

Kollektivtrafikens paradox

En studie om NPF diagnoserade personers upplevda tillgänglighet i
kollektivtrafiken.

The paradox of public transport

An interpretation study regarding people with NPF diagnosis and their sense of
accessibility regarding public transportation.

Tilde Nyborg & Lina Petö-Jonasson

Huvudområde: Sociologi

Uppsatsnivå: Kandidatuppsats

Omfattning: 15 högskolepoäng

Inlämning: VT 2024

Handledare: Daniel Görtz, Axel Fredholm och Johan Sandberg



Förord

Denna kandidatuppsats är författad under våren och sommaren 2024 vid Lunds universitet som den avslutande uppgiften inom ramen för vår kandidatutbildning i sociologi. Vi vill ta tillfället i akt att uttrycka vår tacksamhet till samtliga personer som har bidragit till genomförandet av denna uppsats. Ett särskilt tack riktas till våra handledare för deras vägledning och stöd genom processen av studien. Dessutom vill vi formulera vår uppskattning till vår kontaktperson, Viktor Johansson från Begripsam AB, vars expertis och engagemang har varit av stor betydelse för att berika vår förståelse för studien och metodologiska tillvägagångssätt. Vidare vill vi rikta ett hjärtligt tack till alla individer som generöst deltog i vår undersökning och delade med sig av sina personliga erfarenheter och upplevelser relaterade till användningen av kollektivtrafik. Ert deltagande har varit av stort värde för att fördjupa vår förståelse för ämnet och bidra till en mer nyanserad analys av studiens resultat. Slutligen vill vi lyfta fram och tacka viktiga organisationer som aktivt arbetar för att förbättra och stödja förutsättningarna samt gemenskapen för personer med NPF-diagnoser. Ett speciellt omnämnande vill vi rikta till Begripsam AB, Autism Skåne och Attention Skåne för deras betydelsefulla insatser och engagemang inom detta område. Genom ert samarbete och bidrag till vår studie har vi kunnat fördjupa vår förståelse för temat och erhålla värdefulla insikter som bidragit till att berika vår studie.

Lunds Universitet 23 Augusti 2024

Tilde Nyborg & Lina Petö-Jonasson

Abstract

This study explores the experience of public transportation among individuals with neuropsychiatric disabilities (NPF), focusing on how these individuals perceive accessibility and social security within public transport environments. Through a qualitative analysis of survey responses distributed via social media, the study identifies how practical and emotional challenges contribute to a perceived sense of vulnerability and social exclusion.

The findings reveal that people with NPF often find public transportation inadequate and stressful, primarily due to a lack of predictability, sensory overload, and insufficient access to personal assistance. Respondents describe a constant worry about unforeseen changes, such as delays and complex information, which creates a sense of insecurity and marginalization. These experiences impact their emotional well-being and social identity, and can lead some individuals to completely avoid using public transportation.

The study highlights the need to improve the accessibility of public transportation by implementing measures such as quiet zones, better signage, and user-friendly apps. Furthermore, it suggests increased staff training in addressing the needs of NPF individuals to enhance social security and reduce experiences of discrimination.

The conclusion is that making public transportation more inclusive for people with NPF requires a deeper understanding of their specific needs and adjustments to the public transport system to better support their emotional and practical requirements. Future research is recommended to explore gender perspectives and other demographic factors that may influence these experiences, in order to further improve accessibility and create a more equitable and empathetic public transportation environment.

Nyckelord

NPF diagnos, Kollektivtrafik, Utanförskap, Utsatthet

NPF diagnosis, Public transport, Exclusion, Vulnerability

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	3
Begreppsdefinitioner	4
1. Inledning	5
1.1 Bakgrund	5
1.2 Problemformulering	6
1.3 Syfte och frågeställning	7
1.4 Avgränsningar	7
2. Teori och tidigare forskning	8
2.1 Teoretisk tillämpning	8
2.2 Tidigare forskning	8
2.2.1 Utanförskap och funktionsnedsättningar	8
2.2.2 Tillgänglighet och kollektivtrafik	9
2.2.3 Digitalisering och Funktionsnedsättningar	10
2.2.4 Stigmatisering och identitet	10
2.2.5 Marginalisering och autonomi	11
3. Metod	12
3.1 Metodologisk ansats	12
3.2 Målgrupp	13
3.3 Urval	14
3.4 Etiska principer	15
3.5 Datainsamling	16
3.6 Analysmetod	17
4. Empiri och analys	18
4.1 Begreppsutveckling baserad på empiriska data	18
4.2 Kodbok	19
4.3 Utanförskap	20
4.4 Utsatthet	23
4.5 Sammanfattning av analys	29
5. Diskussion	31
5.1 Metoddiskussion	31
5.2 Diskussion av analys	33
6. Slutsats	35
7. Referenslista	37
8. Bilagor	40

Begreppsdefinitioner

I denna del presenteras och förklaras några av de centrala återkommande begrepp som behandlas i uppsatsen.

Funktionsnedsättning/Funktionsvariation: Detta begrepp används för att beskriva en nedsatt fysisk, intellektuell eller psykisk funktionsförmåga. Tillståndet kan uppstå på grund av sjukdom, skada eller vara medfött. En funktionsnedsättning kan ofta medföra begränsningar i samhället, särskilt när det finns bristande tillgänglighet (Autism Sverige, 2024).

NPF: Står för neuropsykiatriska funktionsnedsättningar, och omfattar diagnoser som autism, aspergers syndrom, ADHD, ADD, språkstörning och tourettes syndrom. Det är också mycket vanligt att individer har fler än en av dessa diagnoser (Riksförbundet Attention, 2024).

ADHD (Attention Deficit Hyperactivity Disorder): En diagnos som innebär uppmärksamhetssvårigheter, impulsivitet och överaktivitet (Riksförbundet Attention, 2024).

Autism Spectrum Disorder (ASD): En diagnos som innefattar svårigheter med motorik, social kontakt och kommunikation. Det är också vanligt att personen har specialintressen och lever i fasta rutiner (Riksförbundet Attention, 2024). År 2013 slogs diagnoserna Aspergers syndrom och Autism Spectrum Disorder ihop. Begreppet Asperger syndrom kan fortfarande användas inom sjukvården, men idag diagnostiseras individer med autism om de har Asperger eller atypisk autism (Autism Sverige, 2024).

Tourettes syndrom: En diagnos som kan erhållas både i tidig och senare ålder, kännetecknad av ofrivilliga ryckningar, tics, okontrollerade blinkningar och grimaser (Riksförbundet Attention, 2024).

1. Inledning

Årligen genomförs runt 1,7 miljarder resor med kollektivtrafik i Sverige. Det innebär att kollektivtrafiken är ett av de mest utnyttjade transportsätten i landet (Svensk Kollektivtrafik, 2023). Den utbredda användningen av kollektivtrafik omfattar alla åldersgrupper och är en integrerad del i vardagen för många människor. Denna omfattning ställer krav på tillgänglighet för alla som vill eller behöver nyttja den i sin vardag. Då antalet personer med NPF enligt Hjärnfonden (2016) omfattar cirka 10 % av Sveriges befolkning, är det viktigt att ta tillgängligheten för dessa personer i beaktning. Genom att analysera deras erfarenheter kan man bättre förstå de specifika utmaningar som individer med NPF-diagnoser står inför, och därmed identifiera potentiella områden för förbättring inom kollektivtrafiken. Tidigare forskning har påpekat att personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF) ofta har svårare att hantera kollektivtrafikens krav och miljöer. Enligt Berg och Ihlström (2022) kan dessa individer uppleva ökad stress och svårigheter att navigera i nya situationer, vilket gör att kollektivtrafiken kan vara särskilt utmanande för dem. I denna studie utförs en empirisk datainsamling i samarbete med Begripsam AB och deras projekt *Kollektivtrafik och autism*.

1.1 Bakgrund

Begripsam AB är ett bolag och en förening som strävar efter att främja ett samhälle som är tillgängligt och fungerar för alla. Verksamheten inleddes som ett projekt med syftet att etablera normer för kognitiv och fysisk tillgänglighet i samhället, och pågick från 2013 till 2016. Under denna period samarbetade Begripsam med flera olika organisationer, inklusive Dyslexiförbundet, Riksförbundet FUB, och Autism- och Aspergerförbundet. Begripsams vision är att bidra med kunskap, tjänster och metoder som gör samhällets funktioner tillgängliga för alla, oavsett kognitiva förutsättningar.

Ett av de senaste projekten som Begripsam har initierat handlar om kollektivtrafik och autism. Syftet med detta projekt är att undersöka eventuella brister inom kollektivtrafiken och analysera vilka konsekvenser dessa brister kan ha för dem som av olika skäl väljer att använda detta transportmedel (Begripsam, 2023). Tillgänglighet definieras i denna studie enligt Myndigheten för delaktighet (2024) som *möjligheten för alla individer, oavsett funktionsförmåga, att få lika tillgång till och kunna använda olika miljöer, produkter och tjänster på ett jämlikt sätt*. I relation till neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF) innebär tillgänglighet att miljön och de

strukturer som finns i exempelvis kollektivtrafik, arbetsplatser eller utbildning korrigeras för att möta behoven hos personer med NPF (Myndigheten för delaktighet, 2024).

Individer med en eller flera NPF diagnoser kan ofta uppleva koncentrationssvårigheter, nedsatt förmåga att skilja mellan viktiga och oviktiga intryck, samt kan uppleva stor ansträngning vid socialt samspel och planering i vardagen. Ett annat vanligt kännetecken är hög känslighet för sensoriska stimuli, vilket ofta leder till ljud- eller ljuskänslighet. Dessa utmaningar kan göra det svårt för personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF) att navigera i samhället, där de ofta utsätts för bullriga och oorganiserade miljöer (Specialpedagogiska skolmyndigheten, 2023).

1.2 Problemformulering

Som Berg och Ihlström (2022) visar upplever personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF) större svårigheter i kollektivtrafiken jämfört med personer utan NPF. Trots att många med NPF är beroende av kollektivtrafiken, känner de ofta oro både före, under och efter resan. Dessutom upplevs miljön ofta som mentalt utmattande. Därmed är det relevant att undersöka hur kollektivtrafiken kan tillgängliggöras och förbättras för att bättre möta behoven hos personer med NPF, vilket i sin tur kan öka deras möjligheter till samhällsdeltagande (Berg & Ihlström, 2022).

Berg och Ihlström (2022) understryker behovet av fler forskningsstudier, en djupare förståelse samt utvecklade strategier för att samla tillräcklig kunskap om hur personer med NPF upplever och förhåller sig till att använda kollektivtrafiken. Det handlar om att minska de barriärer som personer med dessa funktionsnedsättningar ofta stöter på, såsom sensorisk överstimulering eller komplexa och oflexibla system. Genom att exempelvis minska starka ljus, buller och otydliga instruktioner kan miljön bli mer tillgänglig för dessa individer, vilket i sin tur kan leda till bättre delaktighet och minskad stress (Specialpedagogiska skolmyndigheten, 2023). En ökad medvetenhet om och förståelse för den mångfald av behov och erfarenheter som användarna har, är avgörande för att skapa en mer inkluderande och tillgänglig kollektivtrafik som effektivt möter behoven i hela samhället (Begripsam, 2024).

Mot bakgrund av dessa insikter framträder behovet av en djupare och mer nyanserad förståelse för de specifika utmaningar som personer med neuropsykiatriska

funktionsnedsättningar (NPF) möter i kollektivtrafiken. För att kunna utveckla effektiva och ändamålsenliga lösningar är det avgörande att noggrant undersöka och belysa de problem som identifierats. Detta kräver en systematisk ansats där tydliga forskningssyften och frågeställningar formuleras för att vägleda det analytiska arbetet och säkerställa att de identifierade problemen adresseras på ett metodiskt och evidensbaserat sätt. Därmed blir det centralt att definiera forskningssyfte och frågeställningar som kan strukturera undersökningen och leda till praktiska förbättringar i kollektivtrafiksystemet för denna målgrupp.

1.3 Syfte och frågeställning

Denna studie syftar till att utforska hur personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF) upplever kollektivtrafiken som tillgänglig för dem. Genom att fokusera på deras subjektiva upplevelser och de mjuka värdena, strävar studien efter att bidra till en mer heltäckande bild av hur kollektivtrafiken kan förbättras för att bättre möta behoven hos alla samhällsgrupper.

Frågeställning:

“I vilken utsträckning upplever personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF) att kollektivtrafiken är tillgänglig för deras behov, och vilka specifika brister identifierar de i relation till sin dagliga användning av kollektivtrafik?”

1.4 Avgränsningar

I denna studie definieras kollektivtrafik som alla former av transport som är tillgängliga för allmänheten, såsom bussar, tåg, spårvagnar, tunnelbanor och färdtjänst. Detta inkluderar både kommersiellt drivna transporter och de som tillhandahålls på grund av allmän trafikplikt (Svensk Kollektivtrafik, 2024). Datainsamlingen sker via en online-enkät och begränsar därför inte studien geografiskt. Studien begränsas till individer som har en eller flera diagnoser som definieras som neuropsykiatriska (NPF). Ingen begränsning har tillämpats angående var individen befinner sig på spektrumet av sin diagnos, eller om hen har ytterligare överlappande diagnoser som inte innefattas i NPF.

2. Teori och tidigare forskning

2.1 Teoretisk tillämpning

Den analysmetod som tillämpats i denna studie är empiridriven, vilket behandlas mer ingående i avsnitt 3.1 *Metodologisk ansats*. Tidigare forskning och teoretiska ramverk har därför introducerats först i ett senare skede av analysen och ges en sekundär roll i förhållande till den insamlade empirin. Teorierna har använts för att kontextualisera och fördjupa förståelsen av de mönster och teman som framträtt i datan. Genom en abduktiv metod har studien rört sig iterativt mellan empiri och teori, där teorier successivt har integrerats i analysprocessen för att skapa en mer nyanserad och teoretiskt förankrad förståelse av de empiriska resultaten.

2.2 Tidigare forskning

Vissa av följande teorier har sin utgångspunkt ifrån fysiska funktionsnedsättningar, däremot har författarna av denna studie valt att fortfarande applicera dem eftersom både personer med fysiska funktionsnedsättningar och de med NPF möter liknande former av exkludering och hinder. Båda grupperna kämpar med att ställa om till en omgivning som inte är utformad för deras specifika behov, vilket kan leda till stress, isolering och psykisk ohälsa. Genom att tillämpa lärdomar från forskning om fysisk funktionsnedsättning kan vi bättre förstå och adressera de strukturella och sociala hinder som personer med NPF möter, och därmed skapa ett mer inkluderande samhälle. Det är därför relevant att använda forskning om fysisk funktionsnedsättning för att belysa och förstå utmaningarna för personer med NPF.

2.2.1 Utanförskap och funktionsnedsättningar

Lindqvist (2016) presenterar utanförskap i relation till funktionsnedsättningar som en situation där bristande kunskap om ämnet leder till att samhället inte skapar samma förutsättningar för alla individer. När personer med funktionsnedsättningar exkluderas på grund av sina hinder eller på grund av att det saknas insikt om deras specifika förutsättningar, resulterar detta ofta i otillräcklig tillgänglighet inom samhällsstrukturerna. Denna brist på tillgänglighet kan leda till att personer med funktionsnedsättningar upplever utanförskap och inte känner sig inkluderade i samhället.

I boken *Ett delat samhälle* beskriver Rafael Lindqvist (2016, s. 149) funktionshinder från ett historiskt perspektiv, där kunskapen tidigare var marginell och funktionshinder knappt omnämnda. Idag möts personer med funktionsnedsättningar av varierande bemötanden beroende på hur deras nedsättning värderas av samhället. Stigmatisering och diskriminering är vanligt förekommande, vilket leder till att dessa individer ofta känner sig utanför och isolerade. Denna typ av negativitet och fördomar påverkar individens självuppfattning, då de ofta blir placerade i en särskild grupp i samhället, något som inte alltid stämmer överens med deras egen självbild. Lindqvist (2016) använder Goffmans teori om stigmatisering för att ge insyn i de sociala konstruktionerna kring funktionsnedsättning. Fokus bör enligt Lindqvist ligga på samhällets oförmåga att erbjuda likvärdig service och tillgänglighet för alla, snarare än på individens funktionsnedsättning. Detta gäller både inom arbetslivet, välfärdsapparaten och allmän kommunikation.

2.2.2 Tillgänglighet och kollektivtrafik

I *Rättvist Resande* av Joelsson och Henriksson (2023) diskuteras i kapitel 3 upplevd tillgänglighet som ett nytt analysverktyg, med fokus på hur deltagande i aktiviteter utanför hemmet är avgörande för ett meningsfullt och tillfredsställande liv för många människor. Konstruktionen av transportsystemet kan skapa olika hinder för inkludering och deltagande, vilket i sin tur påverkar individens övergripande välbefinnande. Negativa påverkningar kan uppstå till följd av faktorer som låg komfort, långa restider eller trängsel i rusningstrafik, medan positiva effekter kan inträffa när tillgängligheten till olika aktiviteter förbättras. Variationer i individers förmåga att välja resväg och färdmedel kan begränsa deras upplevda valfrihet och därigenom påverka deras livskvalitet.

Joelsson och Henriksson (2023) belyser både utmaningar och framsteg inom tillgängligheten i kollektivtrafiken. De konstaterar att trots befintliga regler och uppsatta mål kvarstår hinder för fullständig inkludering. Tidigare har fokus legat på fysisk tillgänglighet; författarna betonar dock vikten av att även prioritera användarperspektivet och utvärdera åtgärdernas effektivitet. De pekar på hur både kognitiva hinder och sociala miljöer påverkar hur väl kollektivtrafiken används. Dessutom identifierar de diskriminering och bristande tillgänglighet i digitala resurser som ytterligare utmaningar.

2.2.3 Digitalisering och Funktionsnedsättningar

I Hanna Egard och Kristofer Hanssons debattartikel (2022) diskuteras den nya digitaliseringens inverkan på kollektivtrafiken för resenärer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF). Författarna redogör för dagens förhoppningar om att betydande gröna investeringar inom kollektivtrafiken kommer att öka antalet hållbara resenärer. Detta inkluderar planer för etableringen av nya huvudlinjer för snabba tågförbindelser mellan landets större städer samt initiativ för att minska antalet stopp och öka frekvensen för regional busstrafik. Ytterligare åtgärder, såsom digitalisering av betalnings- och tidtabellssystem, förväntas förbättra användarupplevelsen av kollektivtrafiken. Förväntningarna är högt ställda, och trafikhuvudmännen ser möjligheter att både göra resandet mer tillgängligt och spara pengar. Emellertid uppmärksammas även potentiella problem, såsom avveckling av hållplatser för att öka hastigheten på resandet. Ett avgörande problem som identifierats är att de digitala systemen inte är tillgängliga för alla medborgare. Vissa grupper utesluts från dessa tekniska lösningar på grund av bristande teknisk kompetens eller ekonomiska hinder som hindrar dem från att investera i nödvändiga enheter, såsom smartphones. Dessutom finns det brister i designen av digitala gränssnitt och betalstationer som inte är tillräckligt tillgängliga för personer med synnedsättningar eller rörelsehinder. Egard och Hansson menar att det är av yttersta vikt att hantera dessa utmaningar för att undvika att öka klyftan i tillgänglighet och för att skapa ett samhälle som inkluderar alla medborgare. De uttrycker att detta är en lyx som Sverige inte har råd med, då personer med funktionsnedsättningar riskerar att stängas ute från utbildningsmöjligheter och andra samhällsfunktioner om åtgärder inte vidtas.

2.2.4 Stigmatisering och identitet

Bradley (2016) samt Gustavsson och Westin (2023) syftar till att undersöka upplevelsen av att känna sig utpekad i det sociala rummet med en negativ laddning i relation till sin diagnos.

I *Till vad har vi identitet?* (Gustavsson & Westin, 2023:135-137) utforskas den komplexa dynamiken mellan individuell identitet hos personer med funktionsnedsättningar och den kollektiva identiteten som samhället tillämpar på dem. Deras syfte är att belysa den problematik som uppstår när personer med funktionsnedsättningar ofta reduceras till övergripande etiketter, i mycket större utsträckning än andra samhällsgrupper. Begrepp som "funktionsnedsatt" och "handikappad" används ofta för att beskriva en mångfald av individer

som egentligen har väldigt lite gemensamt med varandra. Detta innebär, enligt författarna, att dessa individer riskerar att bli definierade av andra utifrån en funktionsnedsättning som inte nödvändigtvis är relaterad till deras egentliga identitet.

Gustavsson och Westin (2023:167-168) utforskar vidare en unik utsatthet som präglar funktionsnedsattas upplevelse av identitet jämfört med andra marginaliserade samhällsgrupper. De påpekar att de övergripande begreppen som används för att definiera den kollektiva identiteten för funktionsnedsatta tenderar att omformas till en medicinsk ram, vilket samhället betraktar som objektivt. Detta beror på att identiteten formas av experter inom områden som psykologi, medicin och pedagogik, vilka innehåller ett högt samhällsförtroende. Som ett resultat understryks funktionsnedsattas identitet av en extern kraft och betraktas som objektiv, vilket gör att personen själv inte ges möjlighet att ifrågasätta den.

Gustavsson och Westin (2023:174-180) beskriver en komplexitet mellan identitet och utsatthet som uppstår i relation till självständighet i samhället. En person med funktionsnedsättning kan vara i större behov av hjälp och assistans men samtidigt ha svårare att be om hjälp än en neurotypisk individ. De menar att denna begränsning både kan bero på individens egna sociala svårigheter och en motvilja mot stigmat av att bli sedd som enbart sin funktionsnedsättning. Denna medvetenhet om och vilja att påverka hur ens identitet framställs kan begränsa individen, då hen vill undvika att känna sig utpekad eller sårbar.

2.2.5 Marginalisering och autonomi

I den andra upplagan av *Fractured Identities: Changing Patterns of Inequality* (Bradley, 2016:230-236) utforskar författaren konceptet marginalisering och utsatthet bland personer med funktionsnedsättningar. Bradley argumenterar att dessa personer är mer sårbara för marginalisering eftersom de inte anses tillhöra samma normer och regler som neurotypiska individer. Detta gör dem till en del av en grupp som inte har samma autonomi och rättigheter som andra individer i samhället. Bradley hävdar vidare att denna brist på autonomi kan leda till att personer med funktionsnedsättningar känner sig utanför och exkluderade, vilket påverkar deras sociala och fysiska välbefinnande negativt. Författaren påpekar även att bristen på rättigheter kan leda till att dessa individer inte får samma tillgång till resurser och möjligheter, vilket kan öka deras sårbarhet och utsatthet.

3. Metod

3.1 Metodologisk ansats

Studiens empiriska data har samlats in genom en enkät. De frågor som ställts har för avsikt att mäta upplevelsen av tillgänglighet när man åker med kollektivtrafik och har en NPF diagnos. Ursprungligen var studien planerad att genomföras med en mixed methods-ansats, som inkluderade både kvantitativa och kvalitativa aspekter. De första 9 frågorna motsvarade den kvantitativa delen i studien, och var påståenden som respondenten kunde ange hur mycket den instämde med på en skala 1-5. Frågorna har ett syfte att presentera en generell överblick i vilken mån individer med NPF upplever resor med kollektivtrafiken negativ eller positiv. På grund av den låga svarsfrekvensen i datainsamlingen (27 stycken) valdes det att exkludera denna data, då materialet inte ansågs vara tillräckligt omfattande för att betraktas som statistiskt eller analytiskt signifikant. Fokus riktades istället mot den del av studien som behandlade den avslutande enkät frågan, vilken erbjöd ett mer robust och användbart underlag för vidare analys.

Den sista frågan var valfri för respondenten att med egna ord beskriva sin upplevelse av kollektivtrafik. Detta genererade 18 texter där respondenten fick uttrycka sig i en fri text om hur hen vill beskriva sin upplevelse av kollektivtrafik. Dessa analyserades sedan genom kvalitativa metoder. Som författare av denna studie finns det en medvetenhet av att resultatet inte är en helt representativ spegling av målgruppen, utan en utredning i de upplevelser av de respondenter som deltog.

I denna studie har författarna tillämpat en metodologisk ansats som de valt att benämna som *grounded approach*. Grounded approach är inspirerad av grounded theory, men skiljer sig genom att den inte har som mål att utveckla egna teoretiska ramverk baserat på empirin. Däremot delar de båda metoderna ett liknande analytiskt tillvägagångssätt. Det är en induktiv och datadriven metod som möjliggör en djupgående analys av empirin för att generera teoretiska insikter. Detta innebär att teorier och begrepp utvecklas direkt utifrån den insamlade datan snarare än att appliceras på förhand (Charmaz, 2014). Denna metodologiska strategi tillåter studien att förbli flexibel och öppen för nya insikter som kan uppkomma under studiens gång. Till skillnad från traditionella hypotetiska-deduktiva metoder, som baseras på etablerade teoretiska ramverk, låter grounded approach datan styra forskningsprocessen.

Detta är särskilt värdefullt i studier med begränsad tidigare forskning eller där studien vill undvika att förutfattade teorier påverkar analysen (Thornberg & Charmaz, 2014). För denna studie blir grounded approach särskilt relevant. Eftersom NPF omfattar ett brett spektrum av individuella upplevelser och behov, samt har underrepresenterats i tidigare forskning (Davidson et al. 2022)

Detta tillvägagångssätt möjliggör en mer exakt kartläggning av deltagarnas faktiska erfarenheter och utmaningar, vilket är avgörande för att utveckla riktade och effektiva lösningar för att förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet. Grounded approach är särskilt lämplig för analys av kvalitativ data eftersom den möjliggör en djupgående, induktiv analys som är nära knuten till det empiriska materialet. Vilket blir idealt när man arbetar med komplexa eller mångfacetterade textdata. Denna metod kan avslöja underliggande mönster och teman som kanske inte är omedelbart uppenbara och är därför användbart för att förstå deltagarnas perspektiv på ett nyanserat sätt (Bryman, 2016).

3.2 Målgrupp

Studien avser att representera individer med en eller flera neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF). I kontrast till Begripsams egna projekt *Autism och kollektivtrafik*, har undersökningen beslutat att inte begränsa deltagarna till en specifik NPF-diagnos. Detta beslut togs tillsammans med vår kontaktperson då omfattningen av denna studie ansågs gynnas av att inte begränsas till en specifik diagnos då det minskade chans för en betydelsefull respondentskala. Samt av den ökade förekomsten av överlappande diagnoser hos individer med NPF, där en person ofta har flera samtidiga diagnoser. Att inte begränsa deltagarna i studien till en specifik neuropsykiatrisk funktionsnedsättning (NPF) är avgörande för att motverka problem med intersektionalitet och risken för att individer faller mellan stolarna.

Vetrano et al. (2018) visar att individer med NPF ofta har flera av samtliga diagnoser innefattat i NPF, vilket skapar komplexa behov som inte alltid fångas vid en snäv diagnosbegränsning. Genom att inkludera en bredare grupp strävar studien efter att ha en mer heltäckande förståelse för de varierande behov och interaktioner som påverkar dessa individers funktion och livskvalitet. Detta tillvägagångssätt minskar risken för att vissa individer inte får adekvat stöd och bidrar till utvecklingen av mer effektiva och tillgängliggjorda stöd- och vårdstrategier. Därmed strävar studien efter att fånga en bredare

och mer representativ uppsättning av erfarenheter och upplevelser. Denna holistiska ansats förväntas bidra till en mer nyanserad och omfattande bild av de problem och utmaningar som dessa individer står inför.

För att säkerställa att enkäten når den avsedda målgruppen har den distribuerats via selekterade online-communityn på sociala medier som karakteriseras för att samla individer med NPF-diagnoser. Detta inkluderar etablerade Facebook-grupper och andra relevanta plattformar på sociala medier. Enligt Ejlertsson (2019:24) är ansatsen mot att specificera sin målgrupp vital, för att uppnå meningsfull data. Genom att använda denna metod strävar studien efter att optimera validiteten i de insamlade data, samt att datainsamlingen är inriktad på att säkerställa respondentens relevans till studien.

3.3 Urval

Enkäten distribuerades via ett bekvämlighetsurval, genom att använda redan etablerade online-communityn för att nå målgruppen för studien. Detta valdes i hänsyn till att det är den mest lämpliga metoden för studier med de begränsningar av tidsramar och resurser som denna studien hade (Etikan, Musa & Alkassim, 2016)

Enkäten delades via Begripsams Facebook-sida samt i den låsta Facebook-gruppen Autism Skåne, där medlemmarna själva antingen har diagnosen autism eller är nära anknutna till någon med diagnosen. Trots att detta inte helt utesluter risken för deltagande från personer utan NPF-diagnos, har vi strävat efter att minimera denna risk genom att formulera tydlig specificering av målgruppen i enkäten, där vi ber om att endast personer med en NPF-diagnos ska svara. Att distribuera enkäten online medför flera fördelar särskilt när det gäller att nå specifika målgrupper. Enligt Couper (2008) erbjuder online-enkäter en kostnadseffektiv och tidsbesparande metod för datainsamling, samtidigt som de möjliggör snabb och enkel tillgång till ett brett urval av deltagare. Dessutom kan den digitala distributionen öka deltagarens tillgänglighet och svarsfrekvens, särskilt bland grupper som kan ha begränsad tillgång till andra undersökningsmetoder eller som kan känna sig mer bekväma med att delta anonymt online. Därmed bidrar denna metod till att förbättra representativiteten och validiteten i studiens resultat, eftersom den underlättar rekryteringen av deltagare som är direkt relevanta för studiens syfte (Couper, 2008). De valda forumen som enkäten distribuerades på är väletablerade plattformar för personer med NPF och deras anhöriga. Detta i förhoppning av att säkerställa en hög grad av relevans och engagemang bland

medlemmarna, vilket är viktigt för att samla in insikter som är specifika för målgruppen (Herring, 2014).

3.4 Etiska principer

Studiens etiska tillämpning har haft utgångspunkt i Vetenskapsrådets fyra forskningsetiska principer: *Informationskravet*, *samtyckeskravet*, *konfidentialitetskravet* samt *nyttjandekravet*. (Vetenskapsrådet, 2017).

Ett centralt fokus för denna studie har varit att upprätthålla anonymitet och konfidentialitet, särskilt med tanke på studiens inriktning på personliga upplevelser. Enligt Bell och Waters (2016, s. 64-65) är konfidentialitet avgörande för att skydda respondenternas integritet. De understryker vikten av att respondenterna inte ska kunna identifieras, och att forskarna inte bör ha tillgång till personlig information som kan leda till identifiering. Detta ligger i linje med konfidentialitetskravet (Vetenskapsrådet, 2017).

I denna studie har vi vidtagit åtgärder för att garantera anonymitet genom att distribuera enkäten via sociala medier, vilket gör den tillgänglig för målgruppen och samtidigt skyddar deltagarnas identitet. Eftersom det inte går att identifiera vem som har svarat eller vilka svar de har gett, säkerställs anonymiteten (Creswell, 2014). Vid en tidigare planeringsfas övervägdes det att be utvalda organisationer centrerade runt NPF att distribuera enkäten till sina medlemmar. Detta alternativ avvisades för att undvika att få tillgång till personliga uppgifter som e-postadresser, vilket skulle kunna äventyra konfidentialiteten. Åtgärderna vidtagna i denna studie är också förenliga med Vetenskapsrådets informationskrav och samtyckeskrav, som betonar vikten av att deltagarna är fullt informerade om studiens syfte och att deras deltagande är frivilligt och baserat på informerat samtycke (Vetenskapsrådet, 2017).

Vidare har vi strikt följt nyttjandekravet, som innebär att den insamlade informationen endast får användas för det specifika forskningsändamål som deltagarna informerats om och samtyckt till. Detta innebär att den insamlade datan inte kommer att användas för andra syften eller delas med tredje part utan uttryckligt medgivande (Vetenskapsrådet, 2017).

I ett tillgänglighetsperspektiv tillåter enkäten även att närstående kan besvara den på uppdrag av personen med NPF-diagnos, förutsatt att det är den diagnostiserades upplevelser som mäts. Dessutom erbjuds möjligheten att delta genom att kontakta författarna direkt via telefon för

de som har behov av detta. Trots noggranna etiska överväganden och korrigeringar kan vissa begränsningar och exkluderingar fortfarande uppstå på grund av begränsade resurser och den kunskap som finns tillgänglig (Sandelowski, 2010). Begränsade resurser kan resultera i otillräcklig datainsamling och bristande representativitet bland deltagare, medan bristande kunskap kan påverka både studiens utformning och resultatens tolkning. Detta kan leda till att viktiga perspektiv och erfarenheter inte beaktas fullt ut. Det är därför viktigt att vara medveten om dessa begränsningar när resultaten tolkas och används.

3.5 Datainsamling

Samarbetet med Begripsam AB initierades tidigt i studiens utformning, vilket gav en gedigen introduktion till området. För att skapa en initial förståelse för neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF) inleddes arbetet med att granska information från väletablerade källor såsom Autism Skåne (2024), Riksförbundet Attention (2024) och Begripsam AB (2024). Dessa källor erbjöd en viktig kontext och bakgrund till studien och hjälpte till att formulera en grundläggande förståelse för det undersökta området. För att öka förståelsen i ämnet genomfördes en sökning på Lunds universitets databas för vetenskapliga publikationer, lubsearch, för att kartlägga befintlig forskning om NPF och kollektivtrafik. Detta steg var avgörande för att förstå vad som redan är känt om ämnet och för att identifiera forskningsluckor (Fink, 2013). I samråd med Viktor Johansson, tillgänglighetsexpert vid Begripsam AB, som även agerat kontaktperson under studiens gång, tillämpades frågeställningen som ville undersöka hur personer med NPF upplever kollektivtrafiken som tillgänglig. Johansson har framhållit att diskussioner ofta förs om personer med funktionsnedsättningar snarare än med dem. Han påpekar att upplevelser ofta reduceras till siffror och kalkyler, snarare än att beskriva vad människor verkligen känner (personlig kommunikation, Viktor Johansson, 4 mars 2024). Här togs beslutet att studien frågeställning skulle utformas ifrån individer med NPF egna perspektiv.

Tidigt i processen togs ett beslut om att inte utföra intervjuer, trots studiens kvalitativa strävan. En viktig faktor bakom valet var att studiens deltagare bestod av personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF), vilket ställer särskilda krav på både etiska och praktiska överväganden. För många individer med NPF kan en intervjusituation vara påfrestande på grund av svårigheter med social interaktion, stress i kommunikativa

sammanhang, eller behov av extra tid för att bearbeta information. Skriftliga enkäter erbjuder en mer flexibel och tillgänglig metod, där deltagarna kunde svara i sin egen takt och i en miljö där de kände sig trygga. Därmed avsåg studien efter övervägningar att enkät möjliggjorde ett mer genomtänkt och autentiskt svar. Samt visar tidigare forskning att majoriteten av unga personer med NPF idag känner sig mer bekväma i digitala miljöer än fysiska (Begripsam, 2024).

Empirin samlades in med enkät där respondenterna blev ombudda att beskriva deras upplevelse av kollektivtrafiken. För att tydliggöra vad som avsågs med kollektivtrafik utformades en begreppsdefinition i enkäten om vilka transportmedel som inkluderas under begreppet, i syfte att säkerställa klarhet och underlätta förståelsen av studiens fokus. Trots att den ursprungliga avsikten med studien var att använda en mixed methods-ansats, med både kvantitativa flervälsfrågor och en kvalitativ öppen fråga, beslutades det att fokusera på den kvalitativa datan. Genom att analysera de öppna svaren med en grounded approach identifierades återkommande teman och mönster i deltagarnas beskrivningar (Glaser och Strauss, 1967).

3.6 Analysmetod

Av de 18 svar som inkom på den öppna frågan har 14 kategoriserats och analyserats. Begränsningen till 14 respondenter i denna studie är ett resultat av att övriga insamlade svar var för kortfattade eller ofullständiga för att möjliggöra en adekvat analys. Studien avser att dessa 14 respondenter erbjuder tillräcklig substans och detaljer för att säkerställa en grundlig och meningsfull analys av det empiriska materialet.

Efter insamlingen av textdata från enkäten genomfördes en noggrann kodning av materialet. En kodbok utarbetades för att systematiskt kategorisera och strukturera de öppna svaren. Kodningen utfördes iterativt, där datan kontinuerligt bearbetades för att identifiera nya teman och mönster, vilket speglar den öppna och flexibla karaktären hos grounded approach (Birks & Mills, 2015). I analysen presenteras den textbaserade datan som numrerade citat. Dessa citat har endast modifierats i den utsträckning att stavfel har rättats och skiljetecken har lagts till för att underlätta läsbarheten. I övrigt har citaten eller utdragen återgivits i sitt ursprungliga skick.

Under analysprocessen granskades de öppna svaren upprepade gånger för att säkerställa att alla relevanta teman identifierades. Utifrån det empiriska materialet utvecklades två huvudkategorier: *utsatthet* och *utanförskap*. De utgjorde grunden för det teoretiska ramverk som används för att analysera och diskutera resultaten. Framställningen av dessa kategorier fördjupas i kapitel 6 *Empiri och analys*. Efter att ha definierat dessa grundbegrepp genomfördes en genomgång av tidigare forskning för att placera våra resultat i ett bredare sammanhang och för att förstå hur vår studie relaterar och kontrasterar till befintlig kunskap (Bryant, 2017).

4. Empiri och analys

Baserat på det empiriska materialet erbjuds en djupgående inblick i erfarenheterna av kollektivtrafik som rapporterats av individer med NPF-diagnoser. Den insamlade datan indikerar att de problem som framkommer inte endast handlar om bristande tillgänglighet i teknisk mening, utan även om hur dessa brister påverkar individens känsla av trygghet och välbefinnande under resan. I analysen framträder utanförskap och utsatthet som centrala begrepp, eftersom de belyser de huvudsakliga sociala och emotionella utmaningar som personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF) upplever i kollektivtrafiken. Dessa begrepp ger en djupare förståelse för hur individens upplevda identitet och relationer påverkas av både interna och externa faktorer.

4.1 Begreppsutveckling baserad på empiriska data

Kodboken har utformats med två huvudkategorier som framkom ur kontexten i citaten: *utanförskap* och *utsatthet*.

Utanförskap beskriver hur individer med NPF ofta känner sig utestängda från den bredare sociala gemenskapen. Citaten från empirin visar att samhällets normer och konventioner kan skapa en känsla av att inte riktigt passa in, vilket leder till att individer känner sig som avvikande. Denna känsla av att stå ut från normen ökar medvetenheten om andras bedömningar och förstärker känslan av social isolering. När personer med NPF upplever att de inte fullt ut kan delta i det sociala livet, särskilt i kollektivtrafiken, bidrar detta till en upplevelse av att vara utanför.

Utsatthet beskriver den känsla av sårbarhet och osäkerhet som uppstår när individer känner sig otrygga i sina omgivningar. För personer med NPF kan kollektivtrafikens sensoriska och sociala krav skapa stress och oro. Osäkerhet kring tidtabeller, rutter och sociala normer förstärker denna känsla av utsatthet, där individer kan uppleva ökad ångest och stress. Denna känsla av utsatthet innebär att kollektivtrafik kan uppfattas som en mentalt och emotionellt påfrestande upplevelse, vilket kan leda till att vissa individer undviker att använda den helt eller känner sig överväldigade.

Tillsammans förklarar utanförskap och utsatthet den omfattande påverkan som kollektivtrafiken har på individers livskvalitet och psykologiska välbefinnande, som kan utläsas i empirin. Genom att identifiera dessa begrepp som centrala för personernas erfarenheter, understryker studien behovet av att adressera både sociala och fysiska aspekter för att förbättra deras integration och välbefinnande i det offentliga rummet.

4.2 Kodbok

Nedan redogörs för metodiken bakom kategoriseringen av de insamlade citaten, samt exempel som illustrerar placeringen av citaten inom respektive kategori. För att underlätta referenser i den efterföljande analysen har varje citat tilldelats en unik numrering. Det är viktigt att notera att vissa citat kan passa in i flera teoretiska ramverk, och denna komplexitet behandlas också i analysen.

Kategori	Koder	Operationalisering	Exempel:
Utanförskap	Gömma sig, osäkerhet, tillgänglighet. Självmedveten, Informationsbrist.	Beskrivning av fenomen/upplevelser som får individen att känna sig fränskild andra individer i samhället, eller faktorer som hindrar individen att delta i ett sammanhang.	“[...]Tåg är jobbigt för då kan man inte gömma sig på samma sätt. [...] Jag blir påmind att jag aldrig lyckas med att helt klä mig rätt eller sätta upp håret rätt. Jag använder inte smink, vet inte vilka parfymers de har, jag rör och pratar inte på samma sätt.” “Jag väljer ofta längre resvägar för att det blir färre ombord på tågen då. Pågatåg före Öresundstågen”
Utsatthet	Behov, otrygg, osäkerhet, oss, vi, tillit	Individens intryck av att bli utpekad i sociala situationer på grund av hans diagnos, och en upplevd sårbarhet att egenskaper kopplat till sin diagnos får en negativ laddning i samhället.	“Det jobbigaste är att folk sitter för nära så att de nuddar en. Jag tycker inte om när folk nuddar mig.” “[...] Är relativt introvert och blir stressad av att ha mycket folk runt mig. Åker förbi några stationer där det kan vara stökigt ibland. Känner mig då otrygg.”

4.3 Utanförskap

Det beror på. Är det mycket folk? Plågsamt. Är det väldigt glest? Chill! Är det ett gammalt tåg? Obekväma säten men funkar. Nytt tåg? Bekväma säten, men mår fysiskt dåligt av belysningen och pipet från dörrarna. Ståplats? Hela min kropp skriker av smärta. På buss? Ännu värre för jag kan inte hålla balansen och når ofta inte nåt handtag. Gillar buss mer än tåg för det är större chans att inte ha nån intill sig, men det blir ett värre val när jag ändå måste ha någon bredvid mig. Ständig osäkerhet att blippa telefonen på bussen, jag lyckas aldrig på första försöket [...]. (cit nr. 1)

I citat 1 ges en detaljerad inblick i de många olika faktorer som kan påverka upplevelsen av att resa med kollektivtrafik för en person med NPF-diagnos. Respondenten beskriver hur allt från antalet passagerare, komforten på sätet, belysningen i tåget, till små tekniska detaljer som att blippa busskortet kan påverka hur bekväm hen känner sig under resan. Joelsson och Henriksson (2023) diskuterar hur dessa praktiska aspekter är avgörande för att en person med NPF-diagnos ska känna sig trygg och bekväm i kollektivtrafiken. Om dessa faktorer inte fungerar väl eller känns tillgängliga för personen kan det skapa en känsla av utanförskap och en stark upplevelse av att kollektivtrafiken inte är tillgänglig efter deras behov.

Citatet illustrerar hur små detaljer, som för andra resenärer kan framstå som obetydliga, kan ha en stor inverkan på en person med NPF-diagnos. När dessa praktiska detaljer inte fungerar optimalt eller orsakar obehag, kan det skapa en känsla av att vara utanför eller osedd i kollektivtrafiksystemet.

Det är jobbigt med många människor, många ljud, många dofter. Ibland är det jobbigt om jag sitter på fel håll i tåget, för allt rusar förbi alldeles för snabbt. Byten är besvärlig och om något är försenat eller om jag missar bussen/tåget har jag svårt att tänka att det kommer en/ett nytt. Jag kan inte sitta i en tyst avdelning för jag kan inte själv vara tyst. (cit nr. 2)

Citat 2 ger en ytterligare dimension till diskussionen genom att belysa hur sensoriska överbelastningar som ljud, dofter och synintryck påverkar en person med NPF-diagnos under en resa med kollektivtrafik. Respondenten beskriver hur olika faktorer som att sitta åt fel håll i tåget, byten av transportmedel, och förseningar skapar en känsla av osäkerhet och obehag. Lindqvist (2016) diskuterar i sitt arbete hur människor med funktionsnedsättningar ofta möter diskriminering och fördomar, vilket kan leda till en känsla av utanförskap i samhället. Detta citat återspeglar denna känsla genom att visa hur bristen på tillgängliggörande för sensoriska behov kan göra kollektivtrafiken till en utmanande och otrygg miljö för personer med NPF-diagnoser.

Respondenten nämner också att hen är medveten om att det finns avdelningar i tåget som är avsedda för tystnad, men att hen inte kan utnyttja dessa på grund av sin oförmåga att själv vara tyst. Detta illustrerar en situation där tillgängligheten i kollektivtrafiken inte fullt ut tar hänsyn till individuella behov, vilket kan leda till att personer med NPF-diagnoser känner sig utanför och marginaliserade. Lindqvist (2016) påpekar att även om det kan vara komplext att tillgodose allas behov, försvinner inte känslan av utanförskap för de individer som inte kan dra nytta av de tillgängliggörande åtgärder som finns.

[...] Det är väldigt läskigt att åka men jag har inga alternativ på grund av mina funktionsnedsättningar. Jag hade mycket hellre kunnat gå och cykla men eftersom jag inte kan det så är jag fast med att nästan dagligen utsätta mig själv för otrygga situationer där jag måste lita på främlingar [...] (cit nr. 3)

Citat 3 beskriver hur en person känner sig tvungen att använda färdtjänst på grund av sina funktionsnedsättningar, trots att det skapar en känsla av otrygghet och maktlöshet. Detta citat speglar en situation där personen känner sig fast i en position av beroende, där valet av färdmedel är begränsat av funktionsnedsättningen, och där alternativen är otillgängliga eller otrygga. Joelsson och Henriksson (2023) diskuterar hur viktigt det är för människor att kunna röra sig utanför hemmet och delta i samhället, men de påpekar också att brister i kollektivtrafikens tillgänglighet kan leda till att individer känner sig exkluderade från dessa möjligheter.

Respondenten uttrycker också en önskan att kunna använda andra färdmedel, som gång eller cykel, men på grund av sina funktionsnedsättningar är detta inte möjligt. Denna situation kan tolkas som en form av alienation, där individen upplever att de inte har samma frihet och valmöjligheter som andra i samhället. Joelsson och Henriksson (2023) understryker att när kollektivtrafiken inte fungerar för personer med särskilda behov, skapas ett utanförskap som kan ha långtgående konsekvenser för individens känsla av tillhörighet och deltagande i samhället

Kollektivtrafik är fantastiskt! Att åka buss är bäst, för då tittar alla framåt. Dessutom är det ofta tystare än på tåg. Tåg är jobbigt för då kan man inte gömma sig på samma sätt. Folk går förbi en hela tiden, vare sig de ska av eller på eller bara byta plats. På tåg blir jag ofta extremt medveten om hur avvikande jag ser ut, hur hårt jag än anstränger mig för att se ut som neurotypiska tjejer. Jag blir påmind att jag aldrig lyckas med att helt klä mig rätt eller sätta upp håret rätt. Jag använder inte smink, vet inte vilka parfymers de har, jag rör och pratar inte på samma sätt.
(cit nr. 4.)

I citat 4 framträder en annan aspekt av upplevelsen av att resa med kollektivtrafik för personer med NPF-diagnoser. Här beskriver respondenten en känsla av att inte passa in i den

sociala miljön på tåg, där hen blir medveten om hur hen avviker från normen för vad som anses "normalt". Denna upplevelse sträcker sig bortom de praktiska aspekterna av resan och rör sig in på ett mer socialt och identitetsrelaterat plan. Joelsson och Henriksson (2023) betonar vikten av tillgång till sociala aktiviteter och fritid för personer med NPF-diagnoser, och de argumenterar för att kollektivtrafiken ofta är en nyckel till att möjliggöra detta.

Respondenten beskriver hur hen känner sig annorlunda och utanför, något som förstärks av den sociala exponeringen på tåget. Detta kan leda till att hen undviker att använda kollektivtrafik, vilket i sin tur kan leda till en form av socialt utanförskap. Joelsson och Henriksson (2023) argumenterar för att dessa sociala och psykologiska aspekter är lika viktiga som de praktiska, och att bristande tillgänglighet i kollektivtrafiken kan få allvarliga konsekvenser för individens deltagande i samhället och känsla av tillhörighet.

Jag väljer ofta längre resvägar för att det blir färre ombord på tågen då. Pågatåg före Öresundstågen. (Citat nr. 5)

I citat 5 beskriver en person med NPF-diagnos att hen anpassar sina reseval för att minska den sensoriska och sociala överbelastningen. Genom att välja tåg med färre passagerare, trots att det innebär längre resor, strävar individen efter att skapa en mer hanterbar och mindre stressande reseupplevelse.

Joelsson och Henriksson (2023) framhäver att personer med NPF-diagnoser ofta utvecklar personliga strategier för att navigera i miljöer som inte är tillräckligt tillgängliga för deras behov. Detta citat illustrerar just en sådan strategi: att välja en tågtyp som innebär färre medpassagerare för att undvika den obehagliga och stressiga upplevelsen av att vara omgiven av många människor. Det framhäver behovet av att kollektivtrafiken bör vara mer tillgänglig för att minimera behovet av sådana individuella justeringar.

Jag saknar en möjlighet för en tyst miljö när jag åker buss. Som många andra npf personer är jag ljuskänslig. Jag känner mig ängslig när andra passagerare är högljudda och betar sig olämpligt på bussen. (Citat nr. 6)

Citat 6 belyser en upplevelse av utanförskap som uppstår när kollektivtrafikens miljö inte är tillgänglig för personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF). Enligt Lindqvist (2016), som beskriver utanförskap i relation till funktionsnedsättningar, kan bristande kunskap och förståelse från samhällets sida leda till att personer med funktionsnedsättningar inte får samma förutsättningar som andra. Denna brist på

tillgänglighet resulterar i att dessa individer upplever en känsla av att stå utanför det norm förklarade samhällslivet och därmed känna sig exkluderade.

I det aktuella citatet framkommer hur den tysta och ljuskänsliga miljön i kollektivtrafiken bidrar till en känsla av isolering och ångslan. När kollektivtrafiken inte erbjuder en möjlighet till en tyst och sensoriskt kontrollerad miljö, tvingas personer med NPF navigera i en situation som är både överväldigande och obehaglig. Detta kan ses som ett exempel på hur samhällsstrukturer misslyckas med att skapa tillgänglighet och inkludering, vilket enligt Lindqvist kan leda till att individer med funktionsnedsättningar känner sig utestängda.

Lindqvist (2016) framhäver att brist på insikt om specifika behov hos personer med funktionsnedsättningar resulterar i otillräcklig tillgång och därmed utanförskap. Det aktuella citatet illustrerar hur bristen på tillgänglighet i kollektivtrafiken skapar en miljö där personer med NPF inte kan delta på lika villkor, vilket bidrar till en känsla av utanförskap. Genom att inte tillhandahålla en tillgänglig och inkluderande miljö förstärks dessa individers känsla av att vara marginaliserade och utestängda från en normativ kollektivtrafikupplevelse. Detta understryker behovet av ökad medvetenhet och förståelse för att skapa en mer inkluderande kollektivtrafik där alla, oavsett funktionsförmåga, kan delta utan att känna sig exkluderade.

4.4 Utsatthet

[...] Jag måste lita på att dom kommer ta mig till punkt A till B. De vet var jag bor, vad jag heter, vart jag ska och mitt personnummer. Jag vet inget om dem eftersom att hälften av dem inte ens har sin taxilegitimation framme och inte berättar vad de heter. [...] De är ofta både sena och tidiga. Om jag inte är redo att åka 20 minuter tidigare blir dom oftast sura för att det blir stressigt för dom att vänta på tiden som dom skulle hämta mig, är dom tidig säger dom att det är bra för då hinner dom men mitt jobb påverkas, min tid är enligt dom inte lika viktig. Om jag ska fortsätta skriva om alla problem och hur chaufförerna behandlar oss som åker hade det nästan blivit en bok. Det är alltid ord mot ord och jag får utskällningar av chaufförerna ibland för att jag inte är klar och väntar ute på dom 10 minuter innan eller för att jag har glömt att jag har en halv rökt cigarett i fickan.[...]. (citat nr. 3)

I ett annat utdrag från citat 3 framkommer en tydlig känsla av maktlöshet och utsatthet hos respondenten, vilket kan kopplas till begreppet utsatthet. När en person måste förlita sig på att en annan ska ta dem från punkt A till B, utan att själv ha någon kontroll över situationen, uppstår en känsla av osäkerhet och sårbarhet. Särskilt problematiskt är att föraren har tillgång till mer information om passageraren än vad passageraren har om föraren, vilket skapar en obalans i maktrelationen och förstärker känslan av maktlöshet. Dessutom uttrycker respondenten en frustration över att föraren anser sin egen tid vara viktigare än passagerarens, vilket underminerar passagerarens autonomi och värdighet.

Denna situation illustrerar hur en i grunden praktisk handling, som att resa från en plats till en annan, blir laddad med komplexa känslor av otrygghet och brist på respekt för individens tid och värdighet. Teoretiskt sett kan detta kopplas till strukturell ojämlikhet i relationer där en part, i detta fall chauffören, har större kontroll över situationen än den andra. Detta resonemang kan även knytas till Bradley (2016), som diskuterar hur den sociala tryggheten för individer med funktionsnedsättningar ofta offras för att uppfylla schemalagda tidsramar. Detta leder till att individens personliga behov och sociala trygghet åsidosätts till förmån för en strikt tidsram, vilket ytterligare förstärker känslan av utsatthet och marginalisering.

Det finns jättemycket som är bra, till exempel info på skärmar inne i buss/tåg/spårvagn etc... men ibland är inte skärmar på med rätt info. Att behöva processa allt och hålla koll på var man är för att gå ut på rätt hållplats i en stad man inte är van vid är svårt. (citrat nr. 7)

I citat 7 belyser en specifik aspekt av utsatthet som personer med NPF-diagnoser kan uppleva i kollektivtrafiken. Trots att det finns tekniska hjälpmedel som informationsskärmar som kan underlätta resandet, framhäver respondenten att brister i dessa system kan skapa en betydande nivå av osäkerhet och stress. När informationsskärmar inte fungerar korrekt, tvingas resenären med NPF att hantera ytterligare stress genom att konstant övervaka sin position och navigera i en för dem ovana miljö. Detta kan göra dem extra sårbara för misstag och öka deras känsla av utsatthet.

Denna upplevelse av utsatthet kan förstås genom Bradley (2016) som beskriver hur brister i tillgång till och kvaliteten på stödverktyg kan förstärka marginalisering och känslor av osäkerhet bland personer med funktionsnedsättningar. Enligt Bradley kan bristande konsekvens och tillförlitlighet i sådana system bidra till att individer med NPF känner sig ytterligare isolerade och utsatta. När de tekniska hjälpmedlen inte möter deras behov på ett pålitligt sätt, ökar risken för att de upplever negativa effekter som stress och osäkerhet, särskilt i komplexa eller nya miljöer.

Trots att det tekniska stöd som erbjuds kan vara välkommet, visar detta citat på behovet av att säkerställa att dessa verktyg fungerar konsekvent och pålitligt för att minska den utsatthet som uppstår när användarna är osäkra på sin omgivning. Det understryker vikten av att utforma och implementera tekniska lösningar som verkligen tillgodoser användarnas specifika behov och därmed minskar den stress och utsatthet som kan uppstå vid bristande funktionalitet.

Jag använder mycket färdtjänst när jag reser med kollektivtrafik. Ofta långa samåkningar och att inte veta vart man ska är en jobbig sak för mig. Vet aldrig hur lång resan blir eller vem jag ska åka med. Medresenärer kan vara högljudda och det är otroligt jobbigt. När jag åker buss och tåg saknar jag att vara självständig då jag behöver hjälp att komma av och på tåget/bussen då jag använder rullstol med och det är väldigt jobbigt att hela tiden behöva vänta på hjälp eller behöva be om hjälp för att oftast busschaufförer inte förstår att de behöver komma bak och hjälpa mig med rampen. Man känner sig väldigt liten och till besvär när man inte kan komma av och på själv och jag som har svårt med det sociala har även svårt att be om hjälp av andra. (citrat nr. 8)

Citat 8 belyser en annan dimension av utsatthet, där individens identitet och självständighet hotas genom att hen ständigt måste förlita sig på andra för att använda kollektivtrafiken. Personen beskriver hur det ständiga behovet av att be om hjälp och att vara beroende av andra för att komma av och på fordonen leder till känslor av att vara "liten och till besvär". Detta resonemang kan kopplas till Gustavsson och Westins (2023) teorier om identitet och utsatthet, där beroendet av andras assistans underminerar individens känsla av självständighet och självrespekt.

Situationen som personen beskriver är inte bara en praktisk utmaning, utan också en psykologisk påfrestning som påverkar individens självbild och identitet. Likt Bradley (2016) menar på, blir personen tvungen att förlita sig på sin omgivning, vilket skapar en situation där social sårbarhet och beroende av utomstående blir centrala faktorer. Detta leder till en djupare känsla av utsatthet, där individens sociala trygghet och självständighet hotas av strukturella hinder och bristande tillgänglighet i kollektivtrafiken. Detta illustrerar hur en på ytan enkel uppgift som att resa med kollektivtrafik kan bli en komplex och sårbar situation för personer med funktionsnedsättningar, vilket ytterligare förstärker deras känsla av marginalisering och social utsatthet.

Det är ofta förseningar, inställda pendeltåg. Ofta väldigt usel information. Har ingen alternativ resväg. Blir stressad. Är relativt introvert och blir stressad av att ha mycket folk runt mig. Åker förbi några stationer där det kan vara stökigt ibland. Känner mig så otrygg (citrat nr. 9)

I citat 9 beskrivs hur kombinationen av externa faktorer som förseningar, dålig information, och otrygga miljöer samverkar för att förstärka en känsla av stress och otrygghet för en person med NPF-diagnos. Här illustreras hur dessa redan komplexa och stressiga situationer förvärras av bristen på tillförlitliga alternativ och trygghet. Personen uttrycker en djupare otrygghet, som inte bara är relaterad till den fysiska miljön utan också till den psykologiska påfrestningen av att befinna sig i en folksamling, vilket ytterligare komplicerar resandet och förstärker känslan av utsatthet.

Detta resonemang kan kopplas till Gustavsson och Westins (2023) teori om utsattheten av identitet, där den stress och otrygghet som individen upplever förstärker känslan av att vara marginaliserad och osynlig i ett system som inte tillgodoser hans specifika behov. Det visar hur kombinationen av yttre omständigheter och inre psykologiska faktorer kan göra en redan svår situation ännu mer påfrestande, vilket understryker behovet av tillgänglighet och individfokuserad lösningar inom kollektivtrafiken. Samtidigt visar detta hur viktiga aspekter som säkerhet och trygghet ofta förbises i strukturerade system som främst fokuserar på effektivitet och praktikalitet.

När jag började åka buss, vilket är mitt primära sätt att åka runt med kollektivtrafik, så minns jag att jag skulle ta i stan, och det var två passagerare på hela bussen och jag vågade inte stiga på. Lösningen för mig var att åka med min far några gånger så att det var någon vid mig. Men även för att ta mig till starten av en busslinje så jag kan stiga på när ingen annan har fått chansen. Sen sakta med säkert byggt upp mer tolerans för att åka buss och när jag vara i mitten på en buss som va proppfylld och hade 'fullsatt' ljuset på bussen, och sen märkte att jag klarade och inte fick nån panik så ansåg jag den dagen att jag hade 'bemästrat' bussen, vilket gjorde det mycket enklare att åka tåg. Hoppas ni har en bra dag och jag är tacksam att jag får dela med mig mina upplevelser. (Citat nr. 10)

Citat 10 visar hur personen har hanterat och övervunnit sin rädsla och osäkerhet kring kollektivtrafik genom en gradvis process och stöd från en närstående.

Enligt teorin om utsatthet framstår individens initiala rädsla för att åka buss som ett uttryck för den stress och osäkerhet som ofta följer med användningen av kollektivtrafik för personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF). Den gradvisa exponeringen för denna utmanande situation, med stöd från en närstående, är en strategi som reflekterar ett sätt att hantera och minska den upplevda stressen. Genom att börja med mindre skrämmande situationer och långsamt öka utmaningarna, kunde personen bygga upp sin tolerans och känsla av kontroll, vilket ledde till en positiv förändring i hur kollektivtrafiken upplevs.

Denna strategi kan kopplas till Bradley (2016), som framhäver hur personer med NPF kan uppleva stark ångest och osäkerhet vid nya sociala och miljömässiga förändringar. Bradley (2016) argumenterar för att sådana strategier för gradvis exponering är avgörande för att minska stress och öka känslan av kontroll och trygghet. I det här fallet visar det sig att den gradvisa processen av att vänja sig vid att åka buss, stödd av en pålitlig närstående, hjälpte individen att känna sig mer säker och kompetent i sin kollektivtrafikupplevelse.

Analysen visar hur individens utsatthet minskas genom en kombination av stöd och gradvis exponering, vilket resulterar i en ökad känsla av kontroll och självförtroende. Detta

understryker vikten av att erbjuda både socialt stöd och strategier för gradvis aklimatisering när man arbetar med personer som upplever stor stress och osäkerhet i kollektivtrafikmiljöer.

Att det är mycket stress kring att vänta på färdtjänst för de är försenade ofta, och ibland kommer de inte alls, och ibland får man åka långa extra rundor för att komma hem eller dit man ska. Och mycket svårt att bli beviljad att få ha en ledsagare med i färdtjänst och svårt att få färdtjänst överhuvudtaget trots att man säger att man har mycket svårt att resa buss tåg. (Citat nr. 11)

Citat 11 belyser den stress och frustration som individer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF) kan uppleva när färdtjänstsystemet inte fungerar som förväntat.

Denna upplevelse kan också förstås genom linsen av utsatthet, där individer med NPF är särskilt sårbara för brister i system som är avsedda att stödja deras mobilitet och delaktighet. Enligt Bradley (2016) ökar bristen på tillförlitlighet och tillgång i sådana system stressen för personer med NPF, eftersom de är beroende av stabila och förutsägbara lösningar för att kunna delta i vardagliga aktiviteter utan att riskera överväldigande känslor av osäkerhet.

Respondentens erfarenheter av förseningar, oregelbundna rutter och brist på ledsagartjänster pekar på en djupgående utsatthet som är en följd av systemet för anropsstyrd trafiks brister. När färdtjänst inte fungerar effektivt eller när det finns hinder för att få nödvändigt stöd, som en ledsagare, innebär detta att individer med NPF måste hantera ytterligare nivåer av stress och osäkerhet, vilket påverkar deras välbefinnande och livskvalitet.

Lindqvist (2016) understryker att bristande tillgång och tillförlitlighet inom färdtjänstsystemet kan leda till en känsla av försummelse och marginalisering för personer med funktionsnedsättningar. Denna känsla av att vara försummad förvärras när systemet inte kan möta användarnas specifika behov, vilket kan skapa en känsla av att vara utestängd från samhällets funktioner och möjligheter. Lindqvist (2016) betonar vikten av att säkerställa att färdtjänst är både pålitlig och tillgänglig för att undvika ytterligare stress och känslor av osäkerhet för de som är beroende av sådana tjänster.

Jag saknar en möjlighet för en tyst miljö när jag åker buss. Som många andra npf personer är jag ljuskänslig. Jag känner mig ängslig när andra passagerare är högljudda och betar sig olämpligt på bussen. Citat nr. 6)

I en annan vinkel av citat 6 kan man avläsa en känsla av utsatthet, som uppstår när individens behov av en tyst och sensoriskt tillgänglig miljö inte tillgodoses i kollektivtrafiken. Ljuskänslighet och ängslan inför högljudda och olämpliga beteenden från andra passagerare

förstärker känslan av att vara utanför normen och oförmögen att påverka sin omgivning. Detta skapar en situation där individen inte bara är utsatt för sensoriska påfrestningar, utan också för sociala miljöer som inte är tillgängliga för deras specifika behov.

Enligt Joelsson och Henriksson (2023), i sitt arbete om tillgänglighet och kollektivtrafik, kan brister av tillgänglighet skapa hinder för att använda kollektivtrafik effektivt och bekvämt. De betonar hur en oflexibel miljö kan leda till minskad livskvalitet och ökad stress för individer med särskilda behov. När kollektivtrafiken inte tillgodoser behovet av sensorisk tillgänglighet, som t.ex. en tyst miljö eller reducerade ljusnivåer, kan det resultera i en påtaglig obehagskänsla och ökad stress för personer med NPF.

Det jobbigaste är att folk sitter för nära så att de nuddar en. Jag tycker inte om när folk nuddar mig. (Citat nr. 12)

I citat 12 uttrycker personen en betydande källa till obehag för personer med NPF-diagnoser, nämligen när folk sitter för nära och fysisk kontakt är ofrånkomlig. Enligt Bradley (2016) kan sådana sensoriska och sociala överbelastningar skapa starkt obehag och stress för individer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. När personliga gränser inte respekteras, kan det leda till en ökad känsla av utsatthet och oförmåga att kontrollera sin egen fysiska och emotionella miljö. Bradley (2016) betonar vikten av att tillgängliggöra kollektivtrafiken för att minimera sådana påfrestande upplevelser och skapa en mer tillgänglig och respektfull miljö för alla resenärer.

Sjukt att man satte upp tv-monitorer så pass att man tvingar passagerare att alltid behöva se den, aldrig kunna vika bort med blicken. Obehagligt som fanken! Ingen frågade om man verkligen ville tvingas se in i skärm med massvis av reklam osv. ett övergrepp på människan! Lyset på bussarna är så skarpa att man alltid mår illa. Värmen är för hög, ibland bränner det benen. Sätena på tåget gör att jag knappt klarar 25 minuter. Efteråt är jag alltid förstörd. Herregud, kan göra listan så lång. (Citat nr. 13)

Citat 13 uttrycker en djup känsla av utsatthet, där individen inte bara upplever fysiskt obehag, utan också en känsla av att vara tvingad och kontrollerad av sin omgivning. Att bli "tvingad" att se på skärmar med reklam och att inte ha någon möjlighet att undkomma starkt ljus, värme eller obekväma säten, upplevs som ett övergrepp på individens autonomi och välbefinnande. Här uppstår utsattheten inte bara genom de fysiska förhållandena, utan också genom en känsla av att bli förnekad rätten till en behaglig och valfri upplevelse.

Bradley (2016) diskuterar hur personer med funktionsnedsättningar ofta marginaliseras på grund av att de inte kan leva upp till samhällets normer, vilket i sin tur påverkar deras

autonomi negativt. Detta citat kan ses som ett exempel på denna marginalisering, där individens brist på kontroll över sin miljö förvärrar känslan av utsatthet och bidrar till en djupare känsla av exkludering från det samhälleliga normsystemet.

Jag är rädd i förväg att bussen inte ska komma i tid. Jag har svårt att hantera om den är sen. (Citat nr. 14)

I citat 14 reflekterar en känsla av oro och osäkerhet kopplad till kollektivtrafikens förmåga att hålla tidsramar. Denna oro kan kopplas till upplevelsen av utsatthet för individer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF).

Enligt Bradley (2016) är personer med NPF-diagnoser ofta känsliga för förändringar och osäkerheter, vilket kan leda till ökad stress när förutsägbarheten brister. För dessa individer kan tillförlitlighet och konsekvens vara centrala för deras känsla av trygghet och kontroll. I det aktuella citatet framkommer en rädsla för att bussen inte ska komma i tid, vilket illustrerar en djup oro för att inte kunna förutsäga och styra sin resesituation. Denna rädsla för förseningar är inte bara en reaktion på potentiella praktiska problem, utan också en reflektion av en större känsla av osäkerhet och maktlöshet.

Bradley (2016) framhäver att sådana upplevelser av osäkerhet kan förvärra känslor av stress och ångest, särskilt när individer med NPF inte har tillgång till förutsägbara och stabila system. Respondentens svårigheter att hantera förseningar kan således förstås som en del av den större utmaningen att navigera i en värld som ofta inte är tillgängliggjord efter deras behov för förutsägbarhet och stabilitet. För att minska denna stress och öka känslan av trygghet skulle kollektivtrafiksystemet behöva förbättra sin tillförlitlighet och förutsebarhet, vilket är avgörande för att göra kollektivtrafiken mer hanterbar för personer med NPF.

4.5 Sammanfattning av analys

I analysen framträder ett mönster där individens identitet som person med NPF påverkar hur hen presenterar och uppfattar sig själv. Samtidigt tenderar samhällets normer att skapa en upplevelse av att individen inte alltid passar in inom de rådande sociala konventioner. Detta medför en medvetenhet hos individen att man sticker ut, vilket gör att hen blir självmedveten om hur andra ser på en. Denna medvetenhet kan leda till att personer med NPF känner sig osäkra i sociala situationer, särskilt när de reser med kollektivtrafiken. Denna känsla av osäkerhet beskrivs i analysen som en form av utsatthet. Personerna kan vara medvetna om brister i kollektivtrafiken som kan orsaka obehag, och rädslan för att andra ska uppmärksamma detta leder till en

upplevelse av otrygghet när de reser kollektivt. Dessa faktorer utgör en röd tråd som leder till en känsla av utanförskap.

Studiens tydligaste resultat är att det största hindret för upplevd tillgänglighet är den sociala tryggheten. En betydande andel av svaren från studien visar att personer med NPF-diagnos upplever en känsla av utsatthet när de reser med kollektivtrafik, både på praktisk och emotionell nivå. Att använda kollektivtrafik blir en mentalt påfrestande upplevelse och en källa till stress för vissa, vilket kan leda till att de helt undviker det. För de respondenter som upplever att kollektivtrafik är deras enda alternativ för att ta sig runt blir denna känsla av utsatthet och sårbarhet avgörande för deras vardag. Analysen menar på att belysa svaren som visar en mer neutral inställning till att resa med kollektivtrafik. Vissa respondenter rapporterar inga större svårigheter med sitt resande, och det har till och med förekommit svar med positiva beskrivningar av sina upplevelser. Trots detta visar övervägande respons att resa kollektivt när man har en NPF-diagnos kan upplevas som utsatt och bidra till att denna population i samhället känner sig utanför.

Här belyser analysen hur kollektivtrafiken påverkar individers sociala och emotionella identitet samt deras känsla av tillhörighet. Analysen visar att den osäkerhet som kan uppstå i kollektivtrafiken har betydande konsekvenser för individerna. För personer med NPF kan denna osäkerhet leda till ökad stress och ångest, vilket i sin tur påverkar deras sociala interaktioner och emotionella välbefinnande. Osäkerhet kring tidtabeller, rutter och sociala normer i kollektivtrafiken kan förvärra känslan av utanförskap och isolering, samt skapa hinder för en meningsfull och trygg social integration. Denna påverkan kan resultera i en förstärkt känsla av att vara främmande eller utestängd från samhället, vilket i längden kan påverka deras övergripande livskvalitet och psykologiska hälsa.

Analysen syftar också till att framhäva nya insikter som skiljer sig från etablerade teorier om tillgänglighet och diskriminering inom kollektivtrafik för personer med NPF. Befintlig forskning har huvudsakligen fokuserat på fysiska strukturer och generella hinder för tillgänglighet, medan studien utforskar de sensoriska effekter som leder till överbelastning vilket specifikt påverkar individer med NPF. Vidare introducerar denna studien konceptet subtil diskriminering relaterat till sensorisk överbelastning, där miljömässiga faktorer undermedvetet exkluderar individer genom bristande tillgänglighet till deras mentala och

sensoriska behov. Detta perspektiv går ut över tidigare teorier som huvudsakligen adresserar fysiska hinder och tillgänglighet brister.

5. Diskussion

5.1 Metoddiskussion

Att använda en grounded approach kan ses som särskilt lämplig med tanke på ämnets komplexitet och den dynamiska karaktären hos deltagarnas upplevelser. Metoden möjliggjorde en utveckling av begrepp och teorier som direkt speglade det empiriska materialet, vilket gav en djupare förståelse för ämnet. På grund av att den ursprungliga idén inte kunde genomföras som planerat påverkades dock insamlingen av data till viss del, vilket ledde till vissa begränsningar. Till exempel hade tiden som användes för att utforma den kvantitativa datainsamlingen kunnat användas för att tidigare nå ut till respondenterna och därigenom erhålla fler insikter om deras beskrivna upplevelser. Trots detta gav den valda metoden flera fördelar, då den tillät en flexibilitet i att utforska deltagarnas upplevelser. Studien kan dock beaktas beroende av författarnas tolkningar, vilket kan påverka objektiviteten och trovärdigheten. I framtida studier skulle en mer strukturerad metod eller triangulering med kvantitativa data kunna övervägas för att ytterligare stärka validiteten.

Urvalet baserades på bekvämlighetsurval via sociala medier. Det utfördes strategiskt för att nå ut till en specifik målgrupp inom de begränsade resurserna som studien hade till sitt förfogande. Detta tillvägagångssätt möjliggjorde en snabb och effektiv datainsamling, men innebär även risker. Det kan ha begränsat mångfalden i deltagarnas demografiska bakgrund, vilket i sin tur kan ha påverkat variationen i upplevelser som studien lyckades fånga. En mer representativ och bredare urvalsstrategi hade kunnat erbjuda en mer holistisk bild av situationen för personer med NPF-diagnoser i kollektivtrafiken. För framtida utveckling skulle ett slumpmässigt urval ge en mer representativ bild av populationen, oavsett om studien är kvalitativ eller kvantitativ, eftersom det minskar risken för systematisk bias och ökar generaliserbarheten (Fink, 2013).

Studien saknar en geografisk avgränsning, vilket begränsar möjligheten att dra slutsatser specifika för ett visst område. Däremot kan detta beslut ha bidragit till en bredare respondentbas, vilket ökar generaliserbarheten av resultaten. Judith Bell och Stephen Waters

(2016:131) betonar att den tid som finns till förfogande är avgörande för omfattningen av datainsamling i en studie. I en mindre studie med en begränsad tidsram kan låga svarsfrekvenser utgöra ett hinder, eftersom tiden inte alltid räcker till för att vänta in en eventuell ökning i svar.

Enkätundersökningen distribuerades delvis via en Facebook-grupp som specifikt är avsedd för individer med autism. Detta val av distributionskanal medför viss risk för överrepresentation av autism-diagnosen i studiens urval, eftersom gruppens medlemmar primärt identifierar sig med autism snarare än en bredare NPF-diagnos. Det är viktigt att notera att medan studien syftar till att undersöka neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF) som en helhet, kan det faktum att en stor andel av deltagarna kommer från en autism-specifik grupp påverka hur resultaten tolkas. Detta innebär att resultaten kan spegla specifika erfarenheter och utmaningar som är unika för personer med autism eller för dem som har en kombination av autism och andra NPF-diagnoser. Därför bör resultaten tolkas med beaktande av denna potentiella bias, och det kan vara nödvändigt att genomföra ytterligare analyser eller studier för att säkerställa att resultaten är representativa för hela NPF-populationen snarare än en specifik delmängd.

På grund av att enkäten delvis distribuerades på en öppen plattform är det svårt att bedöma omfattningen av den potentiella biasen. En annan faktor är att enkäten inte inkluderade frågor som specifikt kartlade vilken typ av NPF-diagnos respondenterna hade. Detta innebär att vi inte har detaljerad information om förekomsten av olika NPF-diagnoser bland deltagarna, vilket gör det svårt att avgöra i vilken grad autism-diagnosen kan ha överrepresenterats i urvalet. Om enkäten hade inkluderat en sådan fråga, skulle det ha varit lättare att identifiera om det fanns någon bias i resultaten relaterad till överrepresentation av vissa NPF-diagnoser. Genom att förstå vilka diagnoser som var mest framträdande bland deltagarna, skulle vi ha kunnat bedöma mer noggrant hur resultaten reflekterar de olika erfarenheterna inom NPF-gruppen och om specifika diagnoser har påverkat resultaten. Denna brist på diagnostisk specificitet i enkätundersökningen begränsar vår förmåga att dra definitiva slutsatser om eventuell bias och betonar vikten av att överväga sådana faktorer i framtida forskning.

Valet att inte inkludera en fråga om respondentens diagnos gjordes för att syftet med studien var att NPF-gruppen snarare än att särskilja mellan olika diagnoser. Detta skulle kunna fragmentera analysen och försvaga förståelsen av gemensamma erfarenheter. Att fokusera på

specifika diagnoser kan dessutom riskera att skapa en onödig betoning på skillnader istället för att framhäva likheter, vilket kan påverka datakvaliteten och studiens syfte negativt.

Etiska överväganden var en integrerad del av studiens metodik, där särskild vikt lades vid att skydda deltagarnas anonymitet och integritet. Genom att distribuera enkäten via slutna grupper och genom att erbjuda möjligheten för anhöriga att delta på uppdrag av de diagnostiserade, säkerställdes en viss nivå av deltagande även från individer som annars inte hade kunnat delta. Dock kan denna metod också ha begränsat den direkta återkopplingen från personer med NPF-diagnoser, vilket kan ha påverkat graden av autenticitet i de insamlade upplevelserna.

Ursprungligen antogs att den kvantitativa datainsamlingen skulle vara central för studiens resultat. Av denna anledning avgränsades datainsamlingsmetoden utifrån denna förväntning, vilket ledde till ett strävande efter att bredda omfånget snarare än att specificera. Detta resulterade i en begränsning för studien, eftersom den istället kom att baseras på kvalitativa data. Den insamlade datan hade sannolikt kunnat ge mer meningsfulla insikter om studien hade fokuserat på specificitet snarare än generaliserbarhet, eftersom detta är mer lämpligt för kvalitativa data.

En ytterligare begränsning av den kvalitativa datan är att den har samlats in via skriftliga svar på en enkät, vilket är ett resultat av studiens ursprungliga design. Vid en framtida studie skulle denna data sannolikt ha uppnått större relevans och djup genom användning av alternativa empiriska metoder, såsom intervjuer. Samtidigt skulle intervjuer ha krävt mer omfattande resurser och tid för att kunna genomföras på ett sätt som tillgodoser deltagarnas behov av stöd och tillämpning, vilket inom ramen för denna studie inte var genomförbart.

Trots dessa potentiella begränsningar, bedöms den valda metodologin och urvalet vara det mest praktiska och ändamålsenliga givet studiens mål och förutsättningar. Metodens styrkor, såsom möjligheten att få fram nyanserade och empiriskt grundade insikter, vägde tyngre än de nackdelar som identifierades, vilket gör att den övergripande metodologiska ansatsen var lämplig för att utforska detta specifika forskningsområde.

5.2 Diskussion av analys

En utmaning i denna studie var den initiala överskattningen av den insamlade kvantitativa datans betydelse, liksom underskattningen av den kvalitativa datans omfattning. Som

författare av denna studien var vi inte förberedda på att erhålla så utförliga och ingående svar som vi fick, vilket gjorde det möjligt att ge den kvalitativa datan en större plats i studien än vad som ursprungligen var tänkt. Detta krävde en omvärdering av studiens metodologiska fokus och tillät en djupare analys av vilka aspekter i kollektivtrafiken som upplevs som problematiska för individer med NPF.

För att förbättra upplevelsen vid användande av kollektivtrafiken för personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF) visar studien att det är nödvändigt att vidta diverse åtgärder som tar hänsyn till både deras praktiska och emotionella behov. För det första kan tillgängligheten och informationsflödet förbättras. Det är viktigt att kollektivtrafiken tillhandahåller tydlig, konsekvent och lättförståelig information via skärmar och ljudsystem, särskilt när det gäller ändringar av rutter och förseningar. Utvecklingen av tillgängligt utformade appar som erbjuder realtidsuppdateringar och instruktioner kan också minska stressen för dessa resenärer.

Analysen identifierade flera centrala utmaningar som påverkar NPF-personer i kollektivtrafiken: sensorisk överbelastning, svårigheter med navigering och begränsad tillgång till personlig assistans.

En framträdande utmaning som framkom i analysen är sensorisk överbelastning. Många NPF-personer upplever att hög ljudnivå, starkt ljus och trängsel i kollektivtrafiken skapar en stressande och överväldigande miljö. För att motverka denna överbelastning föreslår vi införandet av tysta områden på bussar och tåg. Dessa områden skulle vara särskilt utformade för att erbjuda en lugn och avskild miljö, fri från störande ljud och ljus, och därmed ge resenärerna möjlighet att dra sig undan från sensorisk överstimulering. Vår analys visade att många NPF-personer känner obehag på grund av intensiva ljudnivåer och stark belysning, vilket tydligt understryker behovet av sådana tysta zoner. Dessutom föreslår vi användning av ljuddämpande material och teknik i kollektivtrafikens transportenheter för att ytterligare minska sensorisk överbelastning.

Svårigheter med navigering är en annan betydande utmaning som identifierades i vår analys. Många NPF-personer har problem med att förstå komplexa tidtabeller och rutter samt att hantera ändringar och förseningar. För att underlätta navigeringen föreslår vi utveckling av användarvänliga appar och digitala plattformar som erbjuder realtidsinformation på ett enkelt och tydligt sätt. Dessa verktyg bör vara intuitiva och lätta att använda för personer med olika

behov. Vår analys visade att komplex information och bristande tydlighet i kollektivtrafiken ofta leder till stress och osäkerhet, vilket gör det nödvändigt att förbättra tillgången till tydlig information. Vidare föreslår vi att förbättra skyltningen inom kollektivtrafiken, eftersom tydlig och konsekvent skyltning är avgörande för att minska förvirring och hjälpa NPF-personer att navigera mer effektivt.

En tredje utmaning som vår analys lyfte fram är den begränsade tillgången till personlig assistans. Många NPF-personer behöver specifik hjälp som inte alltid är lätt att få eller koordinera i kollektivtrafiken. För att förbättra tillgången till assistans föreslår vi att utbilda kollektivtrafikens personal i bemötande och stöd av NPF-personer. Utbildningen bör omfatta information om olika NPF-tillstånd och effektiva metoder för att ge stöd, för att säkerställa att personalen är väl rustad att erbjuda relevant och känslig hjälp. Vår analys visade att brist på adekvat stöd och assistans utgör en betydande barriär för NPF-personers förmåga att resa tryggt och självständigt. Därför är det avgörande att skapa lättillgängliga hjälpmedel och servicepunkter där resenärerna kan få den hjälp de behöver under sina resor.

6. Slutsats

Som svar på studiens frågeställning visar analysen att personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar (NPF) generellt upplever att kollektivtrafiken inte är tillgänglig i tillräcklig utsträckning för att tillgodose deras behov. Den främsta anledningen till detta är bristen på social trygghet i kollektivtrafikmiljön, vilket innebär otillräcklig information, oförutsägbara situationer och bristande förståelse från medresenärer och personal. I sin tur skapar detta en medvetenhet om att de inte alltid passar in i samhällets normer. Denna medvetenhet bidrar till känslor av utanförskap och social osäkerhet när det gäller att resa med kollektivtrafik. Denna osäkerhet, kopplad till deras identitet, kan i vissa fall leda till en känsla av utsatthet.

För att dessa personer ska kunna känna sig mer inkluderade och säkra i kollektivtrafiken krävs det att deras specifika behov och utmaningar erkänns och adresseras på ett adekvat sätt. En ökad förståelse och medvetenhet om dessa aspekter kan leda till förbättrade strategier och åtgärder som syftar till att göra kollektivtrafiken tillgänglig och användbar för alla medborgare, oavsett deras individuella förutsättningar.

Författarna av denna studie anser att det finns ett stort intresse i att vidareutveckla ett könsperspektiv i framtida forskningsprojekt inom fältet av NPF och kollektivtrafik. Genom att

utforska om det finns ett samband mellan kön och upplevelsen av att resa med kollektivtrafik hos personer med NPF kan man upptäcka nyanser i upplevelserna som hittills kanske inte har belysts. En sådan analys skulle kunna bidra till en ökad förståelse av de olika behov och utmaningar som finns inom målgruppen och därigenom förbättra tillgängligheten och upplevelsen av kollektivtrafiken för alla.

En utökad datainsamling och analys med ett könsperspektiv kan också ge värdefull information om hur olika faktorer, såsom ålder, socioekonomisk status och grad av funktionsnedsättning, påverkar upplevelsen av kollektivtrafik för personer med NPF. Detta kan i sin tur leda till mer riktade och effektiva åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken och göra den mer inkluderande. Vidare forskning kan också undersöka hur olika typer av NPF-diagnoser påverkar upplevelsen av att använda kollektivtrafik, vilket kan bidra till en mer detaljerad och nyanserad förståelse av de specifika behov som finns inom denna mångfacetterade grupp. Det vill även betonas att denna studie som utförts, trots sin ursprungliga strävan efter att företräda en representativ studie, nu presenteras som en undersökning och analys av respondenterna för denna studies utlåtanden.

Genom att tillämpa de insikter som denna studie och framtida forskning ger, kan vi arbeta mot en kollektivtrafik som inte bara tillgodoser behov hos personer med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar, utan också skapar en mer allmänt tillgänglig och inkluderande miljö för alla resenärer. Denna positiva utveckling skulle inte bara förbättra upplevelsen för individer med specifika behov, utan också stärka kollektivtrafikens roll som en rättvis och integrerande samhällsfunktion. Att implementera dessa förbättringar innebär ett steg mot en kollektivtrafik som är mer empatisk och effektiv, vilket i sin tur kan bidra till ett mer jämlikt samhälle där alla medborgare känner sig respekterade och värderade.

7. Referenslista

Autism Sverige. (2024). Om autism. <https://www.autism.se/om-autism/autism/> (Hämtad: 4/4 2024)

Begripsam. (2024). Om-oss. <https://www.begripsam.se/om-oss> (Hämtad: 10/3 2024)

Bell, J., & Waters, S. (2016). *Doing your research project: A guide for first-time researchers* (7th ed.). Maidenhead: Open University Press.

Berg, J., & Ihlström, J. (2022). Erfarenheter och upplevda hinder i kollektivtrafiken hos personer med neuropsykologiska funktionsnedsättningar. *VTI Rapport 1123*.

<https://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1654798&dswid=-9539>

Birks, M., & Mills, J. (2015). *Grounded theory: A practical guide*. London: Sage Publications.

Bradley, H. (2016). *Fractured identities: changing patterns of inequality*. Cambridge, UK: Polity.

Bryant, A. (2017). Grounded theory methodology: A classic perspective. I H. Simons & M. Usher (Red.), *Critical approaches to qualitative research* (s. 86-100). London: Sage Publications.

Bryman, A. (2016). *Social Research Methods* (5th ed.). Oxford University Press.

Charmaz, K. (2014). *Constructing grounded theory* (2nd ed.). London: Sage Publications.

Couper, M. P. (2008). *Designing Effective Web Surveys*. Cambridge University Press.

Creswell, J.W. (2014). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches* (4th ed.). Thousand Oaks: Sage Publications.

Davidson, C., Moran, H., & Minnis, H. (2022). Neurodevelopmental disorders including intellectual disability: a clinical tool kit for mental health professionals. *BJPsych Advances*. <https://www.cambridge.org> (Hämtad: 17/8 2024)

Ejlertsson, G. (2019). *Enkät i praktiken: en handbok i enkätmetodik* (4:1 uppl., s. 24, 41-48). Lund: Studentlitteratur AB.

Egard, H., & Hansson, K. (2023). Forskare: Digitala tjänster i kollektivtrafiken exkluderar resenärer. *Altinget*.

Etikan, I., Musa, S.A., & Alkassim, R.S. (2016). Comparison of convenience sampling and purposive sampling. *American Journal of Theoretical and Applied Statistics*, 5(1), 1-4.

Fink, A. (2013). *How to conduct surveys: A step-by-step guide* (5th ed.). Thousand Oaks: Sage Publications.

Glaser, B.G., & Strauss, A.L. (1967). *The discovery of grounded theory: Strategies for qualitative research*. Chicago: Aldine Publishing Company.

Gustavsson, A., & Westin, C. (2023). *Till vad har vi identitet?: migration, etnicitet och funktionsnedsättning* (s. 135-137, 167-168). Lund: Studentlitteratur.

Herring, S.C. (2014). Social network sites and social capital. I M. G. Xie & M. W. M. So (Red.), *Social media: A critical introduction* (s. 101-116). London: Sage Publications.

Hjärnfonden. (2016). Neuropsykiatriska sjukdomar.

<https://www.hjarnfonden.se/2016/06/10-av-befolkningen-har-neuropsykiatriska-svarigheter/#>
(Hämtad: 9/5 2024)

Joelsson, T., Henriksson, M., & Balkmar, D. (Red.). (2023). *Rättvist resande: villkor, utmaningar och visioner för samhällsplaneringen* (s. 113-123). Boxholm: Linnefors förlag.

Lindqvist, R. (2016). Funktionshinder. I C. Edling & F. Liljeros (Red.), *Ett delat samhälle* (s. 149-177). Stockholm: Liber AB.

Myndigheten för delaktighet. (2024). Tillgänglighet.

<https://www.mfd.se/kunskapsomraden/tillganglighet/> (Hämtad: 11/8 2024)

Riksförbundet Attention. (2018). Vad är NPF.

https://attention.se/wp-content/uploads/2021/05/attention_skrift_vad_ar_npf.pdf (Hämtad: 25/4 2024)

Riksförbundet Attention. (2020). Vad är NPF? En skrift om neuropsykiatriska funktionsnedsättningar, som ADHD, ASD, Tourettes syndrom och tal- och språkstörning. https://attention.se/wp-content/uploads/2021/05/attention_skrift_vad_ar_npf.pdf (Hämtad: 25/4 2024)

Riksförbundet Attention. (2024). NPF diagnoser. <https://attention.se/npf/> (Hämtad: 3/4 2024)

Riksförbundet Attention. (2024). Om oss. <https://attention.se/om-oss/> (Hämtad: 10/8 2024)

Sandelowski, M. (2010). What's in a name? Qualitative description revisited. *Research in Nursing & Health*, 33(1), 77-84.

Specialpedagogiska skolmyndigheten. (2023). Tillgänglighet för elever med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. <https://www.spsm.se/om-oss/funktionsnedsattningar/neuropsykiatriska-funktionsnedsattningar/> (Hämtad: 10/8 2024)

Svensk Kollektivtrafik. (2024). Kollektivtrafikens samhällsnytta. <https://www.svenskkollektivtrafik.se> (Hämtad: 15/8 2024)

Svensk Kollektivtrafik. (2024). Om oss. <https://www.svenskkollektivtrafik.se/om-oss/> (Hämtad: 10/4 2024)

Thornberg, R., & Charmaz, K. (2014). Grounded theory and theoretical coding. I U. Flick (Red.), *The SAGE handbook of qualitative data analysis* (s. 153–169). SAGE Publications.

Vetenskapsrådet. (2017). *God forskningssed*. Stockholm: Vetenskapsrådet. Available at: https://www.vr.se/download/18.5639980c162791bbfe697882/1555334908942/God-forskningssed_VR_2017.pdf (Hämtad: 27/8 2024)

Vetrano, D.L., Rizzuto, D., Calderón-Larrañaga, A., Onder, G., Welmer, A.K., Bern

8. Bilagor

Enkät.

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfnZ6sEMRMfVHXh0IRDBExINKXG4PUiMcENXqOFIgsQrrhRoA/viewform?usp=sf_link