliga omgivningsfaktorer, personliga värderingar, känslor och tro samt möjligheten till självbestämmande och förmåga till inläring (Cynkin & Robinson, 1990). Enligt Kielhofner (2002) utför människan varje dag sina aktiviteter och spenderar en viss tid på varje aktivitet enligt ett speciellt mönster. Kielhofner (2002) menar även att aktivitetsrepertoaren styrs av

vilken social position personen besitter, olika människor kan handla efter ett liknande mönster då de befinner sig i samma sociala position.

2.8 PEO-modellen

PEO modellen är en teoretisk modell bestående av tre olika komponenter Person (person) – Environment (miljö) – Occupation (aktivitet). I skärningspunkten mellan person, miljö och aktivitetskomponenten sker aktivitetsutförandet (se Figur 1). Förändringar i någon av komponenterna kan påverka aktivitetsutförandet och försvåra möjligheterna till att utföra en aktivitet.

I personkomponenten finns tre olika delar; affektiv, fysisk och kognitiv. Den affektiva delen av personen innebär sociala och emotionella funktioner, den fysiska delen av personen står för motoriska och sensoriska funktioner och den kognitiva delen är mentala funktioner som minne och koncentration. Under miljökomponenten finns fyra delar; den fysiska, sociala, kulturella och institutionella miljön. Kort innebär den fysiska miljön byggd och naturlig miljö som transportmedel, byggnader och även väder. Den sociala miljön handlar om förhållanden till andra människor. Kulturell miljö handlar om värderingar i samhället och hos olika grupper. Slutligen handlar den institutionella miljön om kommunal och statlig miljö. Aktivitetskomponenten i PEO-modellen innefattar fritidsaktiviteter, produktivitet och personlig vård. Komponenterna ingår alltså i en dynamisk interaktion och har var och en lika stor inverkan på aktivitetsutförandet (Law et al., 2002).

I denna studie användes PEO-modellen vid skapandet av intervjuguiden för att täcka in de olika områdena. Tanken var att med PEO-modellen som grund se hur personer med synskador, med eller utan övriga funktionshinder och hjälpmedel, uppfattade resande med kollektiva transportmedel (med hänsyn till miljön på hållplatser, stationer och ombord på tåg och bussar). Samt ta reda på deras erfarenheter av de aktiviteter som resan krävde, exempelvis köpa biljett och hitta sittplats.



Figur 1

I skärningspunkten av person, miljö och aktivitetsfaktorerna finns aktivitetsutförandet.

Förändringar hos dessa faktorer kan påverka aktivitetsutförandet och försvåra möjligheterna till att utföra en aktivitet (Law et al., 2002).

(Bild omarbetad CAOT, 2002)

Vi anser att det är intressant för arbetsterapeuter att undersöka hur samspelet mellan person, miljö och aktivitet påverkar aktivitetsutförandet samt vilka konsekvenser eventuella brister i reskedjan kan innebära för de synskadades aktivitetsrepertoar. Stort fokus inom arbetsterapi ligger på tillgänglighet och användbarhet i det egna hemmet. Men denna studie handlar om möjligheten att förflytta sig för att kunna leva ett aktivt liv utanför hemmet och fokus kommer att läggas på synskadades erfarenheter av resande till och från valda aktiviteter i vardagen. Det är intressant, och i tiden lämpligt, att göra en studie som undersöker miljöns påverkan på individens aktivitetsrepertoar när det enligt den nationella handlingsplan som antogs av regeringen år 2000 fastslogs att år 2010 ska personer med funktionshinder ha samma möjlighet till aktivt deltagande i samhället som övriga medborgare (Brusén & Printz, 2006). Vi menar att möjligheten till att självständigt kunna ta sig till och från olika platser är en viktig komponent i strävan att nå dessa mål.

3. Syfte

Syftet med studien är att beskriva synskadades erfarenheter av resande med kollektivtrafik till och från aktiviteter i vardagen.

Genom studien ville författarna få svar på bland annat följande frågor: vad upplever de synskadade då de tar sig till och från olika aktiviteter? Finns det aktiviteter deltagarna inte kan utföra eller har svårigheter att utföra på grund av problem i reskedjan? Vilka konsekvenser kan eventuella brister i reskedjan ge på deltagarnas aktivitetsrepertoar?

Då vi enbart fokuserat på kollektivtrafiken i Skåne gör detta att studien skulle kunna vara av värde för framför allt Skånetrafiken och synskadade i regionen, vilka författarna till studien önskar nå ut med det färdiga resultatet till.

4. Metod

4.1 Urvalsförfarande

I urvalet till studien användes en icke slumpmässig urvalsmetod; målinriktad sampling.

Målinriktad sampling innebär att ett förutbestämt antal deltagare som matchar förutbestämda kriterier väljs ut för att delta i studien (DePoy & Gitlin, 1999).

Då studien skulle ha både tyngd och trovärdighet samtidigt som resurser och tid var begränsade och med tanke på ett eventuellt bortfall önskade författarna till studien intervjua sex till åtta personer. Magne Holme och Krohn Solvang (1997) och Trost (2005) anser att då man utför en kvalitativ studie bör man koncentrera sin studie till ett mindre antal deltagare, dels med hänsyn till sina resurser men även till att mängden information man får fram ska vara hanterbar. Trost (2005) anser även att ett mindre antal väl genomförda intervjuer är bättre än många med sämre resultat och tycker att fyra till åtta intervjuer är rimligt.

Genom kontakt med ordförande för Synskadades Riksförbund (SRF) i Skåne gavs samtycke att genomföra studien samt hjälp med att finna lämpliga deltagare. En person i föreningen fungerade som mellanhand och hjälpte till att undersöka intresset bland SRFs medlemmar att delta i studien. Mellanhanden informerade deltagarna om studiens syfte och metod.

Samtliga sju personer som tillfrågades om att ställa upp i studien valde att delta.

4.1.1 Inklusionskriterier

Deltagarna skulle vara vuxna (det vill säga äldre än 18 år) och ha en synskada. Deltagarna skulle även vara boende i Skåne och använda sig av kollektivtrafiken minst två gånger i månaden.

4.1.2 Urvalsgrupp

Undersökningsgruppen i studien kom att bestå av sju deltagare varav tre män och fyra kvinnor. Medelåldern på deltagarna var 58 år, med en åldersspridning mellan 39-71 år. En av deltagarna hade en måttlig synskada, två av deltagarna var blinda och resterande fyra hade grava synskador. Ingen av deltagarna i studien hade någon övrig funktionsnedsättning. Hjälpmedel som användes var ledarhund, vit käpp, fickminnen och starka förstoringsglas. Alla deltagarna var mer eller mindre aktiva medlemmar i SRF. Deltagarna var boende i Skåne. Alla deltagare hade rätt till färdtjänst.

4.2 Insamlingsmetod

För att på bästa sätt svara på studiens syfte och ta reda på deltagarnas subjektiva upplevelser användes intervjuer. Kvalitativa studier har en grundtanke som innebär att varje individ är unik och själv skapar sin uppfattning och bild av verkligheten. Genom kvalitativa studier vill man alltså kartlägga hur personer känner och upplever (DePoy & Gitlin, 1999; Trost, 2005). En intervjuguide konstruerades (bilaga 1) och inleddes med bakgrundsfrågor av demografisk typ som ålder och synstatus. Vidare följde öppna intervjufrågor om deltagarnas upplevelser, med frågor kring upplevelser eftersträvas att få en förståelse och uppfattning om vad som deltagaren uppfattar som viktigt och känner för ett fenomen (Krag Jacobsen, 1993). Öppna frågor kan innebära att deltagarna presenteras för ett ämne varpå de ombads förklara eller berätta om detta (DePoy & Gitlin, 1999), i denna studie fick deltagarna bland annat uppmaningen; berätta hur det generellt brukar gå till när du åker kollektivt, och ombads berätta om både positiva och negativa aspekter. Med öppna intervjufrågor tillåts deltagaren fritt berätta om sitt sätt att se på och uppleva saker och ting, det vill säga att själv beskriva sin bild av verkligheten (Lantz, 1993). Till de öppna och ostrukturerade frågorna gjordes en checklista för intervjupersonen att pricka av allt efter det deltagaren svarade (se bilaga 1). Checklistan låg till grund för följdfrågor för att utveckla svar som deltagaren gav. Denna metod syftar till att låta alla deltagare få samma frågor och har enligt Krag Jacobsen (1993) fördelar, svaren intervjuerna ger är så pass strukturerade att de går att sammanställa och jämföra med varandra. Slutligen är intervjuer av detta slag mindre beroende av

erfarenheter från den som intervjuar. Författarna till studien valde att dela upp intervjuerna mellan sig och ensamma intervjuar en deltagare i taget. Detta gjordes med tanke på antalet intervjuer som skulle genomföras och tiden som fanns att tillgå. Krag Jacobsen (1993) anser att det är en fördel att endast en person intervjuar bland annat för att deltagaren slipper känslan av att vara i numerärt underläge.

4.2.1 Trovärdighet

För att ge studien reliabilitet, tillförlitlighet, följdes den egenskapade intervjuguiden av båda som intervjuade. Handledaren och mellanhanden granskade intervjuguiden och efter deras feedback gjordes justeringar. För att kontrollera intervjuguidens validitet utfördes en provintervju av en av författarna med en person som matchade våra urvalskriterier. Personen som ställde upp fick veta innan att det gällde just en provintervju och bads inte bara svara på frågorna utan även kommentera dem, allt enligt Lantz (1993) som även menar att det är viktigt att personen som ställer upp på provintervjun tillhör samma urvalsgrupp som studien senare kommer att riktas mot. Provintervju är något som Trost (2005) och Lantz (1993) anser är bra eftersom personen som gjort intervjuguiden inte alltid tänker på samma vis som den som får frågorna. Efter provintervjun lades någon fråga till i checklistan och intervjuguiden justerades ytterligare något. Svaren från provintervjun redovisas inte i uppsatsen. Direkt efter varje intervju sammanfattades den insamlade informationen i grova drag för att undvika missförstånd, vilket i sin tur även höjer studiens validitet och trovärdighet (Trost, 2005; Krag Jacobsen, 1993).

Inledningsvis vid intervjutillfället förklarades begrepp som användes i intervjuguiden, detta för att deltagaren skulle förstå vad som menades med begreppen som kom att användas under intervjun (Lantz, 1993).

4.3 Procedur

Informationsbrev med samtyckesblanketter (bilaga 2) överlämnades och undertecknades vid intervjun. I de fall intervjun skedde per telefon skickades informationsbreven samt samtyckesblanketten ut per post, några av deltagarna skrev under och returnerade samtyckesblanketten och någon deltagare fick brevet uppläst för sig och gav sitt medgivande till studien muntligt. Krag Jacobsen (1993) menar vidare att det är en fördel om det är samma person som sköter kontakt med en deltagare, det vill säga; samma person som bokar tid för intervjun är den som genomför den för att deltagaren ska få en hel bild och känsla av ordning, och så valde författarna till denna studie att lägga upp arbetet. Intervjuerna genomfördes, vid

fyra av fallen, på SRFs kansli och resterande tre per telefon efter överenskommelse mellanhanden och deltagarna i mellan. Valet att även erbjuda deltagarna intervjuerna per telefon gjordes för att så många som möjligt skulle kunna delta.

Samtliga intervjuer bandades för att möjliggöra för författarna till studien att fullt koncentrera sig på vad deltagaren sa utan att behöva anteckna allt. Detta är något som Lantz (1993) anser är en stor fördel.

4.4 Dataanalys

Då vi transkriberat datan det vill säga överfört informationen från band till text, och denna skulle sammanställas användes en metod av datareduktion som innebar att rådatan, det vill säga; all insamlad data gick igenom en första sållning, de svar som inte var relevanta för frågeställningen togs bort (Lantz, 1993), exempel på detta är utläggningar om färdtjänst. Efter att rådatan reducerats till, för studien, relevant information kodades resterande data. Kodning av data görs för att tydliggöra innehållet i intervjuerna och göra svaren mer överskådliga (Lantz, 1993). Till detta steg använde författarna ett ordbehandlingsprogram och kodade texten med olika färger för olika områden (Trost, 2005; Depoy & Gitlin, 1999). Kodord som användes för att gruppera i hop svaren byggdes på frågorna från intervjuguiden. För att exempelvis finna svaren till koden "hitta sittplats" lästes all sammanställd data noga igenom, då vi fann att någon deltagare nämnde något om att finna en plats att sitta färgades den text grön och klipptes in under rubriken "hitta sittplats".

4.5 Etiska ställningstagande

Efter att Vårdvetenskapliga etiknämnden godkänt studiens projektplan anpassades informationsbrev till studiens deltagare för att i bästa mån möjliga för deltagarna att ta del av dessa självständigt. Storlek på texten, typsnitt samt informationsmängden övervägdes och diskuteras med handledaren innan dessa skickades ut till deltagarna.

Deltagarna garanterades konfidentialitet, vilket innebär att viss information beträffande deltagarnas person till exempel namn inte kommer att föras vidare.

Trost (2005) skriver att deltagaren ska anonymiseras i rapporten, vilket lovades deltagarna i denna studie. Deltagarna informerades om sin möjlighet till att när som helst avbryta intervjun och garanterades att all dokumentation och bandning som fanns skulle finnas inlåst under arbetets gång för att sedan förstöras efter det att uppsatsen var klar. I resultatet kommer alla deltagare att åberopas som kvinnor för att ytterligare försvåra identifikation av svaren.

5. Resultat

5.1 Reskedjan

I tabellen som följer har vi gjort en sammanfattning av de moment i reskedjan som deltagarna uppfattade som problematiska, samt vilka faktorer som kunde underlätta i momenten och vad de ansåg skulle kunna vara tänkbara åtgärder för att minska problemen. Under de båda rubrikerna *hållplatser, väntetid och avgångar*, samt *byten av färdmedel* framkom att det moment som upplevdes som mest problematiskt var att veta vilken buss som kom. Därför har dessa rubriker förts in under samma moment i tabellen.

Tabell 1: Sammanfattning av de synskadades negativa och positiva erfarenheter kring olika moment i reskedjan, samt deras förslag på åtgärder.

Moment	Faktorer som försvårar	Faktorer som underlättar	Förslag på åtgärder
Att inhämta information	Liten text	Punktskrift samt audionom information	Större text och mer audionom information
Att veta vilken buss som kommer	Då flera bussar kommer samtidigt samt svårigheter att tyda skriftlig information på monitorer och bussar	Utvändiga hållplatsutrop samt ledfyrrar	Fler utvändiga hållplatsutrop samt fler ledfyrrar
Köp av biljett	Olika placering av biljettautomat ombord på bussar	Taktila knappar	Bestämd placering av biljettautomat samt taktila knappar
Hitta sittplats	Otillräckliga kontrastfärger samt otillräcklig belysning	Vänliga medpassagerare	Bättre kontrastfärger, samt bättre belysning
Veta var man ska gå av	Avsaknad av hållplatsutrop	Hållplatsutrop	Att använda hållplatsutrop på tillräckligt hög volym

5.1.1 Att inhämta information om resan

Det fanns flera faktorer som påverkade deltagarnas möjlighet att ta sig till och utföra de valda aktiviteterna. Två av deltagarna tog upp att brist på information kunde medföra att de tvingades vänta länge på en buss. De påpekade även att de upplevde osäkerhet då de inte kunde se numren på bussarna eller veta var de kom att stanna. De kände även oro vid förseningar, då de hade svårt att få information om detta.

Vid resor till och från kända platser upplevde deltagarna att de inte behövde inhämta information för att kunna genomföra resan.

”jag åker så ofta nu så jag kan busstidtabellen, och jag tänkte på det, det är ju en jädra tur att dom (bussarna) har fasta tider.”

Dock upplevde deltagarna att det var viktigt för dem att vara förberedda och ha kontrollerat tider i förväg för att kunna utföra en resa till en okänd plats. Sätten de använde sig av för att inhämta information om en resa var bland annat att ringa till Skånetrafiken, framför allt för att tala med någon personligen eller också för att få information från talsvaret ”Jenny”.

Andra sätt var att tala in informationen om resan på ett fickminne, läsa tidtabeller skrivna i punktskrift eller tyda vanlig text med hjälp av ett kraftigt förstoringsglas. Vissa tog även hjälp av personal under resans gång. En använde sig av Skånetrafikens hemsida för att söka information om avgångar och bussnummer, och genom att använda sig av zoomtext kunde texten förstoras upp och bli läsbar.

5.1.2 Hållplatser, väntetid och avgångar

Flertalet av deltagarna ansåg att de hade nära till hållplatser och stationer, de flesta svarade att de endast hade några hundra meter att gå hemifrån till hållplatsen. Endast en deltagare bodde på sådant sätt att hon var beroende av att åka bil, färdtjänst eller närtrafik för att kunna ta sig till närmsta busshållplats. Hon svarade även att det inte gick något tåg från staden hon bodde i, så för att kunna åka tåg var hon tvungen att gå tillväga på samma sätt som för att ta bussen. Samtliga svarade på liknande sätt kring väntetider, ingen upplevde att de behövde vänta länge på varken bussar eller tåg. En av deltagarna svarade;

”Jag brukar inte vänta länge alls, stadsbussarna går ju hela tiden (...) det svåra är ju att veta vilken buss man ska ta, det kommer ju rätt många (...) Ibland ringer jag och kollar men oftast går jag bara och ställer mig och väntar.”

En annan sade;

”Det är 10 minuter mellan bussarna i lågtrafik (...) så det är ju skit samma om jag står där (hållplatsen) eller hemma i hallen och väntar.”

Att veta vilken buss som kommer upplevdes som en svårighet av sex av studiens sju deltagare. Deltagarna kunde inte se vad som stod på bussens skylt eller hann uppfatta hur många bussar som kom på en gång och vilken buss som i sådana fall var vilken i ordningen. Att veta vilket tåg som kommer upplevdes inte som en svårighet av lika många, då de som åkte tåg förutsatte att tåget stod på rätt perrong, två av deltagarna tyckte dock att det kunde vara svårt och en sa att utropen på stationerna kan vara svåra att höra då det oftast är oväsen där, och menade att det därför hade varit önskvärt med tydligare utrop även där. En önskade tydligare skyltar vid hållplatser och stationer.

Vidare uppgav flertalet att de ibland eller ofta fick ta hjälp av andra personer, medresenärer, chaufförer och värdar för att veta vilken buss de skulle gå på och för att allt skulle bli rätt, en deltagare svarade;

”Ja, jag står och väntar, sen frågar jag alltid vilken buss det är, jag frågar medpassagerare, sen går jag på och litar på att det stämmer, ja... det kan bli fel.”

En annan deltagare beklagade att det inte finns utvändiga hållplatsutrop och sa;

”(...) man får fråga sig fram och lita på folks goda vilja.”

Flera nämnde att då det fanns utvändiga hållplatsutrop var det en stor hjälp för att få reda på vilken buss som var den rätta och därmed göra det möjligt att klara sitt resande självständigt. En av deltagarna nämnde talande ledfyrrar som fanns i Helsingborg som läste upp information om tågen och avgångarna, och menade att detta var till stor hjälp. Ledfyr med talande tåginformation, har lett till att deltagaren som använder denna upplever en större frihet och behöver ej fråga andra om hjälp i samma utsträckning som tidigare.

5.1.3 Byten av färdmedel

Flertalet kunde inte se numren eller texten på tåg eller bussar eller på skyltar och digitala monitorer, vilket gjorde att de fick svårare att ta sig till rätt hållplats eller perrong och finna rätt buss eller tåg.

Många av deltagarna tyckte att det var svårt att byta färdmedel på en okänd plats. Hälften tog då hjälp av allmänheten, stationsvärden eller en ledsagare. En svarade att hon endast åkte kollektivt genom hela resan till platser hon var familjär vid, medan hon vid okända resmål alltid tog färdtjänst den sista biten.

5.1.4 Köp av biljett

Vid tågresor brukade alla utom en köpa biljett i automaterna. Samtliga av de som kunde köpa i automat menade att de har lärt sig koderna utantill. Deltagaren som inte klarade att köpa i en automat tog hjälp av en stationsvärd eller köpte i biljettdisken. Det påtalades att synskadade som inte kan köpa biljett i automaterna har rätt att köpa biljett ombord på tåget utan att betala extra. Dock kunde det vara besvärligt att få igenom denna rättighet då inte alla konduktörer tycktes vara medvetna om det, vilket kunde medföra besvärliga situationer för de synskadade då de tvingades argumentera för sin rätt.

”Så länge de gamla biljettautomaterna finns kvar med tryck-knappar så kan man i alla fall lära sig det på de stationer som man är oftast, och memorera koderna. Men det kommer ju inte att gå i framtiden. Då är man hänvisad till att köpa biljett på tåget, och det går ju, det är ju bara det att det är stor omsättning på tågvärdar och alla är inte informerade om att synskadade får köpa biljett utan avgift på tåget, så då får man sitta där och blotta sig inför alla resenärer och argumentera och tjafsas.”

Flera uttryckte en oro för de nya automaterna som ska vara utrustade med tuch knappar, vilket kan bli problematiskt för dem på grund av avsaknaden av taktila knappar.

Vid bussresor betalade två stycken kontant och de övriga använde buss- eller färdtjänstkort. En menade att det ibland kan vara svårt att hitta boxen som läser av busskortet då denna box kunde vara placerad på olika ställen i olika bussar.

5.1.5 Hitta sittplats

Ett par sa att de vanligtvis satt längst fram då där oftast brukar vara ledigt. Flertalet sade sig ofta fråga medpassagerare eller chauffören om var det finns lediga platser, de kände även sig för med hjälp av den vita käppen. Den deltagare som brukade ta hjälp av en stationsvärd vid tågresor fick hjälp av denne att hitta en plats. De flesta såg det inte som ett stort problem men menade på att det hade varit bra om det hade funnits reserverade platser för synskadade eller något som hade underlättat för dem att hitta en ledig plats. En sade följande om att hitta en sittplats;

”Jag känner att det är ett moment som tar på krafterna”.

En annan menade att;

”Det vill ju till att man har självförtroende till att fråga”.

Deltagarna påtalade att det hade varit önskvärt med tydligare kontraster mellan stolsryggen och nackskydden, samt mellan stolsryggen och de handtag som sitter på sidan av stolen utmed gången. De ansåg även att det vore bra med bättre belysning ombord på bussar och tåg. En önskade reserverade platser för resande med tjänstehundar och något som underlättade att finna de vagnar där hundar var tillåtna.

5.1.6 Veta var man ska gå av

Samtliga menade att man inte helt kunde lita på hållplatsutropen, då de i vissa fall var avstängda eller hade allt för låg volym, främst på bussarna. Som en säkerhet frågade flera av dem chauffören eller medpassagerare. En deltagare påtalade att på Öresundstågen fanns det automatiska utrop som alltid var igång och på Pågatågen var det manuella, vilket oftast fungerade bra de också. Flera önskade tydligare och mer pålitliga utrop, och tyckte att det skulle vara ett måste att alltid ha de automatiska utropen på i såväl tåg som på bussar, och påpekade att detta kunde vara till hjälp även för andra. En av deltagarna sade följande om utrop;

”Man kan inte lita på att det finns eller att det används”.

En av deltagarna höll reda på tiden för att veta när det var dags att gå av, men menade att då det är förseningar så kan det bli fel. En annan sa att hon kan beställa ledsagning som hjälper henne under resan, men då måste detta göras minst 4 timmar innan tåget eller bussen avgår, vilket kunde vara svårt då man inte alltid visste vilket tåg eller vilken buss man tänkte ta så lång tid i förväg. Ett par menade att de endast åkte kollektivt på de sträckor de kände till väl för att undvika bekymmer.

5.1.7 Bemötande och service

Två deltagare tyckte att bemötandet var bra och de resterande menade att det ibland var bra och ibland mindre bra. Några tyckte att bemötandet var bättre på tåg än på bussar. Ett par nämnde att viss personal har dålig förståelse för vad det innebär att vara synskadad, att det t ex är jobbigt då chauffören börjar köra innan de har satt sig ner. Två menade att servicen och bemötandet blivit bättre och bättre. En av deltagarna sade följande om bemötandet från personalen;

”En del är jättetrevliga och vänliga och väntar till man har satt sig innan de börjar köra. En del kör bara på och en del är lite snäsiga”.

5.2 Aktivitet

5.2.1 Aktiviteter till vilka kollektivtrafiken används

Alla deltagarna reste kollektivt för att ta sig till och från olika aktiviteter som till exempel att fika, gå på biblioteket, träffa familj och vänner samt delta i föreningsaktiviteter, vilka faller under kategorin lek- och fritidsaktiviteter. Deltagarna uppgav även att de reste med kollektivtrafiken för att ordna sina inköp av dagligvaror det vill säga aktiviteter som tillhör aktivitetskategorin; aktiviteter i dagliga livet. De reste också till, från och i arbete och studier, alltså aktiviteter inom aktivitetskategorin; arbete.

Deltagarna använde kollektivtrafiken i medeltal 14 dagar per månad, spridningen låg mellan 2 och 25 dagar. Den deltagare som använde kollektivtrafiken minst antal dagar i månaden påpekade i svaret att hon ofta promenerade om vädret tillät det eftersom hon bodde väldigt centralt och hade nära till allt. Två personer uppgav att de mest åkte stadsbuss, varav den ena åkte lika mycket stadsbuss som regionsbuss och närtrafik. Ytterligare två svarade att de åkte stadsbuss lika ofta som tåg eftersom de tog bussen till tåget. Två svarade att de oftast åkte tåg.

5.3 Aktivitetsrepertoar

5.3.1 Aktiviteter man får svårare att göra på grund av brister i reskedjan

Med hänsyn till ovan nämnda svårigheter svarade fem av sju att det fanns aktiviteter som de fick svårare att utföra. Det var framför allt lek- och fritidsaktiviteter som deltagarna uppgav att de fick svårare att delta i. Att kategorin lek- och fritidsaktiviteter oftast drabbades förklarades i studien med att dessa aktiviteter ofta ägde rum på kvällstid eller på helger och att kollektivtrafiken då har mer begränsade avgångar, en av deltagarna menar att:

”Det är väldigt fokuserat på arbetspendlingen”.

Även då aktiviteten de ville delta i var på en ny plats hände det att deltagarna upplevde det som svårt att kunna delta i denna på grund av problem att orientera sig på den okända platsen, samt under resans gång. En deltagare svarade att hon inte kunde göra utflykter och promenera i skogen och sade att;

” (...)då går det en sån här naturbuss från Centralen (...)Den hittar inte jag. Då måste jag få det mycket tydligt förklarar för mig eller fråga mig fram, eller ha ledsagning, men jag vill helst inte göra det, så ja...”

Vidare uppgavs vissa svårigheter med att klara sina inköp då det inte gick några bussar till storköpen och att det knappt fanns några mataffärer i stadens centrum, på gångavstånd. Majoriteten av deltagarna svarade att de använde färdtjänst som ett komplement då det blir problem att använda kollektivtrafiken.

5.3.2 Aktiviteter man helt väljer bort på grund av brister i reskedjan

Flera av deltagarna menade att det fanns aktiviteter de inte kunde göra på grund av brister i reskedjan.

Svaren från intervjuerna visade att deltagarna hade tvingats välja bort vissa aktiviteter då det inte har gått att åka med kollektivtrafiken, på grund av förseningar och det har varit för sent att beställa färdtjänst då detta ska göras 4 timmar i förväg. Men också aktiviteter och semestrar som innebar längre resor och flera byten upplevdes som icke genomförbara.

Dock var det annorlunda om man hade en bekant med sig, då kunde det gå bra fast att det är flera byten. Någon sade sig ibland avstå från fritidsaktiviteter på helgerna därför att kollektivtrafiken hade väldigt få avgångar då i området hon bodde och hon tyckte det är besvärligt att ordna med färdtjänst för hela resan. Hälften av deltagarna sade att de kompletterar med färdtjänsten så att de kan göra vad de vill. Flertalet menade på att det är tack vare att de kunde använda färdtjänsten som komplement som de inte behövde välja bort någon aktivitet.

6. Metoddiskussion

6.1 Urvalsförfarande

Ett av våra inklusionskriterier var att deltagarna skulle resa kollektivt minst två gånger i månaden. Anledningen till detta var att vi inte ville utelämna dem som av olika anledningar inte reser kollektivt speciellt ofta. Exempelvis kanske de som nått pensionsåldern inte reser lika mycket som de i arbetsför ålder gör, då resandet till och från arbetet kan utgöra en stor del av det totala antalet resor en person i arbetsför ålder gör per månad. Genom det låga antalet resor per månad som krävdes för att få delta fick vi även deltagare som inte använde sig av kollektivtrafiken så ofta. Detta i sin tur kan ha påverkat resultatet på så sätt att det i vissa fall fanns skillnader i resultatet. Förklaringen till detta tror vi kan vara att de som reser oftare funnit en strategi för att resandet ska kunna fungera och även är mer van vid exempelvis att köpa biljett och kanske har memorerat tidtabeller för bussar och tåg som används mest frekvent. Då urvalsgruppen inte var större valde vi att inte dela materialet utifrån antalet resor per person med hänsyn till konfidentialiteten.

Vi valde att rikta oss till personer från 18 år och uppåt då vi önskade få deltagare i spridda åldrar, då vi antog att aktivitetsrepertoaren kan se annorlunda ut för personer i olika åldrar och vi ville ge en så bred bild som möjligt. Det faktum att våra deltagare tillhörde en

intresseorganisation kan ha påverkat vårt resultat, då det är möjligt att personer inom en intresseorganisation har vissa ståndpunkter som de gärna vill göra hörda. Eventuellt hade resultatet kunnat se annorlunda ut om vi valt att rikta oss till synskadade som inte var aktiva i SRF.

6.1.1 Bortfall

Studien drabbades inte av något bortfall. Liksom Olsson (2003), vars syfte var att kartlägga förutsättningar för ett tillgängligt kollektivtrafiknät, vände vi oss till en intresseorganisation för att finna deltagare till vår studie. Olsson (2003) upplevde dock att det var svårt att få personer att ställa upp i studien vilket är tvärtemot vår erfarenhet. Att studien inte drabbades av något bortfall kan ha att göra med att vår mellanhand frågade aktiva medlemmar som hon trodde var intresserade av och lämpliga för vår studie.

Vi tror dock att bortfallet hade kunnat se annorlunda ut om vi vänt oss till en klinik eller avdelning med patienter som hade synskador. Då hade intresset för att ställa upp i en intervju kanske varit mindre.

För att minska risken för bortfall valde vi att erbjuda deltagarna att göra intervjuerna per telefon. Detta ansåg vi skulle möjliggöra för så många som möjligt av de tillfrågade att delta, vilket vi tror kan ha medverkat att det inte blev något bortfall.

Att studien ej drabbades av något bortfall gjorde att vi fick en relativt bred bild av de synskadades uppfattningar för att vara en kvalitativ studie. Hade vi endast fått hälften så många deltagare är kanske sannolikheten stor att vissa synpunkter ej kommit fram.

6.2 Insamlingsmetod

Vi ansåg att den kvalitativa metoden var bäst lämpad för att besvara vårt syfte, som handlade om upplevelser och erfarenheter. Kvalitativa studier eftersträvar att beskriva personers upplevelser och känslor i olika situationer (DePoy & Gitlin, 1999). Om vi enbart hade varit intresserade av att ta reda på vilka hinder det var som personer med synskador stötte på då de skulle ta sig från en plats till en annan hade man kanske kunnat välja en annan metod, till exempel att observera deltagarna i reskedjan. Eller via enkäter frågat efter svårigheter och saker som fungerat bra. Detta hade emellertid kunnat ge en ”platt” bild av verkligheten och inte heller sagt något om vilka konsekvenser brister i reskedjan kan ha på aktivitetsutförandet. Likaså hade det inte, enligt oss, varit etiskt riktigt att skicka ut enkäter till personer med synskador eftersom deltagarna då blir beroende av att någon annan ska läsa upp frågorna för dem. Därmed hade vi inte heller kunnat lova deltagarna konfidentialitet, att informationen vi

kände till inte skulle spridas vidare (Trost, 2005) eftersom den person som hjälpt dem också hade känt till svaren.

Krag Jacobsen (1993) skriver att då man använder sig av telefonintervjuer måste man vara medveten om att en del information, kroppsspråket, går förlorat och att intervjuer per telefon kan bli mer abstrakta än vid ett personligt möte. Att intervjuerna blev mer abstrakta var dock inget som vi upplevde, deltagarna hade inga problem att svara på frågorna per telefon och kanske upplevde till och med upplevde att situationen blev mer lättsam för både oss och deltagarna. Enligt Krag Jacobsen (1993) kan olika personer ha olika lätt att prata i telefon, att vissa inte säger ett knyst medan andra pratar på utan problem. Intervjuerna per telefon och de som skedde på SRFs kansli tog ungefär lika lång tid, ca 40 minuter. Detta tycker vi tyder på att deltagarna hade ungefär lika mycket att säga oavsett om intervjun skedde per telefon eller inte.

Vi upplevde att vi gjorde vissa ”nybörjarfel” vid intervjuerna, vi kunde vid vissa tillfällen ha bett deltagarna om att de skulle ha utvecklat sina svar lite mer och kände i efterhand att vi även kunde ha haft med frågor kring arbete, civilstånd och om det fanns bil i hushållet då det skulle kunna innebära att de inte var lika beroende av kollektivtrafiken. I efterhand kan vi även reflektera kring det faktum att vi inte frågade deltagarna om de varit synskadade sedan födseln eller om synskadan var förvärvad. Detta kan ha påverkat vårt resultat, eftersom vi är av uppfattningen att personer med medfödda synskador aldrig upplevt något annat och kanske inte upplever synskadan lika begränsande som en person som förlorat synen senare i livet.

6.2.1 Trovärdighet

Den provintervjun som gjordes ledde till några små justeringar av frågorna och gav framför allt en idé om hur den verkliga intervjun skulle komma att upplevas av såväl den som ställde frågorna som den som skulle bli intervjuad. Svaren från provintervjun redovisades inte i studien med tanke på att det var frågornas relevans och intervjutekniken som skulle testas. Enligt rekommendationer från Trost (2005) valde vi att efter intervjun sammanfatta det deltagarna svarat för att undvika missförstånd, vilket vi upplevde att vi hade nytta av.

6.3 Procedur

Efter samråd med vår mellanhand bestämdes det att intervjuerna skulle ske på SRFs kansli eller per telefon. Vi valde att genomföra det på detta vis efter att vår mellanhand i samråd med deltagarna hade beslutat att detta sätt fungerade bäst. Detta passade även oss med tanke på antalet intervjuer som skulle göras och för att spara tid i form av resor till olika platser runt

om i Skåne. Om vi hade haft mer tid på oss är det möjligt att vi hade låtit deltagarna fritt välja plats för intervjun. Samtidigt är vi nöjda med hur intervjuerna gick till, genom att använda oss av SRFs kansli, som deltagarna besökte regelbundet, fick vi vara ostörda och deltagarna kunde ändå uppleva en trygghet genom att de där var i en för dem känd miljö. Likaså upplevde vi att telefonintervjuerna fungerade smidigt då varken deltagarna eller vi behövde resa någonstans och deltagarna fick själva utse en tid då de ville genomföra intervjun, varpå vi ringde upp dem.

7. Resultatdiskussion

7.1 Reskedjan

7.1.1 Att inhämta information om resan

Då deltagarna reser till för dem välkända platser är de inte i behov av att söka information inför resan eftersom de då känner till hållplatser och avgångstider och ofta har lärt sig dessa utantill. Harris och Whitney (1993) konstaterar att ju lättare det är att ta del av information om en resa ju större är sannolikheten att resan kan genomföras.

Då deltagarna skulle resa till nya platser var de dock i behov av information för att de skulle kunna genomföra resan och det var då extra viktigt att de kunde tillgodogöra sig informationen. Golledge och Marston (1997) kommer fram till liknande resultat, över 60 % av deltagarna i den studien menade att informationen kring kollektiva färdmedel var lätt att erhålla men inte lätt att använda. Iwarsson och Ståhl (2003) beskriver tre olika sorters tillgänglighet; tillgänglighet i fysisk miljö, till information och till tjänster och aktiviteter. Enligt oss visar denna studie att den fysiska miljön ombord på bussar och tåg är relativt tillgänglig, men informationen otillgänglig. Detta är ett problem, att information finns att tillgå men går inte att använda för dem som är synskadade. Likaså tar Olsson (2003) tar upp att i dag finns mycket av informationen om kollektivtrafiken på Internet, men endast en av deltagarna i vår studie kunde använda och ta del av den information som fanns på Skånetrafikens hemsida. Flertalet av våra deltagare föredrog att hämta information genom att tala med någon personligen via kundtjänst eller få informationen uppläst via talsvar. Då samtliga av deltagarna i vår studie hade någon form av synskada innebar detta att de hade mer eller mindre svårt att tyda skriftlig information på stationer, hållplatser och på Internet.

Deltagarna påpekade hur brist på information kunde försvåra deras resa. Olsson (2003) tar upp behovet om tillgänglig information. Problem som för liten textstorlek, information på oupplysta platser och att informationen som behövdes fanns på olika platser nämndes bland annat i studien. Även personer utan synskador kan med fördel använda informationsskyltar anpassade för synskadade, dessa skyltar bör ha kontrastfärger, större bokstäver och vara fria från överflödigt information (Harris & Whitney, 1993).

Vi anser att precis som det nämndes i Harris och Whitneys (1993) studie finns åtgärder beträffande informationen och sättet den förmedlas som hade kunnat vara till gagn för både de med och de utan synskador.

7.1.2 Hållplatser, väntetid och avgångar

Avståndet till hållplatser och stationer har stor inverkan på om en person använder kollektivtrafiken eller inte, detta gäller speciellt i städernas ytterområden (Iwarsson & Ståhl, 1999). I vår studie hade sex av sju deltagare relativt nära till hållplatser och stationer vilket vi tror kan ha bidragit till att de använde kollektivtrafiken i den utsträckning som de gjorde.

Resultatet av vår studie visade att ett av de största problemen som deltagarna upplevde under reskedjan var att veta vilken buss som kom då de inte kunde tyda vilket nummer bussen hade. Vilket även var resultatet av Golledge och Marstons (1997) studie, där hälften av deltagarna tyckte att det ofta var svårt att veta vilket fordon som de skulle hoppa på.

Deltagarna i vår studie uppskattade utvändiga hållplatsutrop, då de underlättade för de synskadade att lättare klara sig självständigt. Dessa utvändiga utrop fanns dock inte på alla hållplatser. Majoriteten av deltagarna i studien utförd av Golledge och Marston (1997) föredrog, även de, att få information om vilken buss som kom av röstmeddelanden och ”talande stolpar.”

En av deltagarna i vår studie påpekade att det var svårt att höra den information som lästes upp på stationer på grund av oväsen, vilket 50 % av deltagarna i Golledge och Marstons (1997) studie också tog upp som ett problem.

Vi tror att hur pass självständigt man kan genomföra en resa i stor grad kan påverka hur benägen man är att genomföra en resa. Flera av deltagarna i vår studie påpekar svårigheter i att få reda på vilken perrong, eller vilken hållplats de ska till och vilket färdmedel som är det rätta. Då man oftast känner osäkerhet inför om man ska lyckas hamna på rätt buss och i rätt riktning kan det säkert göra att man någon gång drar sig eller till och med låter bli att utföra en resa på grund av de besvärliga omständigheterna, vilket i sin tur kan leda till att man inte kan genomföra de aktiviteter man önskar.

7.1.3 Byten av färdmedel

Liksom vårt resultat kommer även Olsson (2003) fram till att det framförallt är vid byten av färdmedel som deltagarna upplever oro och otrygghet. Detta problem skulle kunna undvikas eller minskas om det på fler stationer fanns talande ledfyrrar eller värdar som kunde assistera vid behov utan att den synskadade skulle vara tvungen att boka ledsagning, då det måste ske minst fyra timmar innan. Kanske är förslaget med värdar inte genomförbart på grund av ekonomiska skäl men vi tror att det hade kunnat vara de synskadade till nytta då de hade kunnat vara mer självständiga i sådant fall.

I Golledge och Marstons (1997) studie togs det upp att några av de största problemen var att inte kunna tyda skyltar och anvisningar på färdmedel, vilket även deltagarna i vår studie tog upp som ett problem framför allt då de skulle göra ett byte.

En av deltagarna i vår studie svarade att hon endast åkte kollektivt till platser hon kände till. Vilket stöds av Olsson (2003) som i sin studie kom fram till att om stationen där bytet sker är känd och deltagaren är medveten om hur det ser ut minskar risken för osäkerhet och det upplevs som lättare att planera och genomföra resan.

7.1.4 Köp av biljett

I vår studie visade det sig att alla utom en deltagare kunde köpa biljett självständigt med dagens automater. Dock uttryckte flera av deltagarna en stark oro inför de moderna biljettautomaterna med "touch-screen" som inte har taktila knappar. Vi ställer oss frågande till hur de synskadade ska ha en möjlighet att köpa biljett självständigt genom automater med "touch-screen", detta ter sig för oss som problematiskt. Olsson (2003) menar att det borde vara en självklarhet att personer som i övrigt kan genomföra en resa ska kunna köpa biljett till resan. Vi håller med om detta, då vi anser att möjligheten till att självständigt kunna köpa en biljett till sin resa påverkar självkänslan vilket vi tror är en faktor för hur man känner inför att genomföra en resa. Om det inte går att köpa biljett utan problem kan det självklart avskräcka från att genomföra en hel resa utan hjälp från andra. Här kommer vetskapen om att resandet sker i en reskedja som, om den brister, kan göra det omöjligt för resenären att utföra en vald aktivitet in (Iwarsson & Ståhl, 1999).

Harris och Whitney (1993) ger förslag på talande biljettautomater som läser upp det valda köpet innan man godkänner det och får sin biljett för att underlätta för synskadade att själv kunna köpa sina biljetter. Detta tycker vi låter som ett utomordentligt bra komplement till biljettautomaterna för att underlätta för såväl synskadade som personer med full syn.

7.1.5 Hitta sittplats

De flesta av deltagarna i vår studie upplevde inte att det var något stort problem att finna sittplats, dock önskade många reserverade platser för synskadade samt pekade på nyttan av tydliga kontraster och belysning för att finna en ledig plats. Ombord på bussar finns platser reserverade för personer med funktionsnedsättningar utmärkta med en blå skylt där en vit man håller i en käpp. Kanske är det så att dessa platser kunde ha varit tydligare utmärkta. Då det inte upplevdes som ett stort problem var det ändå vissa som menade att det tog på krafterna och kunde kännas lite genant, då de ibland var tvungna att känna sig för. Vilket man kan ha förståelse för. Ett sätt att underlätta för de synskadade att finna en ledig plats är att man använder sig av bättre belysning och tydligare kontraster mellan stolsryggar och nackstöd, vilket deltagarna uttryckte en önskan om.

Vi instämmer med deras åsikter och då vi inte ser hur dessa åtgärder skulle vara hindrande för personer med andra förutsättningar är vi positiva till att de vidtas. Samtidigt kan vi i dagsläget förstå att det kan vara svårt att finna en bra lösning på problemet att finna en ledig sittplats. Möjligen hade de synskadade kanske kunnat få hjälp till dessa reserverade platser de första gångerna av en stationsvärd för att senare veta var dessa finns.

7.1.6 Veta var man ska gå av

Samtliga av deltagarna i vår studie upplevde att de inte kunde lita på hållplatsutropen och därför var tvungna att ta hjälp av medresenärer och chaufförer för att veta vart de skulle gå av. Harris och Whitney (1993) menar att hållplatsutrop invändigt ombord på bussar och tåg minskar problemet med att inte veta var man ska gå av. Flera av deltagarna i vår studie efterfrågade pålitligare och tydligare utrop samt önskade att då hållplatsutrop fanns skulle de vara tvunget att använda dessa. Även Golledge och Marston (1997) visar att det var väldigt viktigt att det fanns utrop ombord på färdmedlen som informerade om var man befann sig. Vi tycker att det är synd att dessa utrop ombord på bussar och tåg inte alltid finns eller används. Det skulle vara en självklarhet då det inte bara är till hjälp för de synskadade utan även för samtliga resenärer.

7.1.7 Bemötande och service

Generellt sett var deltagarna i vår studie nöjda med bemötandet och servicen de möttes av då de använde kollektivtrafiken. Några av deltagarna pekade dock på vikten av att personalen visade hänsyn gentemot deras funktionshinder samt var upplysta om deras rättigheter.

Det är vanligt att man som synskadad inte har något annat alternativ till förflyttning än kollektivtrafiken, och något som underlättar det kollektiva resandet med var chaufförernas hjälp och vänlighet (Golledge & Marston, 1997).

Vi anser att det är av stor vikt att personalen får kunskap kring svårigheter som olika funktionsnedsättningar medför för att, på bästa sätt, kunna möta deras behov. Det är också viktigt att personalen är medveten om vilka rättigheter de funktionshindrade har så att dessa inte behöver hamna i obekväma situationer kring till exempel biljettköp.

Flera av deltagarna i vår studie påpekade hur de ofta tar hjälp av allmänheten under sina resor och man kan därför anta att andra resenärers bemötande också påverkar hur de synskadade känner inför att utföra en resa. Möjligen kan människors normer och värderingar ha förändras en del under åren och många av de äldre synskadade kanske är uppväxta med att man ska resa sig upp för dem som är äldre, något som kanske inte är lika självklart för den yngre generationen. Det råder även ett relativt högt tempo i dagens samhälle, människor har bråttom och kanske inte alltid så stort tålamod och overseende med dem som på grund av ålder eller funktionsnedsättning inte klarar av att genomföra allt i samma takt som andra.

Då de äldre och funktionshindrade inte heller klarar av att genomföra en resa utan att be dessa ”stressade” människor om hjälp så kanske de känner sig illa till mods och besvärliga och detta kanske gör att de låter bli att ens försöka, vilket i sin tur kan göra dem mer och mer isolerade från samhället.

7.1.8 Användbarhet och tillgänglighet

Vi tror att man genom att anpassa tillgängligheten och därmed användbarheten för personer med olika former av funktionshinder hade underlättat för oss alla då man t ex reser kollektivt eller förflyttar sig mellan hållplatser och stationer. Det är mycket som förändras i samhället idag, framförallt inom tekniken, och flera av deltagarna uttryckte en oro för de nya biljettautomaterna med tuch-knappar då de med dessa automater varken kunde se eller känna sig för. Då vi funderade kring detta kom vi att undra över om alla förändringar blir till de bättre för alla i samhället? Eller har man förbisett vissa? Huvudsaken måste ju ändå vara (hoppas man) att de förändringar som görs, görs till de bättre och då för alla i samhället. Dock kan det vara svårt att tillgodose samtliga personers behov, det som underlättar för vissa kan vara hindrande för andra. Till exempel kan räfflad markbeläggning vara underlättande för personer med synskador men det skulle samtidigt kunna utgöra ett hinder för personer med gånghjälpmedel.

Vi anser dock att det finns vissa åtgärder som kan vara till gagn för alla i samhället, som till exempel större text på tabeller och skyltar och mer frekventa och tydliga utrop vid hållplatser och på perronger samt ombord på bussar och tåg.

7.2 Aktivitet

7.2.1 Aktiviteter till vilka kollektivtrafiken används

Studiens resultat visade att det framför allt var till och från lek- och fritidsaktiviteter och i resande till och från arbete och studier som kollektivtrafiken användes.

Liksom det beskrivs i artikeln ”Trafikmiljön måste anpassas” (2003) menar vi att aktiviteterna som man utför under en dag inte nödvändigtvis sker i hemmet utan även på andra platser som innebär att också resandet blir en viktig och stor del av vardagen.

Ellison (2005) tar i sin artikel upp aktivitetens inverkan på äldre synskadades hälsa och välbefinnande. Han kommer liksom vi fram till att synskadade i större utsträckning har ökade svårigheter i aktiviteter i det dagliga livet i jämförelse med personer utan synskador.

7.3 Aktivitetsrepertoar

7.3.1 Aktiviteter man får svårare att göra på grund av brister i reskedjan

Deltagarna i studien uppgav att det framför allt var lek- och fritidsaktiviteter som blev svårare att utföra på grund av brister i reskedjan. Två deltagare ansåg att dessa problem till stor del berodde på de begränsade avgångarna på kvällstid och helger, då fritidsaktiviteterna oftast utövas. Närapå hälften av deltagarna i Golledge och Marstons (1997) studie ansåg att vara beroende av att använda kollektivtrafik begränsade deras sociala samvaro. Vi anser att detta kan vara ett problem även för andra men som synskadad har man kanske inte samma möjlighet som de utan ett funktionshinder att använda alternativa transportmedel, och därför påverkas deras aktivitetsrepertoar i större utsträckning, vilket Iwarsson och Ståhl (1999) också konstaterar.

Iwarsson & Ståhl (1999) menar att om en del i reskedjan brister kan en aktivitet bli omöjlig eller betydligt svårare att genomföra. Anledningen till att genomföra en resa är oftast för att kunna delta eller utföra en annan aktivitet menar Carlsson (2004) och vi instämmer, det är ju oftast inte resan i sig som är aktiviteten utan resan med kollektivtrafiken eller andra färdmedel är en förutsättning för att ta sig till en plats för att där kunna delta i en aktivitet och träffa andra människor.

Flera av deltagarna i vår studie menade att de använde färdtjänst som ett alternativ då de inte kunde utnyttja kollektivtrafiken. Detta gjorde att de kunde utföra önskade aktiviteter i större

utsträckning. Detta anser vi styrks genom Christiansen och Baums (2005b) åsikt om att då man drabbas av en funktionsnedsättning är det vanligt att man försöker finna alternativa sätt att bibehålla delaktighet och socialt samspel.

Som nämnts i bakgrunden påverkar samhällets utformning med stormarknader långt från centrum och bostadsområden utanför stadskärnorna kollektivtrafiken som får svårt att fylla behoven som finns (Lundberg & Boman, 2004). Samhället byggs idag på ett sådant vis att det är en stor fördel att kunna förflytta sig med bil, men eftersom en tredjedel av Sveriges vuxna befolkning är idag beroende av kollektivtrafiken för att kunna förflytta sig (Lundberg & Boman, 2004) anser vi det vara av stor betydelse, inte bara för personer med synskador, att kollektivtrafiken i landet fungerar på ett tillfredsställande sätt.

Bass-Haugen, Henderson, Larson och Matuskas (2005) menar att personer som inte kör bil begränsas i sitt val av aktiviteter och är i större risk för att gå miste om social interaktion. De synskadade tillhör en grupp i samhället som inte kan tillgodogöra sig de resurser som läggs på biltrafiken då de flesta av dem inte har möjlighet att använda bil som ett alternativ. Vill man att fler människor ska resa kollektivt så är det en nödvändighet att användbarheten, tillgängligheten och antalet avgångar motsvarar de behov som finns hos de som vill använda den. I artikeln "Trafikmiljön måste anpassas" (2003) lyfter man fram de ekonomiska vinster som finns att göra om personer med funktionsnedsättningar skulle kunna använda den allmänna kollektivtrafiken i stället för färdtjänsten. Visst hade det varit en fördel om färdtjänstresorna hade ersatts med kollektiva resor, men vi ser att det fortfarande finns problem av den karaktär att det inte är möjligt för personer med synskador att kunna resa med kollektivtrafiken för att kunna delta i de aktiviteter man önskar, självständigt.

7.3.2 Aktiviteter man helt väljer bort på grund av brister i reskedjan

Fyra av deltagarna i vår studie uppgav att det fanns aktiviteter de inte kunde göra på grund av brister i reskedjan. Även i detta fall var det huvudsakligen fritidsaktiviteter såsom att träffa vänner och bekanta och åka på semester som deltagarna inte kunde göra i den utsträckning de hade önskat. För personer med synskador kan det innebära stor stress att behöva ge upp en aktivitet, speciellt om personen egentligen har en önskan om att kunna utföra aktiviteten (Matsunaka, Inoue & Miyata, 2002). I deras studie framkom att den aktivitetskategori som deltagarna upplevde som mest problematisk att genomföra var just fritidsaktiviteter, vilket även vår studie pekade på. Vidare visade resultatet i studien av Matsunaka, Inoue & Miyata (2002) att deltagarna helst inte ville ta hjälp av andra personer vid fritidsaktiviteter eftersom dessa aktiviteter var personliga och valda efter deltagarens smak och egna tycke. Även

resultatet i vår studie pekade på då ett par av deltagarna menade att när de var tvungna att ta hjälp utifrån av till exempel ledsagare eller färdtjänst ansåg de att detta kunde vara ett besvärligt moment i resandet som bidrog till att de i stället stannade hemma.

Grundtankarna inom arbetsterapi innebär att alla människor är aktiva och sociala varelser som utför aktiviteter i samspel med andra (Law et al., 2002; FSA, 2005; Kielhofner, 2002) därför anser vi att det är beklagligt och även oroande att deltagarna i studien tvingas ställa in aktiviteter och sociala evenemang. Sociala kontakter är viktigt för att bibehålla en god hälsa. Minskade sociala kontakter kan däremot i det långa loppet leda till ohälsa och depressioner (Christiansen & Baum, 2005b). Arbetsterapeutens kunskaper om att aktivitetsutförandet påverkas av personens kapacitet, och de krav som aktiviteten och miljön ställer gör att de skulle kunna besitta en viktig roll vid stadsplanering av bland annat promenadstråk, design av kollektiva transportmedel, samt vid utformning av information.

Liksom Iwarsson och Ståhl (1999) kan även vi konstatera att det fortfarande är en bit kvar innan målen i regeringspropositionen ”Från patient till medborgare” är uppfyllda. Därför anser vi att det efter år 2010 hade varit intressant och viktigt att göra en studie för att då utvärdera och se om målen i den nationella handlingsplanen ”*Från patient till medborgare*” är uppfyllda, och att samhället då är utformat så att människor med olika funktionsnedsättningar kan vara fullt delaktiga (Regeringsproposition, 1999/2000:79).

Det hade också varit intressant att göra en studie liknande denna och istället rikta den mot ungdomar och unga vuxna för att kartlägga deras erfarenheter av kollektivt resande och om deras aktivitetsrepertoar påverkades.

8. Referenser

Bass-Haugen, J., Henderson, M.L., Larson, B.A., & Matuska, K. (2005). Occupational issues of concern in populations. I C.H. Christiansen, C.M. Baum & J. Bass-Haugen (Eds.), *Occupational Therapy Performance, Participation, and Weel-being.*(3rd ed.). (pp 167-182) Slack Incorporated; Thorofare, USA.

Brusén, P. & Printz, A. (red). (2006) Handikappolitiken i praktiken. Förlagshuset Gothia AB, Stockholm.

Carlsson, G. (2002). *Catching the Bus in Old Age, methodological Aspects of Accessibility Assessments in Public Transport.* Lund University. Studentlitteratur, Lund.

Carlsson, G. (2004). Travelling by Urban Public Transport: Exploration of usability Problems in a Travel Chain Perspective. *Scandinavian Journal of Occupational Therapy*, 2004, 11(2), 78 – 89

Christiansen, C.H. & Baum, C.M. (2005a). The complexity of human occupation. I C.H. Christiansen, C.M. Baum & J. Bass-Haugen (Eds.), *Occupational Therapy Performance, Participation, and Weel-being.*(3rd ed.). (pp 2-23) Slack Incorporated; Thorofare, USA.

Christiansen, C.H. & Baum, C.M. (2005b). Person-environment-occupation-performance: An occupation-based framework for practice. I C.H. Christiansen, C.M. Baum & J. Bass-Haugen (Eds.), *Occupational Therapy Performance, Participation, and Weel-being.*(3rd ed.). (pp 243-266) Slack Incorporated; Thorofare, USA.

Cynkin, S. & Mazur Robinson, A. (1990). *Occupational Therapy and Activities Health: Toward Health Through Activities.* Boston: Little, Brown and Company.

DePoy, E. & Gitlin, L. (1999). *Forskning- en introduktion.* Studentlitteratur: Lund

Ellison, A. (2005). Leisure in focus. *International Congress Series 1282.* 2005:841-845.

FörbundetSveriges Arbetsterapeuter [FSA] (2005). *Etisk kod för arbetsterapeuter*. FSA; Nacka.

Golledge, R. G., & Marston, J. R. (1997). Attitudes of visually impaired persons toward the use of public transportation. *Journal of Visual Impairment & Blindness*. 1997, volym 91, nr 5, 446-460.

Handikappinstitutet. (1990). *Synskadades rehabilitering; Ett studiematerial om synskador och hjälpmedel*. Lund: Rahms

Harris, D & Whitney, G. (1993). Visually impaired people and public transport information. *Public Transport Information and Management Systems, IEE Colloquium on*, 1993;5:1-7.

Hjälpmiddelsinstitutet (2006). *Tillgänglighet*. [www dokument]. URL <http://www.hi.se/templates/Page251.aspx> hämtat den 3 november 2007.

Iwarsson, S. & Ståhl, A. (1999). Traffic Engineering and Occupational Therapy: A Collaborative Approach for Future Directions. *Scandinavian Journal of Occupational Therapy*. 1999;6:21-28.

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.

Kielhofner, G. (2002). *A Model of Human Occupation: Theory and application* (3rd ed.). Baltimore: Lippincott Williams & Wilkins.

Krag Jacobsen, J. (1993). *Intervju. Konsten att lyssna och fråga*. Studentlitteratur: Lund

Kramer, P., Hinojosa, J., & Brasic Royeen, C. (Eds.). (2003). *Perspectives in Human Occupation: Participation in Life*. Baltimore, Maryland: Lippincott Williams & Wilkins.

Law, M., Polatajko, H., Baptiste, S., & Townsend, E. Care Concepts of Occupational Therapy. I Canadian Association of Occupational Therapists [CAOT]. (2002). *Enabling Occupation: an occupational therapy perspective* (pp. 29-56). CAOT Publications ACE, Ottawa, Ontario.

SFS 1979:558. *Lag om handikappanpassad kollektivtrafik*. Stockholm: Näringsdepartementet. [www dokument] URL <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19790558.HTM>. Hämtat den 22 februari 2008.

SFS 1997:734. *Lag om ansvar för viss kollektiv persontrafik*. Stockholm: Näringsdepartementet. [www dokument]. URL <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19970734.HTM>. Hämtat den 22 februari 2008.

SFS 1997:736. *Lag om färdtjänst*. Stockholm: Näringsdepartementet. [www dokument]. URL <http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19970736.HTM>. Hämtat den 18 februari 2008

Lantz, A. (1993). *Intervjumetodik*. Studentlitteratur: Lund.

Lundberg, M., & Boman, M. (2004). Ett regionalt program för Kollektivtrafik, 2005-2009. Vägverkets Publikation 2004:189. Vägverket Region Stockholm.

Magne Holme, I. & Krohn Solvang, B. (1997). *Forskningsmetodik om kvalitativa och kvantitativa metoder*. Studentlitteratur: Lund

Matsunaka, K., Inoue, A., och Miyata, Y. (2002). The effect of sight levels on daily stressors and coping styles. *Japanese Psychological Research*. 2002, volym 44, nr 1, 1-8.

Nationalencyklopedin, 2008a, *Synskada*. [www dokument]. URL http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=321962&i_word=synskada. Hämtat den 21 mars 2008.

Nationalencyklopedin, 2008b, *Synskadades Riksförbund*. [www dokument]. URL http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=321963&i_word=synskada. Hämtat den 21 mars 2008.

Nationalencyklopedin, /2008c), *Kollektivtrafik*. [www dokument]. URL http://www.ne.se.ludwig.lub.lu.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=321963&i_word=kollektivtrafik. Hämtat den 22 januari 2008.

Olsson, A. (2003). *Hela Resan – en nödvändighet för att nå målet om tillgänglig kollektivtrafik år 2010*. [www dokument]. URL <http://www.rikstrafiken.se/helaresan>. Hämtad den 3 januari, 2008.

Persson, D., Erlandsson, L.K., Eklund, M., & Iwarsson, S. (2001). Value Dimensions, Meaning, and Complexity in Human Occupation- a Tentative Structure for Analysis. *Scandinavian Journal of Occupational Therapy*, 8: 7-18.

Regeringens proposition 1999/2000:79. Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken. Stockholm: Socialdepartementet.

Skånetrafiken (2008). *Närtrafik tidtabeller*. [www dokument]. URL <http://www.skånetrafiken.se/templates/FileListing.aspx?id=3464&epslanguage=SV>. Hämtat den 10 april 2008.

Specialpedagogiska institutet. (2008). *Vem är synskadad?* [www dokument]. URL www.sit.se/print/Specialpedagogik/Methodmaterial/Syn/Synskada. Hämtat den 2008-01-23

Statens institut för kommunikationsanalys, [SIKA]. (2005a). *Kollektivtrafik och samhällsbetalda resor 2003*. SIKA Statistik 2005:2 [www dokument]. URL http://www.sika-institute.se/Doclib/Import/100/ss_2005_2.pdf. Hämtat den 18 feb 2008.

Statens institut för kommunikationsanalys, [SIKA]. (2005b). *Körsträckor år 2005*. SIKA Statistik, 2006:25.[www dokument]. URL http://www.sika-institute.se/Doclib/2006/ss_2006_25.pdf. Hämtat den 2 maj 2008.

Svenska naturskyddsföreningen. (2008). *Bättre kollektivtrafik*. [www dokument]. URL www.snf.se/verksamhet/trafik/fakta-kollektivtrafik-inledning.htm. Hämtat den 22 januari 2008.

Synskadades Riksförbund Skåne. (2007). *Synskadad?* [www dokument]. URL <http://www.srfskane.se/> Hämtat den 22 januari 2008.

Synskadades Riksförbund. (2008). *Intresse- och serviceorganisation.* [www dokument]. URL <http://www.srfriks.org/ORGANISA/intreorg.htm>. Hämtat den 20 mars 2008.

Trafikmiljön måste anpassas till det kollektiva resandet ("Trafikmiljön måste anpassas"). 2003. *Tidskriften Arbetstereapeuten*. Nr 06. 2003, 14-15.

Trost, J. (2005). *Kvalitativa intervjuer*. Studentlitteratur: Lund

Wilcock, A.A. (2005). Relationship of occupations to health and well-being. I C.H. Christiansen, C.M. Baum & J. Bass-Haugen (Eds.), *Occupational Therapy Performance, Participation, and Weel-being*. (3rd ed.). (pp 135-164) Slack Incorporated; Thorofare, USA.

Intervjuguide

Kön:

Ålder:

Synstatus/diagnos:

Övriga funktionsnedsättningar:

Är du färdtjänstberättigad?

Hade du kunnat klara dig utan färdtjänst genom att bara använda kollektivtrafiken?

Hur ofta åker du kollektivt (dagar/månad)?

När åker du kollektivt (till vilka aktiviteter)?

Åker du oftast buss eller tåg? (om buss: stadsbuss eller länsbuss)

Berätta hur det generellt brukar gå till när du åker kollektivt, berätta om saker som är problematiska men också saker som fungerar bra.

Checklista:

Planera resa

Avstånd till hållplats/station

Väntetid

Tyda tidtabeller

Veta vilken buss/tåg som kommer

Köp av biljett

Hitta sittplats

Veta var du ska gå av

Eventuella byten av färdmedel

Bemötande från personal

Finns det aktiviteter du får svårare att göra på grund av brister i reskedjan? Om ja, förklara vilka och hur. Om nej, har du några knep eller strategier för att klara dig?

Finns det aktiviteter du helt väljer bort på grund av svårigheter i reskedjan?



MEDICINSKA FAKULTETEN
Lunds universitet

Bilaga 2

Institutionen för hälsa, vård och samhälle

Vi är två studenter på arbetsterapeutprogrammet, Lunds Universitet, som under vårterminen -08 ska skriva vårt examensarbete, 10 p/15 hp. Vi har fått Ditt namn och telefonnummer från Monica Granberg, ordförande i SRF, Skåne.

Enligt den nationella handlingsplanen ska personer med funktionshinder år 2010 ha samma möjlighet till aktivt deltagande i samhället som andra medborgare. Syftet med studien är att beskriva synskadades erfarenheter av resande till och från valda aktiviteter.

Intervjun beräknas ta cirka 40 minuter och genomförs av Emma eller Kim. Intervjun sker på SRF:s Skånes kansli i Malmö eller per telefon.

Med Din tillåtelse vill vi gärna spela in intervjun på band. Inspelningen kommer att förvaras inlåst så att ingen obehörig kan ta del av den. Efter att arbetet har slutförts kommer materialet att förstöras.

Deltagandet är helt frivilligt och Du kan avbryta när som helst utan att ange någon orsak eller med några konsekvenser för Din kontakt med SRF. Resultatet av vår studie kommer att redovisas så att Du inte kan identifieras.

Vi kommer att kontakta dig för att bestämma tid för intervjun.

Vi kommer även att läsa upp denna informationen per telefon och be om ditt muntliga samtycke.

Om Du har några frågor eller vill veta mer, ring eller skriv gärna till oss eller vår handledare.

Med vänlig hälsning Emma och Kim

Emma Harryson
Dag Hammarsköldsv. 4F
22464 Lund
0709 920962
emma.harryson.862@student.lu.se

Kim Rosberg
Torns Byav.4F
23167 Trelleborg
0410-18313
kim.rosberg.708@student.lu.se

Handledare
Marianne Kylberg
Leg. Arbetsterapeut och universitets-
adjunkt.
046-2221948
marianne.kylberg@med.lu.se

Jag har tagit del av informationen om studien: Synskadades erfarenheter av resande till och från valda aktiviteter.

Jag har också tagit del av informationen att deltagandet är frivilligt och att jag kan avbryta när som helst utan att ange någon orsak eller med några konsekvenser.

Härmed ger jag mitt samtycke till att bli intervjuad och att intervjun spelas in på band.

Underskrift av undersökningssperson

Ort, datum

Underskrift

Telefonnummer