

Tilgjengelighet på kollektivtransport for personer med nedsatt syn

Accessibility for visually impaired people on public transport

Fakultet for medisin og helsevitenskap
Institutt for nevromedisin og bevegelsesvitenskap

Eksamensoppgave i HERG3004 (Bacheloroppgave)

Kandidatnummer: 10014, 10033

Kull: 2017

Antall ord: 7460

Annen informasjon:

NTNU har intet ansvar for synspunkter eller innhold i oppgaven.
Framstillingen står utelukkende for studentens regning og ansvar.

Sammendrag

Bakgrunnsinformasjon: Personer med nedsatt syn møter på utfordringer når det gjelder bruk av kollektivtransport. Hensikten med denne bacheloroppgaven er å undersøke hva som kan bidra til økt tilgjengelighet på kollektivtransport for synshemmede. Vi har valgt å ta utgangspunkt i en relasjonell forståelse av funksjonshemming, universell utforming og occupational justice for å belyse problemstillingen.

Metode: Vi har gjort en litteraturstudie med inspirasjon fra stegene i Scoping review. Søkeprosessen resulterte i ni vitenskapelige artikler. Dataene ble analysert ved hjelp av innholdsanalyse.

Resultat: Studiene viser at fysiske omgivelser, holdninger og mestringsstrategier var fremtredende kategorier.

Konklusjon: For å øke tilgjengeligheten på kollektivtransport for synshemmede kan man ta fysiske omgivelser, holdninger og mestringsstrategier i betraktning. Ergoterapeuter kan bidra til dette ved å bruke kunnskapen de har om personers aktivitetsutførelse og inkluderende omgivelser.

Nøkkelord: synshemmede, tilgjengelighet, kollektivtransport

Innholdsfortegnelse

1.0 Introduksjon	3
1.1 Problemstilling.....	4
1.2 Disposisjon.....	5
2.0 Teori	5
2.1 Relasjonell forståelse av funksjonshemming.....	5
2.2 Universell utforming.....	6
2.3 Occupational justice.....	6
3.0 Metode	8
3.1 Søkeprosess.....	8
3.2 Inklusjons- og eksklusjonskriterier.....	9
3.3 Analyse.....	10
4.0 Resultat	10
4.1 Fysiske omgivelser.....	14
4.1.1 På- og avstigning.....	14
4.1.2 Innvendig utforming.....	15
4.1.3 Informasjon.....	15
4.2 Holdninger.....	16
4.3 Mestringsstrategier.....	17
5.0 Diskusjon	18
5.1 Fysiske omgivelser.....	18
5.2 Holdninger.....	20
5.3 Mestringsstrategier.....	21
5.4 Metodisk betraktning.....	22
6.0 Avslutning	23
7.0 Referanseliste	24

1.0 Introduksjon

Transport er en måte å bevege seg på til aktiviteter som jobb, utdanning, tjenester og fritidsaktiviteter (WHO, u.å.). Nasjonal transportplan beskriver at i et velfungerende samfunn er det viktig med tilrettelegging for at transport kan gjennomføres på en effektiv og forutsigbar måte (Samferdselsdepartementet, 2017). "Regjeringens visjon er at personer med nedsatt funksjonsevne skal ha muligheter til personlig utvikling, deltakelse og livsutfoldelse på linje med andre samfunnsborgere." (Sosialdepartementet, 2003, s. 5). Gapet mellom mål og virkelighet har lenge vært en kjent utfordring for personer med nedsatt funksjonsevne (Sosialdepartementet, 2003).

Synshemmede er en av hovedgruppene av personer med nedsatt funksjonsevne (Bufdir, 2019). Rundt 37 millioner er blinde og 124 millioner er svaksynte av jordens befolkning, og det fødes årlig 1,5 millioner blinde og svaksynte barn i verden (Norges Blindforbund, u.å.b). Videre antas det at mer enn 320 000 personer levde med synshemming i Norge i 2018 (Menon Economics, 2019).

Bevegelsesfrihet er en menneskerett (FN-sambandet, 2019a), og et av hovedprinsippene i bærekraftsmålene er at ingen skal utelates (FN-sambandet, 2019b). FNs bærekraftsmål 10 er "Mindre ulikhet", der et delmål sier at man innen 2030 skal sørge for å myndiggjøre alle og fremme inkludering uansett hvem man er. Videre handler mål 11 om bærekraftige byer og samfunn. Dette målet sier blant annet at alle skal ha tilgang til trygge, lett tilgjengelige og bærekraftige transportsystemer innen 2030 (FN-sambandet, 2019b). Et helsefremmende tiltak er ifølge Ottawa-charteret å utvikle støttende omgivelser (WHO, 1986).

Sosial rettferdighet og likhet er grunnleggende forhold for helse (WHO, 1986). Reduksjon av sosial ulikhet i helse er et viktig fokusområde (FN-sambandet, 2019b; Folkehelseloven, 2011, §1; Helse- og omsorgsdepartementet, 2019), men ifølge Helsedirektoratet (2018) går utviklingen feil vei. I Likestillings- og diskrimineringsloven (2018) står det at man skal hindre diskriminering og fremme likestilling. Forutsetninger for likestilling er tilgang til transportmidler (NOU 2001: 22) og et tilfredsstillende transporttilbud (Norges Blindforbund, u.å.c). I konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne står det under *Artikkel 9: Tilgjengelighet* at tilgang til det fysiske miljøet, transport, informasjon og kommunikasjon, og andre tilbud og tjenester som er åpne for eller tilbys offentligheten, er viktig for at mennesker med nedsatt funksjonsevne skal få et selvstendig liv og kunne delta fullt ut på alle livets områder på lik linje med andre (Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet, 2013).

Personer med funksjonsnedsettelse reiser sjeldnere og kortere enn gjennomsnittsbefolkningen (TØI, 2017). Videre reiser de i større grad med kollektivtransport på grunn av mangel på alternative transportmåter og ikke fordi de betrakter det som en enkel reisemåte (Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet, 2017). For personer med synsnedsettelse er kollektivtransport et viktig transportmiddel og de er den gruppen som bruker det oftest. Samtidig synes de at transport utgjør en utfordring i hverdagen (Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet, 2017). En undersøkelse utført av Ipsos på vegne av Norges Blindeforbund, legger frem tall på hvordan synshemmede forholder seg til kollektivtransport (Norges Blindeforbund, u.å.a). Her kommer det frem at tre av fire ville brukt kollektivtransport mer dersom det var bedre tilrettelagt. Videre er det nesten to av tre synshemmede som oppgir at de kvier seg for eller aldri bruker kollektivtransport alene. Det kommer også frem at mer enn fire av fem synes det er vanskelig å finne riktig buss, tre av fem sliter med å stoppe bussen når den kommer og syv av ti synes det er vanskelig å komme seg av på riktig holdeplass (Norges Blindeforbund, u.å.a).

For å skape et samfunn fritt for barrierer er det viktig å ta reiseopplevelser i betraktning (Hine & Mitchell, 2001). En bedre tilrettelagt kollektivtransport vil gjøre færre funksjonshemmet i transportsammenheng og komme alle til gode da transport er avgjørende for deltakelse og likestilling i skole, arbeid og fritid (NOU 2001: 22).

Ergoterapeuter tar "samfunnsansvar basert på befolkningens rett og mulighet til aktivitet og deltagelse i hverdagslivet" (Ergoterapeutene, u.å.a, s. 2). Kompetansen ergoterapeuter har om prinsippene for universell utforming kan oppfylle denne retten (Ergoterapeutene, u.å.b). Gjennom et godt samspill mellom person, aktivitet og omgivelser skapes deltakelse og inkludering i samfunnet (Ergoterapeutene, u.å.a). Dette er ergoterapeuters kjernekompetanse. Ved å jobbe med personers aktivitetsutførelse, tilrettelegging av aktiviteter og inkluderende omgivelser bidrar ergoterapeuter til deltakelse og inkludering. Når det oppstår et gap mellom helse og hverdagens krav, ser ergoterapeuter etter ressurser og løsninger for å bidra til å lukke gapet (Ergoterapeutene, u.å.a).

1.1 Problemstilling

Samlet viser litteraturen presentert innledningsvis at kollektivtransport er viktig for at synshemmede skal kunne delta i samfunnet på lik linje med andre. Med bakgrunn i dette har vi valgt følgende problemstilling:

Hva kan bidra til økt tilgjengelighet på kollektivtransport for personer med nedsatt syn?

Vi har valgt å se på synshemmedes opplevelser med tilgjengelighet på kollektivtransport uavhengig av synstapets grad. Selve kjøretøyet vil være i fokus, noe som vil si at veien til og fra transportmiddel og utforming av stoppesteder vil utelukkes.

1.2 Disposisjon

Det er brukt IMRaD som beskrevet i Dalland (2017, s. 163) for å strukturere oppgaven. Dette består av introduksjon, metode, resultat og diskusjon. Vi har valgt å legge til et kapittel med teori etter introduksjonen. I det første kapittelet har vi presentert bakgrunnskunnskap om kollektivtransport og synshemming, etterfulgt av oppgavens problemstilling og avgrensninger tilknyttet denne. Deretter kommer et kapittel som presenterer teori knyttet til en relasjonell forståelse av funksjonshemming, universell utforming og occupational justice. I kapittelet om metode beskrives fremgangsmåten for innsamling og analysing av data, gjort med litteraturstudie og inspirasjon fra innholdsanalyse. Neste kapittel presenterer resultat fra de utvalgte artiklene inndelt i fysiske omgivelser, holdninger og mestringsstrategier. Til slutt kommer det et diskusjonskapittel der bakgrunnskunnskapen, de teoretiske perspektivene og funnene blir diskutert for å belyse problemstillingen.

2.0 Teori

Teoretisk perspektiv innebærer å gjøre rede for teori som kan belyse tema og problemstilling (Dalland, 2017). Vi har valgt å ta utgangspunkt i en relasjonell forståelse av funksjonshemming, universell utforming og occupational justice for å belyse problemstillingen.

2.1 Relasjonell forståelse av funksjonshemming

I en relasjonell forståelse beskrives det at funksjonshemming oppstår der det er et gap mellom individets forutsetninger og barrierer i omgivelsene (Sosialdepartementet, 2003; Lid, 2013; Tuntland, 2011; NOU 2001: 22). Barrierene kan være blant annet fysiske, transportmessige og holdningsmessige (Tuntland, 2011). Gapet kan reduseres ved å styrke individets forutsetninger og/eller endre samfunnets krav (Sosialdepartementet, 2003; Lid, 2013). Ulike personer kan oppleve tilgjengelighet og barrierer forskjellig (Lid, 2013). I denne forståelsen avhenger funksjonshemming av situasjonen og omfanget av tilrettelegging i omgivelsene (Tuntland, 2011). Ulike løsninger som blir valgt kan påvirke om en person opplever å være funksjonshemmet (Sosialdepartementet, 2003). For å bryte ned funksjonshemmende barrierer kreves et mer tilgjengelig samfunn (Sosialdepartementet, 2003). I introduksjonen så vi at synshemmede ville brukt kollektivtransport mer dersom det var

bedre tilrettelagt. Det oppstår dermed et gap mellom synshemmedes forutsetninger og kravene i samfunnet ved bruk av kollektivtransport.

2.2 Universell utforming

Universell utforming defineres som "...utforming av produkter, omgivelser, programmer og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpassing og en spesiell utforming." (Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet, 2013, s. 9). Det vil si at hjelpemidler for mennesker med nedsatt funksjonsevne ikke utelukkes når det er behov for det (Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet, 2013). I begrepet ligger det et mål om å oppnå tilgjengelighet for å ivareta likeverdighet (Lid, 2013; Ryhl & Høyland, 2018). En grunntanke er å ta utgangspunkt i utforming som ikke kategoriserer mennesker som enten å være med eller uten funksjonsnedsettelse (Ryhl & Høyland, 2018). Det er viktig å akseptere og forstå at mennesker kan bruke og oppleve omgivelser forskjellig (Ryhl & Høyland, 2018). Ved *Centre for universal design* ble det utviklet følgende sju prinsipper for universell utforming; "Like muligheter for bruk", "Fleksibel i bruk", "Enkel og intuitiv i bruk", "Forståelig informasjon", "Toleranse for feil", "Lav fysisk anstrengelse" og "Størrelse og plass for bruk" (Lid, 2013). Universell utforming av kollektivtransport kan være med på å øke tilgjengeligheten for synshemmede.

2.3 Occupational justice

Occupational justice handler om retten til aktivitet og deltakelse. Teorien er basert på en tanke om at mennesker er selvstendige og aktive vesener som utvikles gjennom aktivitetsdeltakelse, der deltakelsen avhenger av konteksten den gjennomføres i (Stadnyk, Townsend & Wilcock, 2014). Occupational justice er orientert mot å fremme rettferdighet, likhet og empowerment for å muliggjøre deltakelse i aktiviteter for formålet om helse og livskvalitet (Stadnyk et al., 2010; Wilcock, 2006 referert i Durocher, Rappolt & Gibson, 2014).

Occupational justice har fire prinsipper som kommer fra en oppfatning om at individer har aktivitetsbehov, styrker og potensiale som påvirker helse og livskvalitet (Stadnyk et al., 2014). Disse er "Empowerment gjennom aktivitet", "Ta vare på aktivitetspotensial", "Mangfold, inkludering og fordel av deltakelse" og "Inkluderende klassifisering av aktivitet". Det er tre av disse prinsippene som er særlig aktuelle for å belyse problemstillingen. "Empowerment gjennom aktivitet" handler om likhet i maktfordeling. Videre handler det om at strukturen og organiseringen av samfunnet bestemmer muligheter for å føle at man takler hverdagsaktiviteter. Dette kan oppleves gjennom

aktivitetsdeltakelse, valg, meningsfullhet, balanse og berikelse. "Ta vare på aktivitetspotensial" bygger på de forrige prinsippene, men spesielt ideen om at alle er forskjellige. Målet er å engasjere alle mennesker uavhengig av ulikheter som deltakere i valget om deres aktivitetsutførelse og aktivitetsengasjement i samfunnet. Utviklingen av muligheter og ressurser kan gjøres med og for individer, grupper, samfunn og populasjoner for å utvide valgene deres. "Mangfold, inkludering og fordel av deltakelse" handler om at i samfunn med occupational justice har alle rett til å delta i aktiviteter som de trenger eller ønsker å gjøre for å bidra til individuelt liv eller samfunnsliv (Stadnyk et al., 2014).

Det motsatte av occupational justice er occupational injustice (Stadnyk et al., 2014). Occupational injustice er sosialt strukturerte og formede betingelser som er opplevd gjennom aktiviteter i dagliglivet som kontinuerlig, uoppklart stress (Stadnyk et al., 2014). Det finnes fem former for occupational injustice (Durocher et al., 2014). Disse er "Occupational apartheid", "Occupational deprivation", "Occupational imbalance", "Occupational marginalization" og "Occupational alienation" (Durocher et al., 2014). Fire av disse er spesielt aktuelle for å belyse problemstillingen. "Occupational deprivation" handler om at engasjement i nødvendige og/eller meningsfulle aktiviteter blir begrenset på grunn av ytre faktorer utenfor ens kontroll (Stadnyk et al., 2014). "Occupational imbalance" baseres på en forståelse om at helse og velvære krever en variasjon i aktiviteter innenfor produktivitet, egenomsorg og fritid. På individnivå betyr dette at overdreven tid brukt på et område av livet går på bekostning av andre områder. På samfunnsnivå blir det beskrevet som situasjoner hvor noen individer blir tilbudt mange muligheter for aktivitet mens andre blir tilbudt få, som resulterer i at individer blir over-, under- eller ubeskjeftiget. "Occupational marginalization" er forklart som eksklusjon fra deltakelse i aktiviteter basert på "usynlige" normer og forventninger om hvem som bør delta i hvilke aktiviteter, hvordan, når, hvor og hvorfor. Dette kan vise seg gjennom, eller resultere i sosial eksklusjon og begrenset tilgang til muligheter og ressurser (Stadnyk et al., 2014). "Occupational alienation" beskrives som varig opplevelse av adskillelse, isolasjon, tomhet, mangel på identitetsfølelse eller en følelse av meningsløshet relatert til aktivitetsdeltakelse (Townsend & Wilcock, 2004). Deltakelse i aktiviteter som ikke gir positive opplevelser kan hindre formingen av positive identiteter, og er derfor urettferdige (Stadnyk et al., 2014). Utilgjengelig kollektivtransport kan ses på som et brudd på occupational justice sine prinsipper og dermed føre til occupational injustice.

3.0 Metode

Vi har valgt å gjøre en litteraturstudie og har tatt inspirasjon fra trinnene i Scoping review som beskrevet i Arksey & O'Mally (2005). For å kunne besvare problemstillingen har vi formulert tre spørsmål som vi vil fokusere på:

- Hvilke opplevelser har synshemmede ved bruk av kollektivtransport?
- Hvilke utfordringer møter synshemmede ved bruk av kollektivtransport?
- Hvilke løsninger finnes for å gjøre kollektivtransport mer tilgjengelig for synshemmede?

3.1 Søkeprosess

Vi startet med en vid utforskning av temaet, der vi prøvde ulike søkeord i flere databaser. Da vi fikk få treff ved bruk av norske søkeord, valgte vi å gå videre med kun engelske. Ved å lese tittel, sammendrag og nøkkelord i det vide søket, kom vi frem til søkeordene vi brukte i det systematiske søket. Vi endte opp med å søke i CINAHL, Emerald og søkemotoren Oria fordi disse ga flest treff på det vi var ute etter. CINAHL er en bibliografisk database som inneholder litteratur om blant annet ergoterapi med en del kvalitativ forskning og pasienterfaringer (Helsebiblioteket, u.å.). Emerald inneholder tidsskrifter innen ledelse og administrasjon (NTNU Universitetsbibliotek, u.å.). Søketjenesten Oria er en felles portal med det samlede materiale som finnes ved de fleste norske fag- og forskningsbibliotek (Helsebiblioteket, u.å.). Søket foregikk i april 2020. Ulike variasjoner av ordene synshemming, tilgjengelighet og kollektivtransport på engelsk ble brukt. Vi gikk gjennom treffene ved å lese sammendrag og valgte ut sju artikler basert på inklusjons- og eksklusjonskriteriene. Se *tabell 1* for oversikt over søk. Deretter gikk vi gjennom referanselistene på de utvalgte artiklene for å sikre at vi ikke gikk glipp av relevante studier. Til slutt endte vi opp med ni artikler.

Tabell 1 Oversikt over søk

Database	Søkeord	Avgrensninger	Antall treff	Inkluderte artikler
Oria	"vision impairment", "public transport", accessibility	Fagfelleurderte tidsskrift, artikler	70	4
Oria	"visual impairment", public transit, accessibility	Fagfelleurderte tidsskrift, artikler	124	1
Emerald insight	public transport AND (vision impairment) AND (accessibility)	Artikler	65	1
Cinahl	(public transportation or public transit or mass transit) AND (visual impairment or blind or visually handicapped or low vision) AND accessibility	Peer reviewed	16	1

3.2 Inklusjons- og eksklusjonskriterier

Inklusjonskriteriene var at empirien skulle være originalartikler, fordi vi ønsket å basere resultatet på vitenskapelige artikler som er fagfelleurderte og presenterer primærforskning. Et annet kriterium var at artiklene skulle si noe om tilgjengelighet på kollektivtransport for personer med synsnedsettelse. For ikke å utelukke viktig informasjon valgte vi å være åpne for artikler uansett årstall. Vi har valgt å inkludere både kvantitative og kvalitative studier for å gi en generell oversikt i tillegg til å gå i dybden på erfaringer. Vi ekskluderte artikler der synshemmedes egne erfaringer om kollektivtransport ikke var synlig og artikler som tok for seg et spesifikt hjelpemiddel. Artikler på andre språk enn engelsk, norsk, dansk eller svensk ble også ekskludert.

3.3 Analyse

Vi valgte å analysere dataene med inspirasjon fra innholdsanalyse som beskrevet i Hsieh & Shannon (2005). Som tidligere nevnt formulerte vi tre spørsmål for å få svar på problemstillingen. Vi startet derfor med å lese gjennom de utvalgte artiklene med fokus på synshemmedes erfaringer, utfordringer og løsninger knyttet til kollektivtransport. Deretter trakk vi ut meningsbærende enheter og sorterte disse i foreløpige kategorier. Etter hvert skilte det seg ut tre hovedkategorier; fysiske omgivelser, holdninger og mestringsstrategier. Fysiske omgivelser ble delt inn i tre underkategorier; på- og avstigning, innvendig utforming og informasjon.

4.0 Resultat

Studiene omfatter synshemmede i ulike alder med ulike grad av synshemming. Både kvalitative og kvantitative metoder er brukt i studiene, og de består av 10 til 4161 deltakere. De inkluderte studiene er fra Europa og USA og er publisert mellom årstallene 1997 og 2018. Alle handler om synshemmedes erfaringer knyttet til kollektivtransport. Se *Tabell 2* for informasjon om de inkluderte artiklene.

Tabell 2 Inkluderte artikler

Forfattere	Tittel	År	Tidsskrift	Hensikt	Metode og utvalg	Funn
Gallagher, B. A. M., Hart, P. M., O'Brien, C., Stevenson, M. R. & Jackson, A. J.	Mobility and access to transport issues as experienced by people with vision impairment living in urban and rural Ireland	2011	Disability and Rehabilitation	Utforske utfordringer knyttet til behov for mobilitet og transport for personer med synsnedsettelse i Irland.	Kvalitativ - 121 informanter - 14 fokusgrupper - 90-120 minutter	Mangelen på tilgang til tilgjengelig transport skaper en økt avhengighet av venner og familie. Studien uthever problemer knyttet til ulikhet i tilgang til passende transport for personer med synsnedsettelse.
Casey, H., Brady, N. & Guerin, S.	'Is Seeing Perceiving?' Exploring issues concerning access to public transport for people with sight loss	2013	The British Journal of Visual Impairment	Undersøke behovene og opplevelsene til personer med synsnedsettelse med tanke på tilgang til buss og tog.	Kvalitativ - Fokusgruppe - 13 personer med ulike nivåer av synstap - Dybdeintervju - 2 access officers	Bevisstgjøring av synsnedsettelse og assistanse fra ansatte hadde forbedret seg de siste årene. Studien viste også at personers egne opplevelse av synsnedsettelse og reising som synshemmet påvirker hvor tilgjengelig en transporttjeneste er.
Øksenholt, K. V. & Aarhaug, J.	Public transport and people with impairments – exploring non-use of public transport through the case of Oslo, Norway	2018	Disability & Society	Bidra til en bedre forståelse for hvorfor personer med funksjonsnedsettelse lar være å reise med kollektivtransport.	Kvalitativ - Semistrukturerte dybdeintervjuer - 14 informanter - Observasjon - 6 informanter Litteratursøk	Funnene antyder at usikkerhet under reise og forventning om problemer på veien er signifikante barrierer. For mange er det summen av alle utfordringene som leder til at man ikke bruker kollektivtransport.

Fürst, E. W. M. & Vogelauer, C.	Mobility of the sight and hearing impaired: barriers and solutions identified	2012	Qualitative Market Research	Skaffe innsikt i de største barrierene som synshemmede og hørselshemmede passasjerer møter når de bruker kollektivtransport.	Kvalitativ - Intervjuer - 25 informanter Litteratursøk	Utfordringer kan deles i fire kategorier; stopp og stasjoner, kjøretøy, generelle mobilitetsproblemer og bevisstgjøring av samfunnet. Løsninger til hver av disse barrierene blir presentert.
Montarzino A, Robertson B, Aspinall P, Ambrecht A, Findlay C, Hine J, Dhillon B	The Impact of Mobility and Public Transport on the Independence of Visually Impaired People	2007	Visual Impairment Research	Identifisere personlige, miljømessige og transportmessige faktorer som påvirker synshemmedes mobilitet og selvstendighet.	Kvalitativ - Reisedagbok - Intervju Kvantitativ - Spørreskjema 66 informanter	Det fysiske miljøet, personlige faktorer og transportsystemet påvirker reiseoppførselen til synshemmede.
Golledge, R., G., Marston, C. M., & Costanzo, C. M.	Attitudes of visually impaired persons toward the use of public transportation	1997	Journal of Visual Impairment & Blindness	Undersøke måter å gjøre kollektivtransport-systemet mer tilgjengelig for personer som er svaksynte eller blinde.	Kvantitativ - Undersøkelse - Mail - Telefon - Intervjuer - 55 informanter	Presenterer brukeres frustrasjon, potensiell bruk av tekniske hjelpemidler for reising og oppfatninger av og holdninger mot karakteristikkene til busstjenester. Forslag for å håndtere deltakernes bekymringer blir foreslått.

Bezyak, J. L., Sabella, A. A. & Gattis, R. H.	Public Transportation: An investigation of Barriers for People With Disabilities	2017	Journal of Disability Policy Studies	Gi en full beskrivelse av barrierer opplevd av individer med funksjonsnedsettelse når de bruker kollektivtransport og paratransit.	Kvantitativ - Online undersøkelse - 4161 informanter	Viser fysiske og holdningsrelaterte barrierer for personer med funksjonsnedsettelse som bruker kollektivtransport og paratransit. Det anbefales opplæring for å redusere negative holdninger og endringer i det fysiske miljøet.
McGrath, C., Rudman, D. L., Spafford, M., Trentham, B. & Polgar, J.	The Environmental Production of Disability for Seniors with Age-Related Vision Loss	2017	Canadian Journal on Aging	Avdekke på hvilke måter barrierer i omgivelsene produserer og bevarer funksjonshemming for eldre med ARVL (Age-related vision loss).	Kvalitativ - Narrativt intervju - Observasjon - Semistrukturert dybdeintervju - 10 informanter	Det kreves inkluderende sosialpolitikk, beslutningspåvirkning og et fokus på opplæring for å utvikle og opprettholde alders- og synsvennlige omgivelser.
Rudman, D. L., Gold, D., McGrath, C., Zuvela, B., Spafford, M. M., Renwick, R.	“Why would I want to go out?”: Age-related Vision loss and Social participation	2016	Canadian Journal of Aging	Øke forståelsen for sosial deltakelse i hverdagslivet til eldre med ARVL, med fokus på hvordan omgivelsene påvirker sosial deltakelse.	Kvalitativ - Intervju - Audio-dagbøker - Life space maps - 21 informanter	Peker på måter forskning og tjenester som løser sosial deltakelse for eldre med synsnedsettelse må øke. Dette er spesielt i relasjon til miljøfaktorer og ressurser, risiko og prioriteringen av selvstendighet.

Med tanke på hvordan svaksynte opplever bruk av kollektivtransport, hvilke hindringer som oppstår og hvordan de kan løses, fant vi at fysiske omgivelser, holdninger og mestringsstrategier var aktuelle kategorier. Hver kategori er delt inn i utfordringer og løsninger.

4.1 Fysiske omgivelser

Et aspekt som påvirket bruk av kollektivtransport var de fysiske omgivelsene, og her spesielt på- og avstigning, innvendig utforming og informasjon.

4.1.1 På- og avstigning

Ifølge Montarzino et al. (2007), Golledge, Marston & Costanzo (1997) og Rudman et al. (2016) kan det være en utfordring for personer med synsnedsettelse å gjenkjenne hvilket kjøretøy man skal bruke. Montarzino et al. (2007), Golledge et al. (1997) og Rudman et al. (2016) mener at det er viktig å se nummeret på bussen. Montarzino et al. (2007) skiller seg ut ved i tillegg å trekke frem dårlig synlighet av destinasjon og annen informasjon foran på bussen. Samtidig opplevde noen informanter i Golledge et al. (1997) få vanskeligheter med å finne hvilken rute de skulle ta. Ifølge Gallagher, Hart, O'Brien, Stevenson, & Jackson (2011), Øksenholt & Aarhaug (2018), Fürst & Vogelauer (2012), Montarzino et al. (2007), Golledge et al. (1997) og Bezyak, Sabella & Gattis (2017) kan synshemmede også ha utfordringer i forbindelse med på- og avstigning. Blinde må selv finne veien til der bussen stopper (Gallagher et al., 2011), og informantene i Golledge et al. (1997) syntes noen ganger at det var vanskelig å finne hvor man skulle gå ombord. Samtidig skriver Golledge et al. (1997) at få hadde vanskeligheter med å gå på og av bussen. I Gallagher et al. (2011), Øksenholt & Aarhaug (2018) og Bezyak et al. (2017) presenteres utfordringer på grunn av gap mellom stoppested og kjøretøy. I Gallagher et al. (2011) beskrives det å finne stegene inn på bussen og å falle ned fra plattformer som en utfordring. Det kom også frem utfordringer med steghøyde i Montarzino et al. (2007) og åpning av dører i Fürst & Vogelauer (2012). Noen mente også at det var for kort tid før døren lukket seg (Øksenholt & Aarhaug, 2018). I Gallagher et al. (2011) ble det å sette seg fast i automatiske dører nevnt som en utfordring.

Golledge et al. (1997) skrev at bussnummeret bør være større, og Casey, Brady & Guerin (2013) beskriver at utvendig farge på bussen er positivt. Andre løsninger er å ha et fast hentepunkt (Gallagher et al., 2011) og at personer med funksjonsnedsettelse kan komme med en tidlig advarsel om at de venter på et stoppested (Golledge et al., 1997). Det blir også foreslått å ha færre (Casey et al., 2013) og lave (Montarzino et al., 2007) steg ved døren. Ifølge Gallagher et al. (2011), Casey et al. (2013), Fürst & Vogelauer (2012) og Montarzino et al. (2007) er senkning av buss en annen løsning.

Gallagher et al. (2011) foreslo automatisk senkning av buss på hvert stopp. I Fürst & Vogelauer (2012) blir det beskrevet at en stor taktill åpneknapp kan være med på å gjøre det enklere å åpne døren.

4.1.2 Innvendig utforming

Ifølge Gallagher et al. (2011), Montarzino et al. (2007), Golledge et al. (1997) og Bezyak et al. (2017) kan synshemmede ha utfordringer i forbindelse med den innvendige utformingen. Dette er blant annet å finne sete når busser har ulikt design (Gallagher et al., 2011). For personer med synsnedsettelse kan fulle kjøretøy (Golledge et al., 1997; Bezyak et al., 2017) og det å komme seg rundt inne i bussen (Montarzino et al., 2007) være utfordrende. Utfordringer knyttet til å stoppe kjøretøyet var å signalisere dette til sjåføren (Golledge et al., 1997) og å finne stoppknappen på ukjente kjøretøy (Øksenholt & Aarhaug, 2018).

I Gallagher et al. (2011) blir det foreslått at bussene er like innvendig. Blindeskrift på stoppknappen og fargekontraster på håndtak blir sett på som positivt i Casey et al. (2013). Andre løsninger som blir sett på som positivt er antiskliunderlag, sikksakkmønster på stegene og håndløpere i sterke farger (Montarzino et al., 2007).

4.1.3 Informasjon

Synshemmede har utfordringer med manglende informasjon ved bruk av kollektivtransport (Gallagher et al., 2011; Øksenholt & Aarhaug, 2018; Fürst & Vogelauer, 2012; Golledge et al., 1997; Rudman et al., 2016; Bezyak et al., 2017). En av disse utfordringene er knyttet til annonsering av stopp (Gallagher et al., 2011; Bezyak et al., 2017). Mangel på informasjon kan føre til utfordringer med å gå av på riktig stopp (Casey et al., 2013; Øksenholt & Aarhaug, 2018) og å vite hvor man er under reisen (Golledge et al., 1997).

En løsning kan ifølge Gallagher et al. (2011), Casey et al. (2013), Fürst & Vogelauer (2012) og Golledge et al. (1997) være at kollektivtransport har annonsering som informerer om bussruten. Fürst & Vogelauer (2012) skriver at uttalen på annonseringen bør være klar og ha et jevnt tempo. Informanter i Gallagher et al. (2011) foreslår automatisk annonsering av bussnummer, hvilket busstopp som er neste og destinasjonen på reisen. Fürst & Vogelauer (2012) og Golledge et al. (1997) skriver at informasjonen kan vises på en skjerm. I tillegg skriver Fürst & Vogelauer (2012) at teksten bør være lett leselig. Det blir nevnt måter å gjøre linjekart enklere å lese for personer med synsnedsettelse. Forslagene går ut på å ha mulighet til å minske avstanden mellom den utstilte

informasjonen og personen, ha planer i øyehøyde med fokus på lesbarhet og at planer i stor print er tilgjengelig (Fürst & Vogelauer, 2012). Ifølge Casey et al. (2013), Fürst & Vogelauer (2012) og Golledge et al. (1997) kan teknologiske løsninger hjelpe den synshemmede med å orientere seg. Fürst & Vogelauer (2012) skriver om en nedlastbar nettbasert ruteplanlegger til reisebruk og Golledge et al. (1997) skriver om en enhet som tydelig sier ifra hvor bussen stopper og om det er mange busser på en holdeplass. Synshemmede i Casey et al. (2013) foreslår bruk av GPS som gir informasjon via mobilen om bussen de venter på. Kvaliteten på annonseringen kan bli forbedret med informasjon om neste stopp via bluetooth (Fürst & Vogelauer, 2012). Informanter i Fürst & Vogelauer (2012) og Golledge et al. (1997) presenterer en løsning der de har tilgang til ekstern hjelp via telefon.

4.2 Holdninger

Holdningene til sjåførere og medpassasjerer er noe som kommer frem som en utfordring for synshemmede (Gallagher et al., 2011; Øksenholt & Aarhaug, 2018; Rudman et al., 2016; Bezyak et al., 2017). Sjåførere kommer med frekke kommentarer i Gallagher et al. (2011), sier ikke ifra om en synshemmet går av bussen foran en hindring i Casey et al. (2013), nekter å stoppe i Bezyak et al. (2017) og kjører før de synshemmede har satt seg i Gallagher et al. (2011), Øksenholt & Aarhaug (2018), Golledge et al. (1997) og McGrath, Rudman, Spafford, Trentham & Polgar (2017). I Casey et al. (2013) og Fürst & Vogelauer (2012) kjører de heller ikke langt nok inn til siden på busstoppet, og ifølge Øksenholt & Aarhaug (2018) stopper de ikke på korrekt sted for påstigning. I Gallagher et al. (2011) beskrives det at synshemmede må be sjåføren om å senke bussen, noe som føles flaut da ikke alle vil ha oppmerksomhet mot funksjonsnedsettelsen. Noen sjåførere er også ukjente med ruten sin og klarer derfor ikke å hjelpe de blinde med å orientere seg (Casey et al., 2013). Synshemmede mener det er mangel på forståelse (Øksenholt & Aarhaug, 2018) og kunnskap (Øksenholt & Aarhaug, 2018; Bezyak et al., 2017) blant sjåførere. Sjåførere er hjelpsomme til tider, men dette blir overskygget av de synshemmedes negative erfaringer (Øksenholt & Aarhaug, 2018). Parkerte biler gjør det vanskelig for bussene å kjøre inn til siden, noe som gjør distansen fra siden til bussen større (Montarzino et al., 2007). Synshemmede får også kommentarer fra medpassasjerer om at kollektivtransport ikke er et sted for dem (Rudman et al., 2016). Videre skriver Rudman et al. (2016) at det er lettere for synshemmede å delta når andre forstår dem.

Holdningsendrende løsninger kan være bevisstgjøring og trening (Fürst & Vogelauer, 2012), samt opplæring og informasjon (Gallagher et al., 2011) til ansatte i kollektivtransportsystemet og befolkningen. Dette kan gjøres i form av kurs, brosjyrer og informasjonsmateriell og å ta ansatte på

øvelsesturer der de har bind for øynene (Fürst & Vogelauer, 2012). I McGrath et al. (2017) kommer det frem et ønske om opplæring av bussjåfører om behovene til eldre med synsnedsettelse. Ifølge informanter i Golledge et al. (1997) bør sjåførene vente på funksjonshemmede som prøver å nå kjøretøy på spesifikke stopp.

4.3 Mestringsstrategier

I Bezyak et al. (2017) kommer det frem at personer med synsnedsettelse ikke klarer å navigere i kollektivtransportsystemet, og Øksenholt & Aarhaug (2018) skriver om frykt for at systemet ikke fungerer. Det er utfordrende å gå på der det er flere linjer som stopper på samme sted og å bytte mellom buss, tog og metro på store steder (Øksenholt & Aarhaug, 2018). En annen utfordring kan være mangel på kunnskap om bussruter (Golledge et al., 1997; Rudman et al., 2016). Ifølge Gallagher et al. (2011) og Golledge et al. (1997) er det noen ganger vanskelig for synshemmede å kommunisere med sjåføren. I Øksenholt & Aarhaug (2018) forteller synshemmede at de kan håndtere én eller to barrierer, men det er en utfordring når det er uvisst hvilke eller hvor mange barrierer de vil møte på og hvor disse oppstår. Videre kommer det frem at de ikke liker å være avhengige av andre (Øksenholt & Aarhaug, 2018).

I flere artikler kommer det frem mestringsstrategier som kan gjøre kollektivtransport mer tilgjengelig for synshemmede. En løsning som presenteres i Casey et al. (2013) og McGrath et al. (2017) er å spørre andre om hjelp, men i Montarzino et al. (2007) kommer det frem at synshemmede unngår sånne situasjoner. I McGrath et al. (2017) blir det å bruke kjente ruter og å konsentrere seg og være forsiktig brukt som strategier. Noen informanter i Casey et al. (2013) forteller at mulige strategier for å finne riktig buss er å time busser og stoppe alle bussene for å spørre sjåføren. I Golledge et al. (1997) kommer informantene med et forslag om å vite navnet på sjåføren slik at det blir en mer direkte og personlig kommunikasjon. Det å telle antall ganger døren åpnes er en teknikk for å vite hvor langt unna et stoppested man er (Fürst & Vogelauer, 2012). Informanter i Casey et al. (2013), Øksenholt & Aarhaug (2018), Golledge et al. (1997) og McGrath et al. (2017) snakker om hvordan øvelse kan påvirke reising positivt. Dette er rutetrening for å komme seg dit man vil på en trygg og effektiv måte (Casey et al., 2013), øve sammen med noen før man tar kollektivtransport på egenhånd (Øksenholt & Aarhaug, 2018; Golledge et al., 1997) og å lære seg intervallene mellom koblede tjenester (Golledge et al., 1997). I Fürst & Vogelauer (2012) nevnes det et ønske om å bli informert om nye systemer istedenfor å finne ut alt selv. Casey et al. (2013) skriver at hjelpemidler kan avgjøre hvor mye hjelp man får. En førerhund kan gjøre at andre blir mer oppmerksomme (Casey et al., 2013), og ifølge McGrath et al. (2017) kan hvit stikk og "traveler with vision loss"-tegn

gjøre at andre tar mer hensyn og blir mer tålmodige. Samtidig sier informanter i McGrath et al. (2017) at det kan være et stigma og signal på sårbarhet å bli synliggjort som synshemmet.

5.0 Diskusjon

I diskusjonsdelen skal funnene analyseres, vurderes og tolkes (Dalland, 2017). Denne oppgaven har som hensikt å utforske litteratur angående synshemmedes egne opplevelser om hva som kan bidra til økt tilgjengelighet på kollektivtransport. Først ser vi på hvordan ergoterapeuter kan jobbe med dette. Deretter diskuterer vi teori opp mot de tre hovedkategoriene presentert i resultatdelen; fysiske omgivelser, holdninger og mestringsstrategier. Til slutt kommer det en metodisk betraktning.

Ulike personer kan oppleve tilgjengelighet og barrierer forskjellig (Lid, 2013) og occupational justice bygger på en tanke om at alle er forskjellige (Stadnyk et al., 2014). Det kan dermed antas at løsninger som fungerer for noen ikke nødvendigvis vil fungere for alle. Dette indikerer at det er viktig å se hver enkelt individuelt selv om de har samme type funksjonsnedsettelse.

I en relasjonell forståelse finnes det to ulike strategier for å minske funksjonshemming. Disse er å styrke individets forutsetninger og endre samfunnets krav (Sosialdepartementet, 2003; Lid, 2013). Når det oppstår et gap mellom helse og hverdagens krav, jobber ergoterapeuter med personers aktivitetsutførelse og inkluderende omgivelser ved å se etter ressurser og løsninger for å bidra til å lukke gapet (Ergoterapeutene, u.å.a). Videre er ergoterapeuters samfunnsansvar å bidra til befolkningens rett til aktivitet og deltakelse i hverdagen (Ergoterapeutene, u.å.a), noe som er essensen i occupational justice (Stadnyk et al., 2014). Denne retten kan oppfylles ved å bruke ergoterapeuters kompetanse om prinsippene for universell utforming (Ergoterapeutene u.å.b). Dette indikerer at ergoterapeuter kan jobbe med tilgjengelig kollektivtransport for synshemmede og dermed bidra til occupational justice og redusering av funksjonshemming.

5.1 Fysiske omgivelser

Med tanke på de fysiske omgivelsene kom det frem at synshemmede hadde utfordringer knyttet til på- og avstigning, innvendig utforming og informasjon. I Gallagher et al. (2011), Øksenholt & Aarhaug (2018) Fürst & Vogelauer (2012), Montarzino et al. (2007), Golledge et al. (1997) og Bezyak et al. (2017) ble det presentert utfordringer knyttet til på- og avstigning. Ifølge Gallagher et al. (2011), Montarzino et al. (2007), Golledge et al. (1997) og Bezyak et al. 2017) kan synshemmede

også ha utfordringer knyttet til den innvendige utformingen. I tillegg beskrev informanter i Gallagher et al. (2011), Øksenholt & Aarhaug, (2018), Fürst & Vogelauer (2012), Golledge et al. (1997), Rudman et al. (2016) og Bezyak et al. (2017) manglende informasjon ved bruk av kollektivtransport.

“Occupational deprivation” handler om at engasjement i nødvendige og/eller meningsfulle aktiviteter blir begrenset på grunn av ytre faktorer utenfor ens kontroll (Stadnyk, et al., 2014). Som nevnt tidligere er transport en måte å bevege seg på til aktiviteter som jobb, utdanning, tjenester og fritidsaktiviteter (WHO, u.å.). Det kan dermed antas at synshemmede opplever “Occupational deprivation” om de hindres i å delta i meningsfulle aktiviteter på grunn av utformingen av kollektivtransport. På samfunnsnivå blir “occupational imbalance” beskrevet som situasjoner der noen individer blir tilbudt mange muligheter for aktivitet mens andre blir tilbudt få, noe som resulterer i at individer blir over-, under- eller ubeskjeftiget (Stadnyk et al., 2014). Da kollektivtransport både kan være en aktivitet i seg selv og en måte å bevege seg til andre meningsfulle aktiviteter, kan det antas at synshemmede får færre aktivitetsmuligheter hvis kollektivtransport ikke er tilgjengelig og dermed opplever “occupational imbalance”.

Synshemmede hadde flere forslag til å gjøre de fysiske omgivelsene mer tilgjengelig. De ulike løsningene kan kobles til prinsippene for universell utforming. Flere av artiklene skrev om senkning av buss som en måte å øke tilgjengeligheten på (Gallagher et al., 2011; Casey et al., 2013; Fürst & Vogelauer, 2012; Montarzino et al., 2007). Denne løsningen støtter prinsippene om “Like muligheter for bruk” og “Fleksibel i bruk” fra Lid (2013), ettersom løsningen også kan være til nytte for blant annet rullestolbrukere, barnevogn og reisende med bagasje. Den støtter også prinsippet “Lav fysisk anstrengelse” fra Lid (2013) ved at man bruker mindre energi og prinsippet “Toleranse for feil” fra Lid (2013) ved at lavere steg kan minske sjansen for ulykker. Blindeskrift på stoppknappen ble sett på som positivt i Casey et al. (2013). Det støtter prinsippet om “Forståelig informasjon” fra Lid (2013) da informasjon om hvor stoppknappen befinner seg dermed kan mottas både taktilt og visuelt. Samtidig er det begrenset hvor mange som kan lese blindeskrift i befolkningen, noe som fører til at blindeskrift på stoppknappen bryter med prinsippene “Like muligheter for bruk” og “Fleksibel i bruk” fra Lid (2013). En annen løsning kan være at kollektivtransport har hørbar annonsering som informerer om bussruten (Gallagher et al., 2011; Casey et al., 2013; Fürst & Vogelauer, 2012; Golledge et al., 1997). Her kan prinsippet om “Forståelig informasjon” fra Lid (2013) trekkes inn, da det gir de reisende en mulighet til å få auditiv informasjon om hvor man befinner seg. Dette kan flere dra nytte av, noe prinsippet “Fleksibel i bruk” fra Lid (2013) handler om. På den andre siden kan man slite med å forstå annonseringen dersom man ikke forstår språket. Et annet prinsipp som kan trekkes inn fra Lid (2013) er “Enkel og intuitiv i bruk”, da hørbar informasjon gjør det enkelt ved at informasjonen kommer automatisk.

Ifølge den relasjonelle forståelsen av funksjonshemming kan funksjonshemming reduseres ved å endre omgivelsenes krav (Sosialdepartementet, 2003; Lid, 2013). Dermed kan det antas at løsningene presentert over fører til mindre funksjonshemming for de synshemmede. Universell utforming handler om å utforme omgivelsene slik at de kan brukes av flest mulig (Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet, 2013). Dette indikerer at løsningene bør vurderes opp mot prinsippene for universell utforming slik at kollektivtransport blir tilgjengelig for flest mulig. FN-sambandet (2019b) sier at alle skal ha tilgang til trygge og lett tilgjengelige transportsystemer innen 2030. Det å lytte til synshemmedes erfaringer om hva som kan gjøre kollektivtransport mer tilgjengelig kan være et skritt mot å nå dette målet. Ifølge Ottawa-charteret er et helsefremmende tiltak å utvikle støttende omgivelser (WHO, 1986). Det å gjøre de fysiske omgivelsene mer tilgjengelig for synshemmede kan dermed antas å være helsefremmende.

Grunnleggende forhold for helse er ifølge Ottawa-charteret sosial rettferdighet og likhet (WHO, 1986). Samtidig skriver FN-sambandet (2019b), Folkehelseloven (2011, §1) og Helse- og omsorgsdepartementet (2019) at reduisering av sosial ulikhet er et viktig fokusområde. Prinsippet "Empowerment gjennom aktivitet" handler om likhet i maktfordeling, der samfunnet bestemmer mulighetene for å føle at man takler hverdagsaktiviteter (Stadnyk et al., 2014). Det kan antas at å gjøre kollektivtransport mer tilgjengelig for synshemmede kan bidra til å redusere ulikhet i samfunnet. Dette kan igjen føre til empowerment for de synshemmede i form av større valgfrihet og aktivitetsdeltakelse. Et annet prinsipp i occupational justice er "Ta vare på aktivitetspotensial" (Stadnyk et al., 2014). Her er målet å engasjere alle i valget om hva en vil gjøre i samfunnet uavhengig av ulikheter (Stadnyk et al., 2014). I tillegg til større likhet i samfunnet, kan det også antas at kollektivtransport er viktig for å ta vare på aktivitetspotensialet til synshemmede.

5.2 Holdninger

I Gallagher et al. (2011), Øksenholt & Aarhaug (2018), Rudman et al. (2016) og Bezyak et al. (2017) kom det frem at holdningene til sjåførere og medpassasjerer er en utfordring for synshemmede. Personer med synsnedsettelse mente det er mangel på forståelse (Øksenholt & Aarhaug, 2018) og kunnskap (Øksenholt & Aarhaug, 2018; Bezyak et al., 2017) blant sjåførere. Det kom også kommentarer fra medpassasjerer om at kollektivtransport ikke er et sted for synshemmede (Rudman et al., 2016). "Occupational marginalization" beskrives som eksklusjon fra deltakelse i aktiviteter basert på "usynlige" normer og forventninger om hvem som bør delta i hvilke aktiviteter og på hvilken måte. Dette kan vise seg gjennom, eller resultere i sosial eksklusjon og begrenset tilgang til muligheter og ressurser (Stadnyk et al., 2014). Det kan derfor antas at synshemmede kan

oppleve “Occupational marginalization” grunnet holdningene til sjåførere og medpassasjerer på kollektivtransport.

Ifølge de synshemmede kan holdningsendrende løsninger være bevisstgjøring og trening (Fürst & Vogelauer, 2012), samt opplæring og informasjon (Gallagher et al., 2011) til ansatte i kollektivtransportsystemet og befolkningen. En grunn tanke i universell utforming er å ta utgangspunkt i utforming som ikke kategoriserer mennesker som enten å være med eller uten funksjonsnedsettelse (Ryhl & Høyland, 2018). Det kan dermed antas at universell utforming er en måte å normalisere funksjonstap og en annen løsning på holdningsendring. Som nevnt kan funksjonshemming reduseres ved å endre samfunnets krav (Sosialdepartementet, 2003; Lid, 2013). Ettersom barrierene i samfunnet kan være blant annet holdningsmessige (Tuntland, 2011), kan det antas at løsningene er med på å redusere funksjonshemming. Et helsefremmende tiltak er som nevnt å utvikle støttende omgivelser (WHO, 1986). Dersom holdningene til sjåførere og medpassasjerer blir mer støttende, kan dette antas å være helsefremmende for de synshemmede. Prinsippet “Mangfold, inkludering og fordel av deltakelse” handler om at i et samfunn med occupational justice har alle rett til å delta i aktiviteter som de trenger eller ønsker å gjøre for å bidra til individuelt liv eller samfunnsliv (Stadnyk et al., 2014). Dermed kan det antas at løsningene bidrar til occupational justice for personer med synsnedsettelse.

5.3 Mestringsstrategier

Gallagher et al. (2011), Øksenholt & Aarhaug (2018), Golledge et al. (1997), Rudman et al. (2016) og Bezyak et al. (2017) presenterte utfordringer synshemmede møter på i bruk av kollektivtransportsystemet. Dette var blant annet å navigere i kollektivtransportsystemet (Bezyak et al., 2017) og frykt for at systemet ikke fungerer (Øksenholt & Aarhaug, 2018). De kan håndtere én eller to barrierer, men det er en utfordring når det er uvisst hvilke eller hvor mange barrierer de vil møte på og hvor disse oppstår (Øksenholt & Aarhaug, 2018). “Occupational alienation” beskrives som varig opplevelse av adskillelse, isolasjon, tomhet, mangel på identitetsfølelse eller en følelse av meningsløshet relatert til aktivitetsdeltakelse (Townsend & Wilcock, 2004). Deltakelse i aktiviteter som ikke gir positive opplevelser kan hindre formingen av positive identiteter (Stadnyk et al., 2014). Hvis man antar at synshemmede ikke har positive opplevelser med kollektivtransport og at dette påvirker formingen av identitet, kan dette potensielt føre til “Occupational alienation”.

Casey et al. (2013), Øksenholt & Aarhaug (2018), Fürst & Vogelauer (2012), Golledge et al. (1997) og McGrath et al. (2017) presenterte strategier som gjør det lettere å benytte seg av

kollektivtransportsystemet. Informanter i Casey et al. (2013), Øksenholt & Aarhaug (2018), Golledge et al. (1997) og McGrath et al. (2017) snakket om hvordan øvelse kan påvirke reising positivt. En av måtene funksjonshemming kan reduseres er ved å styrke individets forutsetninger (Stortingsmelding 40; Lid, 2013). Dermed kan det antas at øvelse i å ta kollektivtransport kan minske funksjonshemming hos synshemmede. En løsning som ble presentert i Casey et al. (2013) og McGrath et al. (2017) er å spørre andre om hjelp. Når det er sagt kom det frem i Montarzino et al. (2007) at noen informanter unngår slike situasjoner og i Øksenholt & Aarhaug (2018) at de ikke liker å være avhengig av andre. Med bakgrunn i dette, hvorfor mener noen at det er en løsning å spørre om hjelp, samtidig som andre unngår det? McGrath et al. (2017) skrev at det å bli synliggjort som synshemmet kan føre med seg stigma og være et signal på sårbarhet. I Stortingsmelding 40 står det at ulike løsninger kan påvirke om en person opplever å bli funksjonshemmet (Sosialdepartementet, 2003). Det kan dermed antas at noen synshemmede føler seg mer funksjonshemmet av å være avhengig av andre. Når det er sagt kan det tenkes at holdningsendringer i befolkningen kan gjøre det lettere for synshemmede å spørre andre om hjelp.

5.4 Metodisk betraktning

I dette avsnittet vil vi presentere betraktninger knyttet til metodiske valg vi har tatt i løpet av arbeidet med bacheloroppgaven. Vi kunne sett på faktorer utenfor selve kjøretøyet som kan øke synshemmedes tilgjengelighet på kollektivtransport, som veien til kjøretøyet og stoppestedene. I denne oppgaven valgte vi å avgrense til selve kjøretøyet fordi vi ikke har mulighet til å belyse alt i rammen av en bacheloroppgave. Den ene artikkelen er fra 1997. Selv om kollektivtransport og teknologi kan ha forandret seg på over tjue år, valgte vi å være åpne for artikler uansett årstall for ikke å utelukke viktig informasjon. Vi har også inkludert artikler fra andre land enn Norge fordi vi ikke fant nok sammenligningsgrunnlag fra kun Norge. Overføringsverdien fra andre land til Norge er noe man må være bevisst på, da det kan tenkes at det er kulturforskjeller og ulikheter i kollektivtransportsystemet fra land til land. Vi antar at eventuelle ulikheter mellom land ikke har påvirket resultatet betraktelig, da studiene viste store likheter. Ifølge Dalland (2017) skal man være bevisst på at man allerede har en mening før man undersøker noe. Andre som har benyttet samme metode som oss kan derfor komme frem til et annet resultat. Når det er sagt har vi vært to personer, noe som har vært en fordel da det har gitt oss en mulighet til å diskutere og komme frem til en felles forståelse.

6.0 Avslutning

Hensikten med studien var å undersøke hva som kan bidra til økt tilgjengelighet på kollektivtransport for personer med nedsatt syn. Det ble i denne forbindelse avdekket tre områder som kan bidra til dette; fysiske omgivelser, holdninger og mestringsstrategier. Vi har sett at funksjonshemming kan reduseres ved endringer i de fysiske omgivelsene og holdninger i befolkningen, eller ved å øke synshemmedes forutsetninger ved hjelp av mestringsstrategier.

For å øke tilgjengeligheten på kollektivtransport for synshemmede kan man endre de fysiske omgivelsene gjennom å tenke på utformingen av kjøretøyet både innvendig og utvendig og hvordan de kan motta informasjon på best mulig måte. Vi vil trekke frem automatisk senkning av buss på hvert stopp, blindeskrift på stoppknapp og hørbar annonsering som løsninger tilknyttet fysiske omgivelser. For å gjøre kollektivtransport tilgjengelig for flest mulig bør løsninger vurderes opp mot prinsippene for universell utforming. Endring av sjåførers og befolkningens holdninger til synshemmede kan være med på å øke tilgjengeligheten på kollektivtransport. Universell utforming kan også bidra til holdningsendring ved å normalisere funksjonstap. Synshemmedes mestringsstrategier kan også påvirke tilgjengeligheten på kollektivtransport positivt gjennom forberedelser og øvelse. Det å spørre andre om hjelp er en annen strategi som kan øke tilgjengeligheten, men dette var det delte meninger om. Dersom holdninger i befolkningen endres, kan det tenkes at synshemmede synes det er lettere å spørre om hjelp.

Tilgjengelig kollektivtransport kan bidra til occupational justice ettersom løsningene kan være med på å fremme rettferdighet for synshemmede. Selv om løsningene presentert i studien kommer fra de synshemmedes ståsted kan de også være til fordel for andre. Ergoterapeuter kan bidra til økt tilgjengelighet på kollektivtransport for synshemmede ved å bruke kunnskapen de har om personers aktivitetsutførelse og inkluderende omgivelser.

7.0 Referanseliste

Arksey, H. & O'Mally, L. (2005). Scoping studies: towards a methodological framework. *International Journal of Social Research Methodology* 8(1), 19-32.

<https://doi.org/10.1080/1364557032000119616>

Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet. (2013). *Konvensjon om rettighetene til mennesker med nedsatt funksjonsevne*. Hentet fra

https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/bld/sla/funk/konvensjon_web.pdf

Barne-, ungdoms- og familiedirektoratet. (2017). Bruk av kollektivtransport i befolkningen og blant personer med nedsatt funksjonsevne. Hentet 28.05.20 fra

https://bufdir.no/globalassets/global/bruk_av_kollektivtransport_i_befolkningen_og_blant_personer_med_nedsatt_funksjonsevne.pdf

Bezyak, J. L., Sabella, A. A. & Gattis, R. H. (2017). Public Transportation: An investigation of Barriers for People With Disabilities. *Journal of Disability Policy Studies* 28(1), 52-60.

<https://doi.org/10.1177/1044207317702070>

Bufdir. (2019, 9. september). Hva er nedsatt funksjonsevne?. Hentet 27. april fra

https://bufdir.no/Nedsatt_funksjonsevne/Hva_er_nedsatt_funksjonsevne/Hva_er_nedsatt_funksjonsevne/

Casey, H., Brady, N. & Guerin, S. (2013). 'Is Seeing Perceiving?' Exploring issues concerning access to public transport for people with sight loss. *The British Journal of Visual Impairment* 31(3), 217-

227. <https://doi.org/10.1177/0264619613495023>

Dalland, O. (2017). *Metode og oppgaveskriving* (6. utg). Oslo: Gyldendal.

Durocher, E., Rappolt, S. & Gibson, B. E. (2014). Occupational Justice: Future Directions. *Journal of Occupational Science* 21(4), 431-442. <https://doi.org/10.1080/14427591.2013.775693>

Ergoterapeutene. (u.å.a). Alle skal kunne delta. Hentet fra

https://ergoterapeutene.sharepoint.com/Arkiv/7-Kommunikasjon%20og%20markedsf%c3%b8ring/75-Trykksaker/Kjernekompetanse%202017/Ergoterapeuters_kjernekompetanse_Web_enkeltsider.pdf?&originalPath=aHR0cHM6Ly9lcmdvdGVyYXBldXRlbnUuc2hhcmVwb2ludC5jb20vOmI6L2cvRVhTbnZwaVdPcmxBdTIHWIB6V0V4a3dCVWpubXd2ZjJjNFJlUdEdxLTFwc0VLZz9ydGltZT15b1BjMkg4RjJFZW

Ergoterapeutene. (u.å.b). Folkehelse og samspillet mellom person, aktivitet og omgivelser. Hentet

30.05.2020 fra <https://ergoterapeutene.org/ergoterapi/fagomrader-i-ergoterapi/ergoterapi-fagomradet-folkehelse/folkehelse-samspillet-person-aktivitet-omgivelser/>

FN-sambandet. (2019a, 17. juni). FNs verdenserklæring om menneskerettigheter. Hentet fra

<https://www.fn.no/Om-FN/Avtaler/Menneskerettigheter/FNs-verdenserklæring-om-menneskerettigheter>

FN-sambandet. (2019b, 6. desember). FNs bærekraftsmål. Hentet fra

<https://www.fn.no/Om-FN/FNs-baerekraftsmaal>

Folkehelseloven. (2011). Lov om folkehelsearbeid (LOV-2011-06-24-29). Hentet fra

<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2011-06-24-29>

Fürst, E. W. M. & Vogelauer, C. (2012). Mobility of the sight and hearing impaired: barriers and solutions identified. *Qualitative Market Research* 15(4), 369-384.

<https://doi.org/10.1108/13522751211257060>

Gallagher, B. A. M., Hart, P. M., O'brien, C., Stevenson, M. R. & Jackson, A. J. (2011). Mobility and access to transport issues as experienced by people with vision impairment living in urban and rural Ireland. *Disability and Rehabilitation*, 33(12), 979-988.

<https://doi.org/10.3109/09638288.2010.516786>

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

459. Hentet fra <https://escholarship.org/uc/item/5pv2k256>

Helsebiblioteket. (u.å). Alle databaser. Hentet 09.05.2020 fra

<https://www.helsebiblioteket.no/databaser/alle-databaser/?sort=alphabetic>

Helsedirektoratet. (2018). Folkehelse og bærekraftig samfunnsutvikling. Hentet 28.05.2020 fra

https://www.helsedirektoratet.no/rapporter/folkehelse-og-baerekraftig-samfunnsutvikling/Folkehelse%20og%20baerekraftig%20samfunnsutvikling.pdf/_attachment/inline/3bee41d0-0b38-4957-913e-bedad965e37a:a89f2b8d35a30992c90f2f4c4f872d2ffdd0abaa/Folkehelse%20og%20baerekraftig%20samfunnsutvikling.pdf

Helse- og omsorgsdepartementet. (2019). *Folkehelsemeldinga - Gode liv i eit trygt samfunn* (Meld. St. 19 (2018-2019)). Hentet 16. april 2020 fra

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-19-20182019/id2639770/>

Hine, J. & Mitchell, F. (2001). Better for Everyone? Travel Experiences and Transport Exclusion.

Urban Studies 38(2), 319-332. Hentet fra <https://doi.org/10.1080/00420980020018619>

Hsieh & Shannon. (2005). Three Approaches to Qualitative Content Analysis. *Qualitative Health*

Research 15(9), 1277-1288. <https://doi.org/10.1177/1049732305276687>

Lid, I. M. (2013). *Universell utforming. Verdigrunnlag, kunnskap og praksis*. (1.utg.) Oslo: Cappelen Damm Akademisk.

Likestillings- og diskrimineringsloven. (2018). Lov om likestilling og forbud mot diskriminering (LOV-2017-06-16-51). Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2017-06-16-51>

McGrath, C., Rudman, D. L., Spafford, M., Trentham, B. & Polgar, J. (2017). The Environmental Production of Disability for Seniors with Age-Related Vision Loss. *Canadian Journal on Aging* 36(1), 55-66. <https://doi.org/10.1017/S0714980816000623>

Menon Economics. (2019). *Status for øyehelse i Norge: Store samfunnskostnader som følge av synstap* (57). Hentet fra <https://www.blindeforbundet.no/om-blindeforbundet/filer-undersokelser/status-for-oyehelse-i-norge-august-2019-pdf>

Montarzino, A., Robertson, B., Aspinall, P., Ambrecht, A., Findlay, C., Hine, J. & Dhillon B. (2007). The Impact of Mobility and Public Transport on the Independence of Visually Impaired People. *Visual Impairment Research* 9(2-3), 67-82. <https://doi.org/10.1080/13882350701673266>

Norges Blindeforbund. (u.å.a). Blinde og svaksynte finner ikke bussen. Hentet fra <https://www.blindet.no/kampanjer/blinde-og-svaksynte-finner-ikke-bussen>

Norges Blindeforbund. (u.å.b). Fakta og statistikk om synshemninger. Hentet fra <https://www.blindet.no/oyehelse-og-synshemninger/fakta-og-statistikk-om-synshemninger>

Norges Blindeforbund. (u.å.c). Reise og transport. Hentet fra <https://www.blindet.no/rad-tips-og-rettigheter/reise-og-transport>

NOU 2001: 22. (2001). *Fra bruker til borger – En strategi for nedbygging av funksjonshemmende barrierer*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/1e18b045dd9346849813392b34c9cdc1/no/pdfa/nu200120010022000dddpdfa.pdf>

NTNU Universitetsbibliotek. (u.å.) Fagressurser. Hentet 09.05.2020 <https://www.ntnu.no/blogger/ub-okonomi/fagressurser/>

Rudman, D. L., Gold, D., McGrath, C., Zuvela, B., Spafford, M. M. & Renwick, R. (2016). "Why would I want to go out?": Age-related Vision loss and Social participation. *Canadian Journal of Aging* 35(4), 465-478. <https://doi.org/10.1017/S0714980816000490>

Ryhl, C. & Høyland, K. (2018). *Inkluderende arkitektur* (1.utg.). Bergen: Fagbokforlaget.

Samferdselsdepartementet. (2017). *Nasjonal transportplan 2018-2029* (Meld. St. nr 33 (2016-2017)). Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/?ch=1>

- Sosialdepartementet. (2003). *Nedbygging av funksjonshemmende barrierer*. (Meld. St. nr 40 (2002-2003)). Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/5a8122df4dee44a38beb1ca42698b490/no/pdfs/stm200220030040000dddpdfs.pdf>
- Stadnyk, R. L., Townsend, E. A. & Wilcock, A. A. (2014). Occupational Justice. I C. H. Christiansen & E. A. Townsend (Red.), *Introduction to occupation: The art and science of occupation* (2. utg., s. 307-336). USA: Pearson New International Ed.
- Townsend, E. & Wilcock, A. A. (2004). Occupational Justice and Client-Centred Practice: A Dialogue in Progress. *Canadian Journal of Occupational Therapy* 71(2), 75-87.
<https://doi.org/10.1177/000841740407100203>
- Transportøkonomisk institutt (TØI). (2017, 27. mars). Kortere og sjeldnere reiser på vinteren. Hentet fra <https://www.toi.no/forskningsomrader/reisevaner/kortere-og-sjeldnere-reiser-pa-vinteren-article34248-213.html>
- Tuntland, H. (2011). *En innføring i ADL* (2. utg.). Kristiansand: Høyskoleforlaget.
- World Health Organisation (WHO). (1986, 21. november). The Ottawa Charter for Health Promotion. Hentet 16. april 2020 fra <http://www.who.int/healthpromotion/conferences/previous/ottawa/en/index1.html>
- World Health Organisation (WHO). (u.å.). Transport and health equity. Hentet 20. april 2020 fra <https://www.who.int/sustainable-development/transport/health-equity/en/>
- Øksenholt, K. V. & Aarhaug, J. (2018). Public transport and people with impairments – exploring non-use of public transport through the case of Oslo, Norway. *Disability & Society* 33(8), 1280-1302.
<https://doi.org/10.1080/09687599.2018.1481015>