

Sivert Lithander Byvold

## Rullestolbrukers opplevelse, tilgjengelighet på kollektivtransport og deltagelse i aktivitet

En kvalitativ studie som omhandler rullestolbrukers opplevelse om tilgjengeligheten på kollektivtransport i en storby i Norge, og hvilken innvirkning dette kan ha for individets deltagelse i aktivitet.

Bacheloroppgave i Ergoterapi  
Veileder: Skender Elez Redzovic  
April 2024



Sivert Lithander Byvold

# **Rullestolbrukers opplevelse, tilgjengelighet på kollektivtransport og deltagelse i aktivitet**

En kvalitativ studie som omhandler rullestolbrukers opplevelse om tilgjengeligheten på kollektivtransport i en storby i Norge, og hvilken innvirkning dette kan ha for individets deltagelse i aktivitet.

Bacheloroppgave i Ergoterapi  
Veileder: Skender Elez Redzovic  
April 2024

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet  
Fakultet for medisin og helsevitenskap  
Institutt for nevromedisin og bevegelsesvitenskap



**NTNU**

Kunnskap for en bedre verden



Fakultet for medisin- og helsevitenskap  
Institutt for nevromedisin og bevegelsesvitenskap

**ETT2900 Bacheloroppgave i ergoterapi**

# **Rullestolbrukers opplevelse, tilgjengelighet på kollektivtransport og deltagelse i aktivitet**

**Navn: Sivert Lithander Byvold**  
**Antall ord: 7622**

**Annen informasjon:**

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

## Abstrakt

**Tittel:** Rullestolbrukers opplevelse, tilgjengelighet på kollektivtransport og deltagelse i aktivitet.

**Bakgrunnsinformasjon:** Funksjonshemmede fortsetter å være den gruppen som blir mest utsatt for ekskludering på verdensbasis, og en stor andel av denne gruppen er rullestolbrukere. Rullestolbrukere har på lik linje som alle andre et ønske om et samfunn der alle har muligheten til å delta, bidra og leve frie og selvstendige liv. Derav å ha like muligheter til bruk av offentlig transport som fremkomstmiddel til daglige gjøremål og aktiviteter. Formålet med denne oppgaven er derfor å undersøke følgende problemstilling: *“Rullestolbrukers opplevelse angående tilgjengeligheten på kollektivtransporten i en storby i Norge, og hvilken påvirkning det har på individets deltagelse i aktivitet”*

**Metode:** I oppgaven har jeg anvendt semistrukturert kvalitativt intervju. Det var totalt 4 intervjuobjekter.

**Resultat:** Innsamlet data viser til at informanter har varierte, samt likegyldige opplevelser knyttet til hvordan tilgjengeligheten på kollektivtransporten kan påvirke deltagelse i aktivitet. Hovedfunnene ble presentert i fire forskjellige kategorier. Første resultatkategori er «fysiske og sosiale barrierer» som følger hvordan de fysiske og sosiale omgivelsen gir uforutsigbarhet i reisen. Den andre resultatkategorien er «Individets indre subjektive følelser». Den la vekt på informantens egne følelser knyttet til reisen. Tredje resultatkategori er «positive opplevelser». Å undersøke positive opplevelser kan tydeliggjøre hva som er bra, og dermed utvikle dette i tiden fremover. Siste resultatkategori er «fremmer aktivitet» som fokuserer på å trekke frem viktigheten av deltagelse i aktivitet hos rullestolbrukeren.

**Konklusjon:** Mine funn indikerer på at det finnes en rekke faktorer som påvirker rullestolbrukers opplevelse på reisen med kollektivtransport og at dette gir utfordringer til muligheten for deltagelse i aktivitet. Studien har vist at det er avgjørende med en forutsigbarhet på kollektivtransporten, slik at rullestolbrukere har et ønske om å ta i bruk kollektivtilbud i enda større grad.

**Nøkkelord:** Kollektivtransport, tilgjengelighet, rullestolbrukere, deltagelse og aktivitet

## Forord

Denne bacheloroppgaven er skrevet av en ergoterapistudent på NTNU i Trondheim.

Jeg ønsker å takke alle intervjuaktører som ga grunnlaget for denne oppgaven. I tillegg vil jeg takke min veileder Skender Elez Redzovic for god og avgjørende veiledning.

# Innholdsfortegnelse

<b>1.0 Innledning</b> .....	<b>5</b>
1.1 Samfunnsaktuelt .....	5
1.2 Bakgrunn og tidligere forskning .....	6
1.3 Relevans for ergoterapi .....	8
1.4 Problemstilling .....	9
1.5 Begreper.....	9
1.6 Oppgavens struktur.....	10
<b>2.0 Teori</b> .....	<b>10</b>
2.1 Occupational justice.....	11
<b>3.0 Metode</b> .....	<b>12</b>
3.1 Valg av metode .....	12
3.2 Valg av informanter .....	12
3.3 Gjennomføring .....	13
3.4 Analyse av data .....	14
3.5 Personvern og etikk.....	15
<b>4.0 Resultat</b> .....	<b>15</b>
4.1 Sosiale og fysiske barrierer.....	17
4.2 De indre subjektive følelsene .....	18
4.3 Positive opplevelser.....	19
4.4 Fremmer aktivitet .....	19
<b>5.0 Diskusjon</b> .....	<b>20</b>
5.1 Sosiale og fysiske barrierer.....	20
5.2 De indre subjektive følelsene .....	21
5.3 Positive opplevelser.....	22
5.4 Fremmer aktivitet .....	24
5.5 Metodediskusjon .....	25
5.5.1 Utvalg .....	25
5.5.2 Intervjuguide .....	26
5.5.3 Implikasjoner for praksis.....	26
<b>6.0 Avslutning</b> .....	<b>27</b>
<b>7.0 Referanseliste</b> .....	<b>29</b>
Vedlegg 1.....	32



## 1.0 Innledning

I denne oppgaven skal jeg undersøke opplevelsen til rullestolbrukere angående tilgjengeligheten på kollektivtransporten i en storby i Norge, og hvordan tilgjengeligheten kan påvirke deltagelse i aktivitet. I første omgang ønsket jeg å undersøke flere typer av offentlig transport, som for eksempel tog, buss og trikk. Ut fra statistikk fra Store norske leksikon viser til at majoriteten av mennesker bruker buss mest av de offentlige transportmidlene som finnes i Norge (Solvoll, 2023). Ut fra dette endte jeg opp med å ekskludere trikk og tog i mitt prosjekt, og heller rettet fokuset på kun buss.

Med dette ønsket jeg å undersøke hvordan rullestolbrukere opplever buss som et offentlige fremkomstmiddel den dag i dag. Jeg har intervjuet fire enkeltpersoner som sitter i rullestol og som har erfaringer og opplevelser fra bussnettet i en storby i Norge. Videre har bakgrunn og tidligere forskning blitt benyttet slik at jeg kan se mine funn opp mot det forskning tilsier. Til slutt har beskrevet og forankret mitt arbeid til ergoterapifaget, og fremhevet hvorfor ergoterapeuter er relevant for temaet og målgruppen.

### 1.1 Samfunnsaktuelt

Mennesker med funksjonsnedsettelse forsetter å være verdens største minoritets gruppe som blir marginalisert (Norges Handicapforbund, u.å.). I en undersøkelse gjennomført av Sentio Research Norge (2017) på oppdrag for Bufdir v/deltasenteret, kom det frem at mennesker med nedsatt bevegelsesevne er de som reiser minst med kollektivtransport. Totalt 3 av 10 deltagere svarte at de aldri reiser kollektivt, en andel som er 1 av 10 uten nedsatt funksjonsevne i befolkningen.

I 2018 la regjeringen frem en politikk for mennesker med funksjonsnedsettelse, fokusert på å legge til rette for deltakelse og inkludering. Strategien "Et samfunn for alle" (2020-2030) formidler regjeringens visjon om et samfunn der alle har muligheten til å delta, bidra og leve frie og selvstendige liv. Regjeringen erkjenner at personer med funksjonshemninger møter daglige hindringer som begrenser deres opplevelse av likestilling (Regjeringen, 2018). En publikasjon utgitt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2021) knyttet til verdigrunnlaget for universell utforming beskriver hvordan FNs medlemsland vedtok i 2015 en felles arbeidsplan med navn *agenda 2030*. Den går ut på at sammen med dens 169 bærekraftsmål, skal verden ha en felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe

ulikhet og dempe klimaendringene. Et kjerneprinsipp i 2030-agendaen er at ingen skal bli etterlatt, kjent som «Leave no one behind». Dette prinsippet innebærer at de mest sårbare og marginaliserte individene og gruppene i verden må inkluderes i utviklingsprosessen, inkludert de med permanent eller midlertidig funksjonsnedsettelse. Universell utforming anses derfor som en essensiell forutsetning for å nå bærekraftsmålene.

Ifølge FNs konvensjon om rettigheter for mennesker med nedsatt funksjonsevne, er universell utforming definert på følgende måte:

*«Utforming av produkter, omgivelser, program og tjenester på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpasning og en spesiell utforming.»* (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2021, s. 7).

Ifølge § 17 i lov om likestilling og forbud mot diskriminering, blir universell utforming definert på følgende måte:

*«Med universell utforming menes utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene, inkludert informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT), slik at virksomhetens alminnelige funksjoner kan benyttes av flest mulig, uavhengig av funksjonsnedsettelse.»* (Likestillings- og diskrimineringsloven, 2017, § 17).

I dette kapitlet vil jeg forklare bakgrunn for valgt tema, i tillegg vil temaet bli begrunnet igjennom tidligere forskning, samt relevansen for ergoterapi. En problemstilling vil bli presentert på bakgrunn av alt dette og jeg vil definere aktuelle begreper. Avslutningsvis vil jeg gi en oversikt over oppgavens struktur og oppbygning.

## 1.2 Bakgrunn og tidligere forskning

Bakgrunnen til dette teamet er at jeg nå er siste års ergoterapistudent og har igjennom studiet tatt interesse for teamet. Dette har ført til en nysgjerrighet ovenfor hvordan noen mennesker kan oppleve en urett på bakgrunn av nedsatt funksjonsevne.

En annen inspirasjonskilde til dette teamet, er en episode i en av NRK-podkastene:

«Lørdagsrådet» (Nelvik, 2023). I episoden hører vi Lars Berrum, Birgitt Skarstein, Truls Svendsen og Live Nelvik diskutere rundt opplevelser lyttere sender inn. Igjennom episoden hører vi en anonym innsender som sitter i rullestol og tar i bruk kollektivtransport i en storby i Norge. Innsenderen deler sine opplevelser som blant annet dårlig service av bussjåføren,

følelsen av å være til bry ovenfor de andre medpassasjerer, og mangel på følelsen av det å være selvstendig i egen hverdag. Videre i episoden deler Birgitt Skarstein sine opplevelser om kollektivtransporten i Trøndelag, der hun forteller om lignende opplevelser som innsenderen har.

Det pågår støtt og stadig forskning på hvordan samfunnet bør være, ønsker å være og hvordan det faktisk skal være knyttet til inkludering. Nye bygg, skoler, kollektivtransport, utearealer og annet offentlig infrastruktur skal følge regjeringens retningslinjer og lovverk for inkludering og likestilling (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2021, s. 7). En systematisk oversikt av offentlig transport brukt av mennesker med mobilitetsenheter, viser til en studie gjennomført i New Zealand der de undersøkte de mest fremtredende barrierene som oppleves av personer med funksjonsnedsettelse. Blant funnene i studien ble det identifisert dårlig holdning og mangelfull opplæring blant bussjåførene som en av de sentrale utfordringene mennesker med mobilitetsutfordringer har (Unsworth et al., 2021, s. 2259). De primære barrierene knyttet til fysiske omgivelser var assosiert med bymiljøet, terminalene og bussholdeplassene, samt kvaliteten på fortauene (Unsworth et al., 2021, s. 2256).

Lavery et al. (1996) påpeker også de fysiske barrierene, samt miljø som en av de utfordrende hovedfaktorene. Reise med kollektivtransport kan deles inn i tre komponenter: Personen selv, fremkomstmiddelet og utformingen av det skapte miljø (Lavery et al., 1996, s. 181).

Velho understreker to primære faktorer, fysiske og sosiale, og beskriver hvordan disse utspiller en negativ påvirkning på det emosjonelle hos brukeren. Studien som ble gjort i Storbritannia og undersøkte hvordan personer i rullestol navigerer seg igjennom systemet i den «virkelige verden» og baserer seg på deres erfaringer og opplevelser (Velho, 2019, s. 105). Studien belyser hvordan intervjuobjektene forteller om den menneskeavhengige naturen av ramper. På disse stasjonene måtte rullestolbrukere sørge for at de får kontakt med stasjonspersonalet slik at rampen settes ut ved både ombordstigning og avstigning (Velho, 2019, s. 106).

En annen studie utført i Storbritannia tok sikte på å undersøke en yngre kohort av rullestolbrukere, og de identifiserte og analyserte barrierene og utfordringene de møtte

(Pyer & Tucker, 2017, s. 43). Blant de fenomenene som ble utforsket i studien, ble begrepet "transportangst" fremhevet som en vesentlig aspekt av den følelsesmessige opplevelsen for rullestolbrukere. Pyer og Tucker karakteriserte dette fenomenet som en emosjonell reaksjon blant rullestolbrukere, som ble forsterket av usikkerhet knyttet til tilgjengeligheten og vedlikeholdet av kollektivtransportinfrastruktur. For eksempel ble bekymringen for manglende informasjon om tilgjengeligheten eller vedlikeholdet av bussholdeplasser identifisert som en signifikant kilde til stress og angst i denne konteksten.

Som vi ser, eksisterer det en del forskning på dette feltet. Forskningen består av ulike studier gjort i forskjellige land både i og utenfor Europa, knyttet til opplevelsen til personer med gangfunksjonsproblematikk. Kort oppsummert tar mye av forskningen for seg tre forskjellige komponenter som påvirker opplevelsen til individet. Disse tre sentrale komponentene er fysiske barrierer, sosiale/menneskelige barrierer og indre subjektive følelser blant individet. I mitt bachelorprosjekt vil jeg også undersøke disse komponentene, men da med tilknytting til ergoterapifaget noe som vil si at jeg har et fokus på hva som fremmer og/eller hemmer deltagelse i aktivitet knyttet til tilgjengelighet på kollektivtilbudet buss. I prosjektet mitt skal undersøke dette i den norske konteksten og jeg skal kun forholde meg til en gruppe mennesker, altså rullestolbrukere.

### 1.3 Relevans for ergoterapi

*Aktivitet og deltagelse* er to svært sentrale begreper innenfor ergoterapifaget og ergoterapeuter forstår at aktivitet har et unikt og meningsfullt formål i individets liv (Brandt et al., 2019, s. 197).

Ergoterapeuter er profesjonelle eksperter på å fremme meningsfull aktivitet, noe som utgjør en sentral del av hverdagen til enkeltpersoner. Ifølge Ergoterapeutene (2017) er meningsfull aktivitet et nøkkelbegrep innen ergoterapi, og det refererer til handlinger eller oppgaver som har en personlig betydning og formål for individet. Dette kan variere fra daglige gjøremål og hobbyer til arbeid og sosiale aktiviteter.

Ergoterapeuter jobber på en personsentrert måte med både enkeltpersoner og grupper, samtidig så engasjerer ergoterapeuter seg på systemnivå for å skape inkluderende omgivelser og samfunn (Ergoterapeutene, 2017, s. 16). Ergoterapeuter starter sin

intervensjon med å kartlegge personens autonomi og definere hva som er viktig for dem selv. Knyttet til inkludering i samfunnet utforsker ergoterapeuter følgende spørsmål:

– *Hva er viktige aktiviteter i livet ditt nå?*

– *Hvordan sikres innbyggerne deltakelse i samfunn- og hverdagsliv?*

– *Hvordan kan omgivelser og aktiviteter utformes og tilrettelegges?* (Ergoterapeutene , 2017, s. 16).

Kjernekompetansen til ergoterapeuter er omgivelser, aktivitet og person (Ergoterapeutene , 2017, s. 15). Ut fra dette kan ergoterapeuter bidra med å se sammenhengen mellom elementene og bidra til inkludering og deltagelse for individet. For mennesker har sosial relasjon en stor betydning for helsen, når en deltar i aktivitet i hverdagslivet (Wilcock & Hocking , 2015, s. 212). Ut fra dette er det derfor sentralt at ergoterapeuter adresserer og forstår rullestolbrukers opplevelse av kollektivtransport for å kunne fremme deres deltagelse i meningsfulle aktiviteter.

#### 1.4 Problemstilling

*“Rullestolbrukers opplevelse angående tilgjengeligheten på kollektivtransporten i en storby i Norge, og hvilken påvirkning det har på individets deltagelse i aktivitet”*

#### 1.5 Begreper

Med rullestolbrukere har jeg tatt utgangspunkt i personer som bruker elektrisk og/eller manuell rullestol daglig.

Kollektivtransport er i følge store norske leksikon «et transporttilbud som kan brukes av alle som er i stand til å reise og til å betale for reisen. Tilbudene består som oftest av tog, trikk, ferger og buss (Solvoll, 2023). Sistnevnte er det fremkomstmiddelet jeg skal fokusere på i mitt forskningsprosjekt.

Deltagelse betyr å ta del i noe/være med på noe (Bokmålsordboka). I en ergoterapeutisk sammenheng bli begrepet Deltagelse forklart følgende: «Menneskers muligheter for å være involvert i og få adgang til sosiale og samfunnsmessige sammenhenger – både alene og sammen med andre» (Brandt et al., 2019, s. 114).

Aktivitet blir ifølge ordboka beskrevet som det å være aktiv (Bokmålsordboka). Dermed beskriver Brandt et al at «aktivitet er handlinger med bestemt formål og med et bestemt innhold». Det blir videre forklart at aktiviteter utføres kontinuerlig gjennom døgnet og omfatter en rekke handlinger som utføres både hjemme, i fritiden og på arbeidsplassen. For å sikre at aktivitetene bidrar til sammenheng og balanse i menneskers liv, samt støtter deltakelse i familie og samfunn, må de være meningsfulle, ha et personlig formål og inneha en kulturell betydning (Brandt et al., 2019, s. 114).

## 1.6 Oppgavens struktur

Dette arbeidet er strukturert i henhold til en tilpasset IMRaD-struktur, som inneholder innledning, teori, metode, resultater, diskusjon og avslutning. I kapittelet over har jeg presentert samfunnsaktuelt, tidligere forskning, bakgrunnen for studien, dens relevans innenfor ergoterapi, formulering av problemstillingen. Jeg har i tillegg definert sentrale begreper som rullestolbrukere, kollektivtransport, deltagelse og aktivitet. I det påfølgende kapittelet presenteres teoridelen, hvor jeg utforsker aktivitetsperspektivet i forhold til oppgavens problemstilling. Påfølgende kapittel tar for seg teori, hvor jeg presenterer aktivitetsperspektivet occupational justice og hvordan dette aktivitetsperspektivet kan besvare problemstillingen. I Kapittelet videre kommer metoden jeg har brukt i mitt forskningsprosjekt, der presenterer arbeidet rundt semistrukturert kvalitativt intervju. Følgende presenteres kapittelet om resultat av funn fra intervjuene, der jeg deler opp funnene mine i fire forskjellige resultat kategorier: «sosiale og fysiske barrierer», «de indre subjektive følelsene», «positive opplevelser» og «fremmer aktivitet». Videre i neste kapittel diskuteres problemstilling, tidligere forskning, occupational justice, samfunnsaktuelt og resultat fra mine egne funn. Det siste Kapittelet inkluderer metodediskusjon og implikasjoner for praksis. Helt til slutt i kapittelet avslutter jeg oppgaven med en konklusjon.

## 2.0 Teori

Jeg har tatt utgangspunkt i aktivitetsperspektivet occupational justice for å kunne besvare problemstillingen *“Rullestolbrukers opplevelse angående tilgjengeligheten på kollektivtransporten i en storby i Norge, og hvilken påvirkning det har på individets deltagelse i aktivitet”*. Jeg valgte dette aktivitetsperspektivet på grunn av dens fokus på at alle mennesker i samfunnet skal ha rettferdighet innenfor inkludering i aktivitet og deltagelse.

## 2.1 Occupational justice

I en fagartikkel fra ergoterapeuten (2005) ble det gjort rede for hvordan Dr. Elisabeth Townsend og Dr. Ann Wilcock presenterte på 1990-tallet teorien om occupational justice. Occupational justice refererer til rettferdighet innenfor aktiviteter og deltakelse i samfunnet. Det handler om å sikre at alle individer har like muligheter til å delta i meningsfulle og nødvendige aktiviteter i hverdagen, uavhengig av deres bakgrunn, funksjonsevne eller sosioøkonomiske status. Dette konseptet fokuserer på å identifisere og adressere strukturelle barrierer og urettferdigheter som kan hindre enkeltpersoner fra å få tilgang til ressurser og muligheter til å delta fullt ut i samfunnet (Bernhoft-Osa et al., 2005, s. 24). Essensen av occupational justice er å fremme inkludering, likestilling og verdighet gjennom aktivitet og deltakelse (Nilsson & Townsend, 2010, s. 57).

Videre ønsker jeg å gå dypere i hva andre forskere og geografer har å si om samfunnet rundt om i verden og hvordan de hevder at samfunnet er utformet knyttet til occupational justice. Oliver (1990, referert i O'Brien et al., 2002, s. 231) hevder at funksjonshemming i seg selv er sosialt konstruert. Barrierer i det fysiske miljøet sammen med sosiale holdninger kan begrense aktiviteter og deltakelse i samfunnet for personer som avviker fra normene for funksjonsdyktighet. Olivier antyder at blant annet fysiske bygg er utformet at den delen av befolkningen som er i majoritet (O'Brien et al., 2002, s. 231).

Geografer har identifisert at både sosiale og fysiske rom er sosialt konstruerte og tildelt romlige koder som kommuniserer betydninger, både direkte og indirekte, om hvem som tilhører et spesifikt rom og hvilken atferd som er forventet der. Eksempler på slike rom inkluderer hjemmet, nabolagene og sykehusene. Det er vanlig at betydningene knyttet til spesifikke rom er tildelt av grupper i maktposisjoner. Rom kan være utformet på måter som, enten utilsiktet eller bevisst, begrenser mennesker ved å skape utilgjengelige miljøer eller ved å signalisere at de befinner seg på feil sted på grunn av ikke-normativ atferd (Kitchin, 1998, s. 343). Rom kan bli sosialt konstruert basert på ideer om normalitet og funksjonsdyktighet, og dermed skape ekskluderende miljøer for personer med funksjonsnedsettelse ved å begrense deres fysiske tilgang eller sosiale muligheter. I Mange tilfeller inkluderer dette fysiske hindringer som trapper (Kitchin, 1998, s. 345).

## 3.0 Metode

I dette kapittelet presenteres metodikken som er benyttet i mitt bachelorprosjekt, som omfatter bruken av intervju som hovedmetode for datainnsamling. Videre gis en grundig redegjørelse for planleggingen av datainnsamlingen, inkludert valget av informanter og gjennomføringen av intervjuene. Avslutningsvis behandles analysen av det innsamlede datamaterialet, samt refleksjoner rundt personvern og etiske hensyn.

### 3.1 Valg av metode

Intervjuet er den mest vanlige tilnærmingen innen kvalitativ forskning, og det gir muligheten til å få innsikt i menneskers livssituasjoner, deres meninger, holdninger og opplevelser. Det finnes ulike varianter av intervjuer, og for mitt prosjekt har jeg valgt å benytte meg av et semistrukturert intervju med en fleksibel intervjuguide. Dette betyr at intervjuet vil ha en del struktur gjennom forhåndsformulerte spørsmål, men det vil også være rom for oppfølgingsspørsmål og at informantene kan ta opp nye temaer etter eget initiativ (Larsen, 2017, s. 99-100).

En grundig utforming av intervjuguiden er avgjørende for suksessen av intervjuundersøkelsen. Det er viktig å ha klargjort hva som skal undersøkes på forhånd, samt å ha en god forståelse av hvordan man skal gå frem. Dette inkluderer også å ha en plan for transkripsjon og analysemetoder hvor formålet og tilgjengelige ressurser er nøye gjennomtenkt (Tanggaard & Brinkmann, 2015).

I min utforming av intervjuguiden tok jeg inspirasjon fra Sverdrup (2021), samt Kvale og Brinkmann (2015). Jeg trakk ut tips og eksempler som skulle hjelpe meg til å strukturere en god intervjuguide (se vedlegg 1). Jeg valgte å ha fokus på både negative og positive opplevelser med kollektivtransporten.

### 3.2 Valg av informanter

Kvalitative undersøkelser er ofte basert på et nøye gjennomtenkt utvalg av informanter, der utvalget er strategisk sammensatt med tanke på å oppnå innsikt i problemstillingen (Grønmo, 2023). Dette innebærer å velge informanter med relevante kvalifikasjoner og erfaringer som er avgjørende for å utforske forskningsspørsmålene grundig og dyptpløyende.



Valget av informanter for mine intervjuer ble nøye vurdert og basert på flere faktorer. Et sentralt kriterium var å sikre en mangfoldig representasjon av rullestolbrukere som kunne gi varierte perspektiver og erfaringer knyttet til temaet. Derfor ønsket jeg informanter som benytter seg av buss den dag i dag. For å gi meg et perspektiv på hvordan kollektivtilbudet har utviklet seg i løpet av årene i byen ønsket jeg i tillegg informanter med lang erfaring og bred variasjon av opplevelser.

Jeg benyttet en strategisk tilnærming til utvelgelse av informanter ved å kontakte ulike organisasjoner som representerer og jobber med personer med nedsatt funksjonsevne, inkludert rullestolbrukere. Dette inkluderte lokale handikaporganisasjoner og nettverk dedikert til temaet. Gjennom disse kanalene kunne jeg identifisere potensielle informanter som hadde erfaringer og perspektiver som var relevante for mitt forskningstema. Målet var å få en variasjon av informanter i alle aldre med opplevelser fra bussnettverket i en storby i Norge.

Videre ble fire informanter valgt på bakgrunn av deres interesse og vilje til å delta i forskningsprosjektet, der jeg la vekt på å sikre at informantene følte seg komfortabel og trygge under intervjuet. Informantene er i en alder mellom 25-60 år, noe som resulterte i at jeg fikk en bred variasjon av opplevelser. Den yngste informanten var relativ fersk i reising med buss, i motsetning til den eldste informanten som satt på mye opplevelser og erfaringer.

### 3.3 Gjennomføring

Etter Planleggingen av datainnsamling og valg av informanter var det klart for de fire intervjuene. Alle fire intervjuene ble holdt i og utenfor en storby i Norge. Intervjuene ble gjennomført på ulike fysiske lokasjoner for å imøtekomme informantenes behov og preferanser, samt for å sikre en komfortabel og egnet setting for datainnsamlingen. Disse stedene inkluderte et grupperom på en av byens campus, en kafé, kontoret til en relevant organisasjon og hjemmet til en av informantene. Denne varierte tilnærmingen til valg av lokasjoner bidro til å skape et mangfoldig og dynamisk miljø for gjennomføringen av intervjuene, samtidig som det muliggjorde en mer naturlig forståelse av informantenes perspektiver og opplevelser. Jeg tok i bruk intervjuguiden (vedlegg 1) under hvert enkelt intervju. Jeg opplyste for informanten at jeg gjennomfører arbeidet alene, noe som vil si at

jeg skal stille spørsmål, notere og være en aktiv lytter. Jeg opplyste for informantene mine at på den måten kan det hende at jeg ikke får med meg alt det de sier. For å sikre at jeg får med meg alt informantene sier, la jeg inn pauser slik at jeg kunne notere ferdig. Informantene var svært samarbeidsvillig, som gjorde at det ikke førte til unaturlige stopp. Jeg opplyste på starten av hvert intervju at det ikke blir gjort lydopptak, kun notater.

### 3.4 Analyse av data

Etter gjennomføringen av intervjuene, ble jeg som forskningsstudent presentert med en omfattende mengde informasjon som krevde systematisk sortering, adskillelse og analyse. For å strukturere analysen på en metodisk måte, tok jeg utgangspunkt i Malteruds beskrivelse av den systematiske tekstkondenseringsmetoden. Denne tilnærmingen, ifølge Malterud, representerer en pragmatisk tilnærming til tematisk og tverrgående analyse av kvalitative data (Malterud, 2017, s. 97). Først og fremst initierte jeg en helhetlig gjennomgang av datasettet for å oppnå en overordnet forståelse av dets innhold. Deretter identifiserte jeg meningsbærende enheter og kategoriserte dem i relevante kodegrupper. I det påfølgende trinnet utførte jeg en syntetisering av de meningsbærende enhetene til kondenserte former og etablerte subgrupper. Avslutningsvis integrerte jeg betydningen av de identifiserte funnene i en tematisk tekst og tilpasset den til den opprinnelige konteksten.

I henhold til Malteruds (2017) analysemetode, det første trinnet innebærer å skaffe seg en oversikt over datamaterialet og danne et helhetlig inntrykk. For å oppnå dette, gjennomgikk jeg tekstmaterialet flere ganger og noterte potensielle temaer etter hvert intervju. Deretter, i trinn to, strukturerte jeg datamaterialet og dannet kategorier basert på tekstmaterialet, før jeg organiserte dem inn i koder. Videre organiserte jeg materialet etter kodene for å kunne systematisere og få en oversikt over relevante data i forhold til problemstillingen. Til slutt, ble kodene gruppert i ulike farger basert på noen foreløpige temaer.

I trinn tre av analysemetoden ble kodene forvandlet til mer abstrakt meningsinnhold med det formål å ekstrahere betydningen (Malterud, 2017, s. 105). Dette ble utført ved å omforme replikkene til fullstendige setninger. Deretter foretok jeg en vurdering av temaenes egnethet og relevans i forhold til problemstillingen, og vurderte behovet for eventuelle endringer i kategoriene. Jeg oppnådde en helhetlig oversikt og identifiserte nøkkelpunkter

som skulle presenteres i analyseavsnittet av resultatet. Videre kategoriserte jeg alle punktene i hovedkategorier med tilhørende underkategorier, som ble identifisert som gjentakende temaer i intervjuene. De fire hovedkategoriene endte opp med å være følgende: «sosiale og fysiske barrierer», «de indre subjektive følelsene», «positive opplevelser» og «fremmer aktivitet».

I det fjerde og avsluttende trinnet ble den opprinnelige teksten kondensert og restrukturert for å presentere funnene på en mer beskrivende og konseptuell måte. I denne fasen ble resultatene overført fra utkastet til selve resultatdelen av studien. Fokuset var på å bevare informantenes opprinnelige erfaringer og opplevelser gjennom denne prosessen. Relevant informasjon ble formulert som analytisk tekst, og sammen med sitatene dannet dette grunnlaget for resultatdelen av studien (Malterud, 2017, ss. 108-110).

### 3.5 Personvern og etikk

Ingen personopplysninger ble innhentet i løpet av studien. Informantene ble forut for intervjuene informert om formålet med studien og ble forsikret om anonymitet. Da spørsmålene som ble stilt var av en personlig karakter, ble det erkjent at dette kunne vekke emosjonelle reaksjoner hos informantene. For å imøtekomme dette, ble det besluttet å redusere alvoret og å sette av tid til samtale etter intervjuet dersom informantene ønsket det. Denne tilnærmingen ble valgt for å skape et trygt og støttende miljø for informantene, samtidig som det bidro til å ivareta deres følelsesmessige velvære og integritet.

## 4.0 Resultat

I det påfølgende kapittelet vil jeg fremlegge mine funn i fire separate resultatkategorier. Den første kategorien adresserer sosiale og fysiske barrierer, som belyser hvordan sosiale hindringer kan influere på opplevelsen, i tillegg utforsker den hvordan det fysiske miljøet kan påvirke reisen med buss for en rullestolbruker. Andre kategori baserer seg på de indre subjektive følelsene til individet. Den undersøker hvordan personens egne følelser har en innvirkning på reisen. Tredje kategori tar for seg positive opplevelser og siste kategori omhandler det som fremmer aktivitet. Resultatene vil bli presentert fra et objektivt ståsted, uten vektlegging av personlige perspektiver eller meninger.

	<b>Sosiale og fysiske barrierer</b>	<b>Indre subjektive følelser</b>	<b>Positive opplevelser</b>	<b>Fremmer aktivitet</b>
<b>Informant 1</b>	<i>Plattformen og bussene opplever jeg å ikke samsvare, det er en høydeforskjell som medfører problematikk når jeg skal inn og/eller av bussen.</i>	<i>Jeg opplever stress og «styr» i hele reiseprosessen.</i>	<i>Jeg har kun hatt positive opplevelser om kollektivsystemet andre byer i og utenfor Europa.</i>	<i>Jeg liker å ta meg en øl med kompiser i sentrum, jeg er derfor svært avhengig av at offentlig transport fungerer som det skal.</i>
<b>Informant 2</b>	<i>Jeg har erfaring med dårlig opplæring blant bussjåførene, som førte til dårlig service.</i>  <i>Jeg må velge å ikke ta buss på vinteren, på grunn av uforutsigbarheten med at for eksempel holdeplasser ikke er brøytet.</i>	<i>Det er irriterende å være avhengig av andre.</i>	<i>Jeg trenger bare å forholde meg til bussjåføren når jeg går på og av bussen, resten av reisen kan jeg bare sitte der.</i>	<i>Jeg reiser med buss hver gang jeg skal på kafé med venninner eller med støttekontakten min.</i>
<b>Informant 3</b>	<i>Bussjåføren har en tendens til å ikke hjelpe, og jeg må derfor få hjelp av medpassasjerer. Da kjenner jeg på følelsen av å være til bry</i>	<i>Jeg føler meg «liten» av å ta buss. Jeg hater rett og slett buss på grunn av den følelsen.</i>	<i>Den eklektiske rampen på en av bussene i byen. Den fungerte veldig bra.</i>	<i>Jeg er en aktiv person som driver med rullestolrugby og paracurling. For at jeg skal komme meg til</i>

	<p><i>ovenfor andre rundt med.</i></p> <p><i>Det er ofte dårlig brøyting av bussholdeplasser på vinteren og jeg har dårlig erfaring med manuell rampe på buss.</i></p>			<p><i>trening og kamper er jeg avhengig av buss.</i></p>
<b>Informant 4</b>	<p><i>Vær og forhold har mer å si for oss i rullestol.</i></p>	<p><i>Jeg kjenner på liten mestringsfølelse fordi jeg ikke kan være selvstendig på reisen min med buss.</i></p>	<p><i>Jeg kom meg på bussen med god hjelp fra sjåføren. I tillegg sikret sjåføren meg godt.</i></p>	<p><i>Jeg er avhengig av å komme meg til arbeid tidnok, derfor må jeg velge bil fremfor buss</i></p>

(Tabell 1: Oversikt over informasjon fra informantene)

#### 4.1 Sosiale og fysiske barrierer

Informantene uttrykte at både sosiale og fysiske barrierer knyttet til bruk av buss som fremkomstmiddel hadde betydelig innvirkning på deres opplevelse av reisen. Informantene fortalte at de sosiale barrierene omfattet usikkerhet knyttet til bussjåførens humør og kunnskapsnivå, noe som skapte en uforutsigbar atmosfære. Informantene har opplevd at bussjåføren ikke ønsker å hjelpe med den manuelle rampen, og at bussjåføren ropte heller på medpassasjerer til å hjelpe. En av informantene forteller om en situasjon der bussjåføren ikke stoppet, selv om informanten signaliserte med hånden på bussholdeplassen. Informantene belyste at busselskapet bør legge til rette for et enda bedre opplæringsregime for bussjåførene relatert til service og kunnskap ovenfor passasjerer i rullestol.

*«Bussjåføren skal være bevisst på situasjonen, ikke etterlate det til passasjerer»*

Videre uttrykte informantene bekymringer knyttet til de fysiske barrierene de møtte under reisen. Dette inkluderte tunge manuelle ramper på bussen, vedlikehold av bussholdeplasser, rutetidene, værforholdene og tilgjengeligheten av plasser på bussen. Disse faktorene ble identifisert som spesielt utfordrende for informantene i løpet av reisen med buss.

Informantene påpekte at de har forståelse og respekt for det norske klima, men informantene understrekte uansett at det skal være en forutsigbarhet når det gjelder vedlikehold av busser og bussholdeplasser. Blant annet forteller en av informantene om et ønske med å ta buss 365 dager i året, men på grunn av den uforutsigbarheten knyttet til vedlikehold og vanskelig føre på vinteren må informanten velge bort kollektivtilbudet og heller ta bilen.

*«Jeg må ta ekstra hensyn til været og «gamble» på at bussholdeplassen er vedlikeholdt, slik at jeg kommer meg til og på bussen.»*

#### 4.2 De indre subjektive følelsene

Alle informantene rapporterte om et bredt spekter av følelser knyttet til reisen med buss, inkludert både positive og negative opplevelser. Dette omfattet følelser av glede og komfort, så vel som sinne og irritasjon. To av de fire informantene uttrykte også manglende følelse av selvstendighet i forhold til den manuelle rampen på bussen. To av informantene beskriver at denne mangelen på selvstendighet har bidratt til opplevelse av frustrasjon og ga begrenset mobilitet under reisen.

*«Jeg skulle ønske jeg kunne tatt ut rampen på egenhånd slik at jeg kan føle meg selvstendig i en allerede uselvstendig hverdag.»*

En av informantene reflekterte over reising med buss som en betydelig belastning på sitt psykiske velvære. Vedkommende understreket at hele reiseopplevelsen, inkludert planlegging og gjennomføring, førte til en dobbelt så stor utmattelse sammenlignet med reiser med privatbil. Videre ga informantens beretning innsikt i irritasjonen knyttet til avhengigheten av andre medpassasjerer. Informanten beskriver en god reiseopplevelse som en reiseopplevelse der det har vært lite, helst ingen, kontakt med medpassasjerer.

*«Jeg er en introvert person. Jeg vil helst bare sette meg på bussen uten kontakt med noen mennesker rundt meg.»*

#### 4.3 Positive opplevelser

Informantene opplever ulike positive opplevelser knyttet til reising med buss og disse positive opplevelsene blir tilskrevet ulike faktorer. En av informantene delte en spesifikk hendelse der de mottok utmerket service fra en bussjåfør, og hvor kommunikasjonen og ombordstigningen gikk smidig uten komplikasjoner. En annen informant nevnte ikke en spesifikk positiv opplevelse fra den aktuelle storbyen, men uttrykte positive erfaringer knyttet til kollektivtransporten i en annen norsk storby. Informanten poengterer at kollektivtransporten i den andre byen var bedre tilrettelagt og mer tilgjengelig for rullestolbrukere. Blant annet beskriver informantene at en elektrisk rampe rullestolbrukere selv kan ta ut ved påstigning og avstigning, var en av grunnene til at informantene hadde en bedre opplevelse og følte seg mer selvstendig. Informantene understreker at disse positive opplevelsene belyser viktigheten av tilgjengelige og effektive kollektivtransporttjenester for personer med funksjonsnedsettelse, og hvordan slike opplevelser kan i sin helhet bidra til en mer positiv reiseopplevelse.

*«De gangene der alt går som det skal er buss et fantastisk fremkomstmiddel for meg.»*

#### 4.4 Fremmer aktivitet

Informantene beskriver at de har begrenset mulighet for å delta i hverdagslige aktiviteter og gir uttrykk for at tilgjengeligheten på kollektivtransport er en av grunnene til denne begrensningen. Informantene påpeker at hverdagen består av reising til jobb og trening på lik linje som en som alle andre. Informantene bekrefter at det krever lengre tid på planlegging og gjennomføring av reisen. Informantene legger vekt på at hindringer og uforutsette ting på reisen påvirker energinivået negativt, noe de igjen gir uttrykk for å ha en negativ påvirkning av aktiviteter i hverdagen. En av informantene får god hjelp fra støttekontakten sin på reise med buss. Informanten understreker at støttekontakten er helt nødvendig å ha med på tur.

*«Jeg liker å holde meg aktiv med trening og kamper med rullestolrugbylaget. Får jeg ikke reist til dette mister jeg min egen identitet.»*

To av Informantene la vekt på et forbedringspotensial knyttet til rutetidene. Informantene ønsket flere avganger slik at bussbytte blir minimalisert, da informantene påpekte at det ofte er påstigning og sikring som tar lengst tid under reisen. En av informantene velger å ikke ta buss i rushtiden. Informanten ga uttrykk for at det er i denne perioden det er mest stressende og flest folk på bussen. Informanten understrekte at dette ødelegger muligheten til å være spontan og at det alltid må tas hensyn til når på dagen det er behagelig å benytte buss.

*«En gang måtte jeg ha fire personer til hjelp meg ut av bussen i rushtiden, sjåføren hjalp ikke og det var en stressende og ubehagelig situasjon»*

## 5.0 Diskusjon

Hensikten med denne studien er å utforske opplevelsen til rullestolbrukere med hensyn til tilgjengeligheten av buss og hvordan dette kan påvirke individets deltakelse i aktivitet. Resultatene fra intervjuene vil bli syntetisert med et teoretisk perspektiv, og jeg vil identifisere sammenhenger mellom tidligere forskning og mine egne funn. Jeg diskuterte dette ved å dele inn i fire separate resultat kategorier som jeg gjorde på lik linje i resultatdelen. Bare her har jeg knyttet «alt» sammen slik at jeg kan presentere funnene mine i tråd med teorien, samt tidligere forskning. I tillegg kan jeg undersøke om problemstillingen blir diskutert og svart på, og ikke minst om det er noen overraskende funn eller motsetninger. Avslutningsvis vil jeg foreta en kritisk vurdering av metoden som er benyttet i studien og implikasjoner for praksis.

### 5.1 Sosiale og fysiske barrierer

Mennesker som sitter i rullestol kan oppleve hindringer i det fysiske miljø knyttet til tilgjengelighet på kollektivtransport (Unsworth et al., 2021 , s. 2264). Mine informanter beskriver at fysiske barrierer som bussrampe, ujevn vei, høydeforskjell mellom bussen og holdeplassens underlag påvirker deres reise med buss, og påvirker muligheten til å delta i samfunnet på lik linje som alle andre. Tidligere har flere av mine informanter uttrykt at de



ønsker å ta mer buss på vinteren, men de har erkjent at de ikke har mulighet på grunn av dårlig vedlikehold av bussholdeplasser og et utfordrende klima. I følge Lavery et al er det ikke nødvendigvis bussens design som fører til fysiske barrierer eller hindringer, men derimot utformingen av veier og gater, samt holdeplasser (1996).

Funnene tilsier at sosiale/menneskelige barrierer påvirker personens opplevelse.

Informantene opplever både dårlig og bra holdninger av de ulike bussjåførene. Informantene forteller at servicen blant bussjåførene er svært ulik fra gang til gang, og det er vanskelig å forutsi hvordan kommunikasjonen kommer til å utspille seg. Bussjåførene kan være selektiv på hvem de skal stoppe og/eller senke bussen til (Unsworth et al., 2021 , s. 2262). En løsning på dette kan være utfordrende, men informantene har en tanke om at et tett samarbeid mellom busselskapet og relevante organisasjoner kan være nyttig for å løse problemer som dette.

Studien fra Storbritannia belyser hvordan intervjuobjektene forteller om den menneskeavhengige naturen av ramper. På disse stasjonene måtte rullestolbrukere sørge for at de får kontakt med stasjonspersonalet slik at rampen settes ut ved både ombordstigning og avstigning (Velho, 2019, s. 106). Der forteller en av informantene i Velho sin studie at det ikke alltid er like lett å få øyekontakt med bussjåføren for å signalisere at sjåføren skal ta ut rampen på neste stopp (2019). Dette kan ses i likhet med mine informanter. Informantene mine forteller at bussjåføren har en tendens til å glemme at det er en rullestolbruker blant passasjerene deres. Dermed oppstår det komplikasjoner med at informantene mine selv må rope på bussjåføren, noe som informantene syntes er ubehaglig til tider. I værste fall forteller informantene at bussen kjører videre uten at de har hatt mulighet til å gå av bussen.

## 5.2 De indre subjektive følelsene

Regjeringen erkjenner at personer med funksjonshemninger møter daglige hindringer som begrenser deres opplevelse av likestilling (Regjeringen, 2018), men at politikernes syn på prioriteringer kan oppleves ulikt for forskjellige grupper i samfunnet. Derfor er det nødvendig å identifisere strukturelle barrierer eller urettferdigheter slik at en hver person kan delta fullt ut i samfunnet (Townsend & Wilcock , 2004, s. 82). Informantene mine

opplever sterke følelser knyttet til reisen med kollektivtransport. Informantene mine beskriver mangel på selvstendighets- og mestringsfølelse knyttet til den manuelle rampen på bussen. Informantene mine understreker at hele reisen i sin helhet er en stor påkjenning psykisk og fører til stress. I likhet til studien gjort i Storbritannia ble det også her identifisert stress som en psykisk faktor ovenfor informantene i studien (Pyer & Tucker, 2017, s. 49).

Informantene mine påpeker at det er krevende å vite at samfunnet og regjeringen ikke gjør «nok» for at de også skal ha en likegyldig reise. Townsend & Wilcock (2004) har fastslått at en hver person i samfunnet skal ha like rettigheter og muligheter til å delta i meningsfulle og nødvendige aktiviteter i hverdagen, uavhengig av deres bakgrunn, funksjonsevne eller sosioøkonomiske status. Så da er spørsmålet hvorfor blir det fortsatt foretatt ekskludering i samfunnet, når det vises tydelig igjennom forskning, mine funn og regjeringens retningslinjer om hva som er løsningen for å oppnå inkludering i samfunnet. En av informantene mine er sterkt engasjert i en av de lokale handikaporganisasjonene og forteller at de jobber daglig med å forsikre seg at utforming av blant annet nye bygg, kollektivtransport og skoler er tilrettelagt for alle, spesielt mennesker med gangfunksjonsproblematikk. Informanten min arbeider med at universell utforming er i tråd med FNs konvensjon og lovverk. Informanten min påpeker dermed at et enda tettere samarbeid med selskapet for kollektivtransporten, og eventuelt en rullestolbruker på innsiden av selskapet kan føre til et bedre tilbud for mennesker med gangfunksjonsproblematikk og andre funksjonshemninger.

### 5.3 Positive opplevelser

Positive opplevelser knyttet til universell utforming er fort gjort å glemme, men det er ofte her vi ser hva som fungerer og hva som ikke fungerer. I den sammenheng beskriver informantene mine ulike positive opplevelser de har hatt på reisen med buss. Jeg har funnet lite forskning om positive opplevelser og ønsket derfor å grave i hva som gjør akkurat disse opplevelsene til noe bra. Informantene mine forteller at service ovenfor bussjåførene spiller en sentral rolle i reisen, og understreker at når servicen er bra blir også reisen som regel bra. Studien som ble gjort i London, der de undersøkte blant annet rullestolbrukers følelser ved bruk av kollektivtransport var det for det meste negative følelser. Positive følelser, som for eksempel glede og komfort var så og si aldri diskutert, med mindre diskusjon ble tatt opp

angående følelser knyttet til forandring på infrastrukturen og politikken i landet (Velho, 2019, s. 109).

En av informantene mine er helt avhengig av buss som fremkomstmiddel hver eneste dag. Informanten min forteller om hvordan dager med positive opplevelser som blant annet effektiv påstigning, god service fra bussjåføren og forutsigbarhet krevde svært lite av energikapasiteten. Dermed hadde informanten «mer» energi til å bruke på daglige gjøremål og sosiale aktiviteter den dagen. For å knytte dette i praksis bidrar ergoterapeuter med å utforske hvordan omgivelser påvirker individets deltagelse i aktivitet (Ergoterapeutene , 2017, s. 16). Med det informanten min forteller kan ergoterapeuter arbeide mot at enhver reise med buss skal sørge for å være forutsigbar og likegyldig slik at det er en garanti for at individet kommer seg til daglige gjøremål uten unødvendig bruk av energi. Ergoterapeuter kartlegger hvilke aktiviteter som er viktig for individet i livet nå, dermed bidra med å sikre individets deltagelse i samfunn og hverdagsliv (Ergoterapeutene , 2017, s. 16).

Ergoterapeuter kan med denne kunnskapen, samt hjelp av forankring fra occupational justice, støtte seg på at samfunnet skal være tilrettelagt for alle mennesker uavhengig av funksjonsevne (Townsend & Wilcock , 2004, s. 82).

Oliver (1990, referert i O'Brien et al., 2002, s. 231) hevder at funksjonshemning i seg selv er sosialt konstruert og forklarer det slik at samfunnet kan begrense aktivitet og deltagelse for mennesker som avviker fra normene for funksjonsdyktighet. I likhet til det Kitchin beskriver er det vanlig at betydningene knyttet til spesifikke rom er tildelt av grupper i maktposisjoner. Rom kan være utformet på måter som, enten utilsiktet eller bevisst, begrenser mennesker ved å skape utilgjengelige miljøer eller ved å signalisere at de befinner seg på feil sted på grunn av ikke-normativ atferd (Kitchin, 1998, s. 343). Rom kan bli sosialt konstruert basert på ideer om normalitet og funksjonsdyktighet, og dermed skape ekskluderende miljøer for personer med funksjonsnedsettelse ved å begrense deres fysiske tilgang eller sosiale muligheter. Ut fra mine funn og forskning er det nødvendig å anerkjenne hva som regnes som en funksjonshemning, hvordan aktuelle barrierer knyttet til kollektivtransport påvirker individet og hvordan samfunnet skal legge til rette for inkludering og likestilling i samfunnet knyttet til kollektivtilbudet.

Fra en annen synsvinkel kan det å kun fokusere på en bestemt målgruppe i samfunnet ved utforming av kollektivsystemet bli en utfordring for virksomheten i sin helhet. Lov om universell utforming tilsier at offentlige og private virksomheter skal være tilrettelagt, men at plikten gjelder ikke der en bestemt handling eller krav pålagt en virksomhet anses å være urimelig eller uforholdsmessig byrdefull i forhold til fordelene eller formålet som oppnås (Likestillings- og diskrimineringsloven, 2017, § 17).

#### 5.4 Fremmer aktivitet

Tidligere forskning og egne funn har gjort det tydelig at det finnes barrierer i både de fysiske og de sosiale omgivelsene (Unsworth et al., 2021, s. 2259). Individets egne subjektive følelser knyttet til tilgjengelighet på kollektivtransporten hadde også en stor innvirkning på reisen (Pyer & Tucker, 2017, s. 43). Med disse aktuelle barrierene kan dette påvirke rullestolbrukers deltagelse i aktivitet. Informantene mine påpeker at hverdagen består av jobb, trening, sosiale arrangementer, ulike fritidsaktiviteter og sosialt med venner og familie. Tidligere i oppgaven nevnte jeg kort om ergoterapeuters kjernekompetanse: omgivelser, aktivitet og person, og hvordan disse elementene samspiller i inkludering i ulike aktiviteter (Ergoterapeutene, 2017, s. 15). Jeg ønsker å trekke frem et sitat fra en av informantene mine knyttet til hvordan fysiske barrierer påvirket personens deltagelse i aktivitet:

*«En helg ønsket jeg å ta meg en tur ned til sentrum for et par øl med kompiser, men på grunn av uforutsigbarheten som kunne oppstå og det å komme meg til og fra med bussen i trygt behold gjorde at jeg droppet turen».*

Dette resulterte i at personens mulighet for dannelse av sosialt samvær ble svekket og som Wilcock & Hocking påpeker spiller sosial relasjon for mennesker en stor betydning for helsen. En av informantene mine påpeker også hvordan tilgjengelighet på bussen påvirker hverdagen. Informanten min spiller rullestolrugby og har både kamper og trening et stykke vekk fra huset sitt. Et av kravene informant min hadde om flytting i ny bolig var at det skulle være direkte linje med buss fra huset og til trening, dermed påpekte informant at det ikke skulle være nødvendig med bussbytte på reisen. Informanten min understreket at med god kartleggingshjelp fra kommunal ergoterapeut og Nav gjorde at dette ønsket ble oppfylt.

## 5.5 Metodediskusjon

I dette avsnittet kommer jeg til å undersøke bruken av kvalitative forskningsintervjuer og vurdere både fordeler og ulemper ved denne metoden. I tillegg diskutere anvendelsen for videre praksis innenfor ergoterapifaget.

Rammene for bacheloroppgaven var satt og det var ingen mulighet for lydopptak eller film av intervjuene. Studiestedet valgte å unngå å sende søknader til SIKT (tidligere Norsk senter for forskningsdata), noe som resulterte i at intervjuene måtte noteres manuelt i sanntid under selve intervjuene. Dette kunne potensielt føre til at jeg gikk glipp av viktig informasjon, subtile nyanser og kroppsspråk som ellers kunne blitt fanget opp ved senere gjennomgang av lyd- eller videofiler og transkripsjon. Denne begrensningen reduserte tilgangen min til data, da jeg kun kunne støtte meg på mine egne håndskrevne notater og minnet om intervjuene. Disse omstendighetene påvirket utførelsen av datainnsamlingen.

Studien tar utgangspunkt i kvalitative forskningsintervjuer for å utforske problemstillingen. Ifølge Malterud (2017) gir kvalitative forskningsmetoder muligheten til å samle inn informasjon fra et begrenset antall informanter og dybde utforske deres erfaringer. For å besvare problemstillingen ble individuelle intervjuer valgt som primærkilde for informasjon. Dette gir unike innsikter i hvordan enkeltpersoner opplever tilgjengeligheten på kollektivtransport og dens innvirkning på deltakelse i aktiviteter. Selv om spørreundersøkelser kunne vært et alternativ for å oppnå mer representativt resultat for hele målgruppen, ble individuelle kvalitative forskningsintervjuer valgt som passende metode for å oppnå grundig innsikt i enkeltpersoners erfaringer og opplevelser.

### 5.5.1 Utvalg

I fasen der jeg skulle rekruttere potensielle informanter til mitt forskningsprosjekt tok jeg kontakt med relevante organisasjoner og nettverk som hadde relevans til mitt tema. Jeg kontaktet de over telefon, samt e-post der jeg kort beskrev temaet og forklarte at jeg ønsker informanter med erfaring og opplevelser knyttet til kollektivtransporten. Jeg endte til slutt opp med fire informanter i alderen 25-60 år som har erfaring med buss som fremkomstmiddelet i den relevante storbyen. De presenterte at de var komfortable med å

snakke om sin hverdag og dele dette med meg og mitt forskningsprosjekt. Alle fire intervjuene foregikk fysisk på ulike plasser rundt om i byen.

### 5.5.2 Intervjuguide

I etterkant av alle intervjuene ser jeg at intervjuguiden hadde trengt litt forandring slik at jeg får mest mulig relevant datamaterialet til mitt forskningsprosjekt. Intervjuguiden ble utformet i tidlig fase og hvis jeg hadde hatt mulighet til å ta intervjuene om igjen, hadde jeg fokusert enda mer på enkelte aspekter. Blant annet fokusert mer på informantens følelser og undersøkt i større grad hvordan deltagelse i aktivitet blir påvirket av fremkomstmiddelet buss.

### 5.5.3 Implikasjoner for praksis

Ergoterapeuter har en bred kunnskap innenfor tilrettelegging og inkludering grupper som er spesielt utsatt i samfunnet. Dette prinsippet er fremhevet i en av de yrkesetiske retningslinjene for ergoterapeuter, der det understrekes at ergoterapeuter påtar seg et samfunnsansvar basert på befolkningens rett til aktivitet og deltakelse i hverdagslivet (Ergoterapeutene , 2017, s. 2). Ved at rullestolbrukere opplever ekskludering, fysiske og menneskelige hindringer og følelsen av å ikke være selvstendig i hverdagen knyttet til bruk av buss som offentlig fremkomstmiddel, kan dette frata muligheten til å føle på tilhørighet i samfunnet. På lik linje kan det påvirke rullestolbrukers deltagelse i aktivitet på det vise at samfunnet ikke er tilstrekkelig tilrettelagt. Siden det virker som at kollektivsystemets selskap har flere forbedringspotensial å jobbe med, ser jeg nødvendigheten for at ergoterapeuter for eksempel kunne vært ansatt i kollektivsystemets selskap. Dermed kan ergoterapeuter anvende sin kunnskap, som innebærer det å se samspillet mellom person, aktivitet og omgivelser (Ergoterapeutene , 2017, s. 15) med å se fremtidige løsninger på busser og andre kollektivtilbud i enda større grad og at disse løsningene er tilrettelagt for alle grupper i samfunnet.

På Nav sin hjemmeside kan innbyggere navigere seg igjennom ulike behov de ønsker å få hjelp med. På forsiden er det ulike områder som for eksempel arbeid, helse og sykdom, familie og barn, pensjon, sosiale tjenester og veiledning, og hjelpemidler og tilrettelegging. Sist nevnte tar innbyggeren videre til forskjellige snarveier som gir informasjon om blant

annet tilrettelegging av bolig, utdanning, barnehage eller på skolen. Det er dermed en omfattende mengde informasjon som blir presentert på disse snarveien, og dette kan resultere i at innbyggere ikke forstår hva de har rett til. Tradisjonelt sett er det ergoterapeuter, i noen tilfeller fysioterapeuter som jobber med å formidle hjelpemidler og tilrettelegging av miljø (Nav, 2023). Med den ekspertisen ergoterapeuter har kan innbyggere bli kartlagt på den måten der tilrettelegging blir individuell og relevant til innbyggerens egne ønsker og behov. Som diskusjonen viser er det nødvendig med kommunal ergoterapitjeneste for at rullestolbrukere og andre målgrupper i samfunnet skal få tilrettelagt bolig.

Derfor vil et tett samarbeid med den kommunale ergoterapitjenesten og hjelpemiddelsentralen bidra med formidling og tilrettelegging av miljø (Nav, 2023), og viser til at ergoterapeuten kan bistå med å gi råd og veiledning om planlegging av ny bolig til individet.

## 6.0 Avslutning

Denne studien gir innsikt i opplevelser til rullestolbrukere angående tilgjengeligheten på kollektivtransport. Studien har med dette grunnlaget knyttet tilgjengelighet på buss opp mot hvordan det påvirker rullestolbrukers mulighet for deltagelse i aktivitet. Problemstillingen som skulle besvares var *"Rullestolbrukers opplevelse angående tilgjengeligheten på kollektivtransporten i en storby i Norge, og hvilken påvirkning det har på individets deltagelse i aktivitet"*. Etter at fire enkeltpersoner med erfaringer og opplevelser knyttet til mitt forskningstema hadde blitt intervjuet, trakk jeg frem fire hovedfunn som fanget min interesse. Første funn handlet om hvordan sosiale og fysiske barrierer påvirker opplevelsen til rullestolbrukeren. Det innebærer humør og kunnskap ovenfor bussjåføren, samt fysiske barrierer som blant annet manuell rampe, værforhold og bussholdeplasser. Det andre funnet var de indre subjektive følelsene til rullestolbrukeren. På grunn av en uforutsigbarhet på reisen førte det til sterke følelser blant informantene. Irritasjon og stress, samt sinne var følelser informantene ga uttrykk for. Dette førte til en påkjenning på den psykiske vevlæren for informantene og det gikk dermed ut over aktiviteter i hverdagen. Det tredje funnet var positive opplevelser, da jeg som forskningsstudent ønsket å undersøke om informantene hadde positive opplevelser. Informantene hadde sjeldent en positiv omtale om

kollektivtransporten, men det kom frem at positive opplevelser knyttet til god service av bussjåføren var noe informantene hadde opplevd. Siste kategori fokuserer på aktivitet, der jeg ønsket å undersøke viktigheten av aktivitet i hverdagen og hvordan tilgjengelighet på buss kan påvirke meningsfull aktivitet. Ytterligere forskning på dette temaet er avgjørende for at mennesker i minoritetsgrupper skal få like rettigheter og muligheter for deltagelse i samfunnet, slik at også disse menneskene kan oppleve tilhørighet i samfunnet.



## 7.0 Referanseliste

Bernhoft-Osa, K., Fjeldstad, M., Erichsen, K. B., Nes, I. T., & Kötterheinrich, J. K. (2005).

*Occupational Justice* . Ergoterapeuten nr 2.

«deltagelse». I: Bokmålsordboka. Språkrådet og universitetet i Bergen.

<https://ordbokene.no/nob/bm,nn/deltagelse> (Hentet 21.04.2024).

Brandt , Å., Peoples, H., & Pedersen, U. (2019). *Basisbog i ergoterapi*. København :  
Forfatterne og Munksgaard.

Ergoterapeutene. (2017). *Alle skal kunne delta: Ergoterapeuter kjernekompetanse*.  
(Brosjyre).

Grønmo, S. (2023, April 15). *Utvalg*. I *Store norske leksikon*. <https://snl.no/utvalg>

Kitchin, R. (1998). "Out of Place", "Knowing One's Place": Space, power and the exclusion of  
disabled people. *Disability & Society*, 13(3), 343–356.

<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09687599826678>

Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2021, Mai). *Universell utforming i  
planlegging*. [https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/veileder-i-universell-  
utforming/id2850026/](https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/veileder-i-universell-utforming/id2850026/)

Kvale , S., & Brinkmann , S. (2015). *Det Kvalitative Forskningsintervju 3.utgave*. Oslo:  
Gyldendal Akademisk .

Larsen, A. (2017 ). *En enklere metode. Veiledning i samfunnsvitenskapelig forskningsmetode*.  
*2 utgave* . Bergen : Fagbokforlaget.

Lavery, I., Davey, S., Woodside, A., & Ewart, K. (1996). The vital role of street design and  
management in reducing barriers to older peoples' mobility. *Landscape and Urban  
Planning* 35(2-3), 181-192.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/016920469600309X>

- Likestillings- og diskrimineringsloven. (2017). *Lov om likestilling og forbud mot diskriminering (LOV-2017-06-16)*. Lovdata. <https://lovdata.no/lov/2017-06-16-51>
- Malterud, K. (2017). *Kvalitative Forskningsmetoder for medisin og helsefag (Vol. 4)*. Oslo Universitetsforlaget.
- Nav. (2023, Oktober 5). Trenger tilrettelegging av bolig. <https://www.nav.no/tilrettelegging-bolig>
- Nelvik, L. (2023, Mars 11). *NRK Radio: Lørdagsrådet*. [https://radio.nrk.no/podkast/loerdagsraadet/l\\_ac233084-80a1-4ecf-a330-8480a19ecf64](https://radio.nrk.no/podkast/loerdagsraadet/l_ac233084-80a1-4ecf-a330-8480a19ecf64)
- Nilsson, I., & Townsend, E. (2010). Occupational Justice - Bridging theory and practice. I *Scandinavian journal of Occupational Therapy*, 17(1), 57-63. <https://www.tandfonline.com/doi/ref/10.3109/11038120903287182?scroll=top>
- Norges Handicapforbund. (u.å.). *Internasjonal. Historier fra felt*. <https://nhf.no/funksjonshemmede-verdens-storste-minoritet/-pe-main-menu>
- O'Brien, P., Dyck, I., Caron, S., & Mortenson, P. (2002). Environmental analysis: Insights from sociological and geographical perspectives. I *Canadian Journal of Occupational Therapy*, 69(4), 229-238. <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/000841740206900407>
- Pyer, M., & Tucker, F. (2017). With us, we, like, physically can't: Transport, mobility and the leisure experiences of teenage wheelchair users. I *Mobilities*, 12(1) (ss. 36-52). <https://doi.org/10.1080/17450101.2014.970390>.
- Regjeringen. (2018, Desember 19). *Strategi for mennesker med funksjonsnedsettelse - et samfunn for alle*. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/strategi-for-mennesker-med-funksjonsnedsettelse--et-samfunn-for-alle/id2623105/>

- Sentio Research Norge. (2017, November ). *Bibliotek Bufdir*.  
[https://bibliotek.bufdir.no/BUF/101/Bruk\\_av\\_kollektivtransport\\_i\\_befolkningen\\_og\\_blant\\_personer\\_med\\_nedsatt\\_funksjonsevne.pdf](https://bibliotek.bufdir.no/BUF/101/Bruk_av_kollektivtransport_i_befolkningen_og_blant_personer_med_nedsatt_funksjonsevne.pdf)
- Solvoll, G. (2023, Desember 28). *Store norske leksikon. Kollektivtransport*.  
<https://snl.no/kollektivtransport>
- Sverdrup, S. (2021). *Bachelor- og masteroppgaver i sosial- og helsefag: Råd og vink. Skritt for skritt* . Oslo: Cappelen Damm.
- Tangaard , L., & Brinkmann , S. (2015 ). *Intervjuet. Samtalen som forskningsmetode* .
- Townsend , E., & Wilcock , A. (2004, April 2). Occupational justice and client-centred practice: A dialogue in progress. *Canadian journal of Occupational Therapy*, 71(2), 75-87. <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/000841740407100203>
- Unsworth, C., So, M. H., Chua, J., Gudimetla, P., & Naweed, A. (2021). A systematic review of public transport accessibility for people using mobility devices. I *Disability and Rehabilitation*, 43(16), 2253-2267. <https://doi.org/10.1080/09638288.2019.1697382>.
- Velho, R. (2019). Transport accessibility for wheelchair users: A qualitative analysis of inclusion and health. *International Journal of Transportation Science and Technology*, 8(2), 103-115.  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S204604301730117X>
- Wilcock, A., & Hocking , C. (2015). *Occupational Perspective og Health (3. utg.)*. Slack Incorporated.

## Vedlegg 1

### **Intervjuguide**

#### *Introduksjon*

Mitt navn er Sivert ~~Byvold~~. Jeg kommer fra universitet, og jeg arbeider med en bacheloroppgave i universell utforming.

Jeg skal skrive en oppgave om opplevelsen til rullestolbrukere angående tilgjengelighet på kollektivtransport, med fokus på buss, i en storby i Norge. I den forbindelse skal jeg intervju fire personer om deres opplevelse på dette. Takk for at du er villig til å stille opp! For ordens skyld: Det jeg skriver, kan ikke tilbakeføres til deg: all informasjon blir anonymisert.

#### *Konkretisering*

Selve intervjuet tar mellom 30-40 minutter, og det dreier seg om dine opplevelser angående tilgjengelighet på kollektivtransport. Jeg er opptatt av å høre om dine opplevelser, både positive og negative, om den offentlige transporten byen tilbyr. Det blir ikke gjort lydopptak av samtalen, men jeg vil notere underveis av det som blir sagt.

#### *Spørsmål*

1. Kan du beskrive hverdagen din og om den innebærer mye reising med buss.
2. Husker du tilfelle der det ikke var tilrettelagt på bussen?
3. Hvilke utfordringer møter du vanligvis med reising av buss?
4. Hvordan påvirker tilgjengeligheten på kollektivtransporten din beslutning om å delta i aktiviteter?
5. Har du noen positive opplevelser rettet mot reising av offentlig transport?
6. Hvordan føler du at tilgjengeligheten til kollektivtransport påvirker din generelle 'livskvalitet og uavhengighet? \_\_\_\_\_

