

Hanna Egard & Kristofer Hansson
Strandsatt och förbisedd – men envis.
Erfarenheter av att resa kollektivt med
funktionsnedsättning

ur boken

Malin Henriksson & Christina Lindkvist (red.)
Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet

Arkiv förlag 2020
Pandoraserien XXVIII

FÖRSLAG PÅ KÄLLANGIVELSE:

Egard, Hanna & Kristofer Hansson (2020) ”Strandsatt och förbisedd – men envis. Erfarenheter av att resa kollektivt med funktionsnedsättning”, i Malin Henriksson & Christina Lindkvist (red.), *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*, s. 107–120, Lund: Arkiv förlag, <https://doi.org/10.13068/9789179243517>.

Det här kapitlet ur en e-bok från Arkiv förlag distribueras fritt över internet genom *open access*. Titeln finns också tillgänglig i tryckt utgåva med ISBN: 978 91 7924 350 0.

Verket är upphovsskyddat enligt en upphovsrättslicens från Creative Commons: Erkännande-Ickekommersiell-IngaBearbetningar, som medger ickekommersiell användning och spridning i oförändrat skick så länge källan anges.

Arkiv förlag · Box 1559 · 221 01 Lund · BESÖK L Gråbrödersg 3 c, ipg
046-13 39 20 · arkiv@arkiv.nu · www.arkiv.nu

© Författarna/Arkiv förlag 2020
E-boksutgåva (PDF) 2020

Beständig länk till hela boken: <https://doi.org/10.13068/9789179243517>

ISBN: 978 91 7924 351 7

ISSN: 1404-000X

Strandsatt och förbisedd – men envis. Erfarenheter av att resa kollektivt med funktionsnedsättning

HANNA EGARD & KRISTOFER HANSSON

De flesta som reser kollektivt har erfarenhet av förseningar, inställda turer och trasiga biljettautomater. Att kollektivt resande kan vara förknippat med ett visst motstånd och hinder är de flesta införstådda med. För personer med funktionsnedsättning är det därtill vanligt att inte komma på, eller för den delen av, bussen eller tåget. Andra vanliga hinder under resan är att hållplatsutropen inte fungerar (Myndigheten för delaktighet 2019; Trafikanalys 2019). Som titeln till detta kapitel synliggör kan en resenär med funktionsnedsättning lätt bli strandsatt och resor med kollektivtrafik kräver ett visst mått av envishet.

Det pågår ett omfattande arbete runt om i landet med att anpassa kollektivtrafiken. Satsningarna som görs är helt i linje med politiska mål gällande att samhällets transportsystem ska vara tillgängliga och användbara för alla.¹ Men det är långt till att målen är uppfyllda. Bristen på samordning av olika åtgärder medför att det, trots stora samhällsekonomiska investeringar, finns brister. Exempelvis hjälper inte satsningar på tillgängliga fordon med ramper och rullstolsplats om inte hållplatser är upphöjda eller om det saknas fungerande hiss vid stationer (Roos et al. 2019; Stjernborg 2019; Trafikanalys 2019).

Hur upplever och erfar personer med nedsatt rörelseförmåga, nedsatt syn och nedsatt hörsel kollektivtrafiken vid de tillfällen när deras dagliga

1. I Agenda 2030 men även EU:s och Sveriges mål för transportpolitiken betonas att transportsystemen ska vara tillgängliga och användbara för alla. Tillgång till transport på samma villkor som andra betonas vidare som centralt i den FN-konvention som utgör grunden för den svenska funktionshinderpolitiken. Se <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/> och <https://www.regeringen.se/informationsmaterial/2015/06/konvention-om-rattigheter-for-personer-med-funktionsnedsattning/> [6 september 2019].

mobilitet begränsas? I detta kapitel fördjupar vi oss i hur de hinder som uppstår upplevs för de resenärer vi intervjuat, men även hur de och deras omgivning hanterar de situationer som uppkommer. Utgångspunkten för kapitlet är ett funktionshinderperspektiv. Detta innebär att de barriärer som uppstår under resan betraktas som skapade av den omgivande fysiska och sociala miljön. För att beskriva möjligheten till daglig mobilitet och avgöra huruvida kollektivtrafiken är tillgänglig eller inte är samspelet mellan individen och den omgivande fysiska och sociala miljön central. Utifrån detta perspektiv förstås tillgängligheten som situerad, det vill säga den uppstår i ett visst handlingsögonblick och skapas i samspelet mellan människor, teknik och den omgivande fysiska och sociala miljön (jfr Iwarsson och Ståhl 2003; Hedvall 2009). Detta perspektiv på tillgänglighet skiljer sig från och nyanserar det tekniska och instrumentella perspektivet på tillgänglighet, som något mätbart och en gång för alla givet, som återfinns i statliga utvärderingar och i kollektivtrafikens informationskampanjer. Möjligheten till mobilitet är inte endast beroende av de satsningar som görs för att skapa ett tillgängligt resande utan är även avhängig av enskilda personers vilja och kreativitet när de använder bussar och tåg. Det är en vilja och en kreativitet som resenärer utan funktionsnedsättningar inte behöver utveckla, men som för personer som har sådana är ett återkommande behov. Istället för att möta en tillgänglig kollektivtrafik, möter man otillgänglighet. Det finns begränsningar och direkta hinder som ibland är omöjliga för den enskilda personen att överkomma – men som andra gånger kan bemästras genom en kreativ påhittighet.

En studie om hur hinder hanteras i praktiken

Kapitlet bygger på ett urval av material från projektet ”Tillgänglighetens motstånd. Vardagliga avsteg från spatial och social framkomlighet för personer med funktionsnedsättningar”.² Inom ramen för projektet har 22 personer intervjuats och några av dem har också medverkat i en så kallad *go-along*, alltså att vi följt med och observerat resan med kollektivtrafiken samtidigt som vi samtalat med den enskilde (Kusenbach 2003).

I intervjuerna har ett antal öppna frågor använts där samtalet varit centralt och där personen fått möjlighet att utveckla sina funderingar och beskrivningar. Vi har försökt undvika att styra samtalet. Snarare har

2. Det treåriga projektet genomförs i samarbete mellan Lunds universitet och Malmö universitet och finansieras av det statliga forskningsrådet Forte. Projektet är etikprövat (dnr 2018/145).

vi kompletterat med frågor för att djupare förstå varje enskild situation. Deltagarna i projektet har själva valt tid, plats och tillfälle för när vi har följt med och gjort *go-alongs* och de har garanterats anonymitet. De olika händelseförlopp som uppstått har dokumenterats i ett anteckningsblock som efter fältarbetet har renskrivits till en längre och mer sammanhållen text. Under dessa observationer har vi ibland också använt våra mobilkameror för att dokumentera hinder och begränsningar som uppkommit eller funnits längs resvägen. Vid ett tillfälle dokumenterades exempelvis en förflyttning från stadens centrala delar till en förort där deltagaren skulle besöka en bekant. Under resan fotograferades trasiga hissar men även deltagarens tekniker för att bemästra branta gångstråk och trappor. Fotografierna fogades sedan samman med en skriftlig beskrivning av händelseförloppet. Förutom att dokumentera under våra *go-alongs* har vi även kontinuerligt samtalat med den person vi följt för att fånga deras upplevelse av den aktuella resan och dessa samtal har sedan återgivits i den sammanställda dokumentationen.

Kritiska platser och motilitet – vår analysmodell

Utgångspunkten för analysen av vårt material har varit att identifiera ”kritiska platser”, en term vi använder för att synliggöra hur begränsningar och hinder många gånger är relaterade till faktiska fysiska platser (Hansson 2020). Med detta menar vi att den enskilda personens resande många gånger fungerar tillfredsställande och att hen inte behöver anstränga sig för att överkomma begränsningar eller blir hindrad på annat sätt. Men så kan en händelse plötsligt uppstå där den förment tillgängliga fysiska och sociala miljön med bussar, tåg, hållplatser och stationer förändras och då uppstår en begränsning eller ett hinder. Det kan vara att rampen på bussen har kilats fast av småsten och inte kan lossas och fallas ut, att den enda tillgängliga hissen upp till perrongen där tåget snart ska anlända är ur funktion eller att busschauffören inte ger den hjälp som personen behöver för att säkert komma på och av (Hansson 2012). Genom intervjuer och observationer fokuserar vi på dessa kritiska platser och vilka praktiker som utspelar sig där. Härigenom vill vi synliggöra de fysiska och sociala strukturer som upprätthåller de hinder och begränsningar som försvårar eller omöjliggör den dagliga mobiliteten för personer med funktionsnedsättning på specifika platser.

Med hjälp av termen ”plats” önskar vi betona att detta inte är flyktiga situationer. Genom att fokusera på kritiska platser kan vi istället belysa hur

den fysiska och sociala miljön ibland ger upphov till hinder som begränsar eller omöjliggör individers faktiska potential för daglig mobilitet. Vi utgår i vår mobilitetsdiskussion från sociologen Vincent Kaufmann som med begreppet ”motilitet” synliggör människors kapacitet att vara mobila (Kaufmann 2002). När vi pratar om personers envishet och påhittighet för att ta sig fram i kollektivtrafiken, kan det beskrivas som individens motilitet som gör att hen skapar daglig mobilitet. Samtidigt menar vi att Kaufmanns begrepp behöver utvecklas för att synliggöra de komplexa relationer som finns mellan individ och miljö. För att tydliggöra denna komplexitet förstår vi hindren och begränsningarna utifrån ett funktionshinderperspektiv – på engelska ofta refererat till som den så kallade *social model of disability* – som inte ser hindren som individuella utan som en del av den omgivande fysiska och sociala miljön (jfr Shakespeare 2006; Dyck 2010; Soldatic et al. 2014). Det är därmed ett perspektiv som möjliggör en granskning av de systematiska hinder, negativa attityder och sociala exkluderingar som finns i samhället och där kollektivtrafiken inte är något undantag. Genom att identifiera kritiska platser i det insamlade materialet, har vi funnit berättelser och beskrivningar som ger en empirisk förståelse för när individens motilitet inte kan övervinna hindren och där den dagliga mobiliteten bromsas upp eller avstannar helt. Vårt syfte är alltså inte att i första hand studera hur *individer* har svårigheter att transformera motilitet till mobilitet, utan snarare hur *samhällets* hinder och begränsningar försvårar eller omöjliggör den motilitet som individen har.

Att bli strandsatt

Vi ska nu beskriva den upplevelse några av de intervjuade har av att använda kollektivtrafiken, för att ge en förståelse för varför en del individer väljer bort kollektivtrafiken och därmed blir mindre mobila i sina liv. Detta trots att man kan vilja resa mer och utnyttja sin motilitet.

I slutet av en intervju med en kvinna i sjuttioårsåldern, som har multipel skleros och som till vardags använder promenadskoter³, återberättas en situation där hindret för resan uppkom redan innan hon hade kommit fram till perrongen. Kvinnan hade en halvtimme innan avgång tagit

3. Promenadskotern är eldriven och används för att till exempel komma ut på stan, i kollektivtrafiken eller få hem matvaror från affären. En mängd olika modeller finns beroende på användningsområde. En del är små och kan packas in i en bil, andra större och mer anpassade för svårare terräng. De som är intervjuade i vår studie kan ofta gå kortare sträckor i hemmet, men använder promenadskotern när de lämnar hemmet.

sig till stationen hon skulle åka ifrån, men väl framme denna sena kväll visade det sig att hissen upp till den aktuella perrongen var trasig. Kvinnan klarar av att gå kortare sträckor i hemmet men använder dagligen sin promenadskoter för förflyttningar utanför hemmet. Att nyttja trapporna till den specifika perrongen, som ligger cirka 30 meter över markplan, var inget som enkelt skulle låta sig göras, än mindre att på egen hand få med sig promenadskotern upp för alla trapporna. Hon ringde det nummer som är angivet vid hissen för att tillkalla reparatör men denna hade den här kvällen ingen möjlighet att komma med så kort varsel. Plötsligt omvandlades tågstationen från en tillgänglig sådan, till att bli ett hinder som nu såg ut att utestänga kvinnan från sin kollektivtrafikresa. Stationen omvandlades till en kritisk plats.

Utifrån Kaufmanns mobilitetsperspektiv kan vi analysera denna kritiska plats utifrån tre dimensioner: tillgång, färdigheter och appropriering.⁴ Tillgång synliggör den tillgänglighet som finns på en specifik plats och som till exempel kan vara en fungerande hiss upp till perrongen eller en ramp in i bussen. Tillgång handlar också om huruvida det faktiska resefordonet i form av buss och tåg är tillgängligt och användbart. Färdigheter handlar om de förmågor som mobiliteten kräver. I exemplet ovan krävdes till exempel en möjlighet att på egen hand gå upp för trapporna när hissen inte fungerade. Den sista dimensionen, appropriering, handlar om hur individen bedömer och uppfattar de färdigheter man har i relation till de tillgångar som finns. En sådan uppfattning kan vara att trappan upp till stationens perrong inte är ett hinder utan en utmaning som man med hjälp av envishet och påhittighet ska klara av. Med detta perspektiv kan vi förstå att individer kan uppfatta sina färdigheter på olika sätt och också handla på olika sätt.

Appropriering, menar vi, bör förstås utifrån individens känslor av hur hen upplever sina egna färdigheter och kollektivtrafikens tillgångar. Detta låter sig göras genom att belysa och uppmärksamma emotioner och narrativa element i människors berättelser om hur de använder kollektivtrafiken (jfr Reddy 2001). Så upplever kvinnan i exemplet en fruktan att hon är strandsatt och att hon inte kan komma upp på perrongen i tid. Samtidigt närmar sig avgången för tåget. Hon prövar att ringa det akutnummer som finns angivet vid hissen, men den man som svarar är uppgiven och kan inte hjälpa till med så kort varsel. Denna känsla av att vara strandsatt

4. Dimensionerna är översatta från engelskans *access*, *skills* och *appropriation* (Kaufmann 2002).

har etsat sig fast hos kvinnan och hon beskriver i ett frustrerat tonläge under intervjun – trots att det är ett antal år sedan händelsen inträffade – hur hon än idag är rädd för att resa med kollektivtrafiken:

Hur gör jag om det går snett någonstans? Vem ringer jag? Hur får jag hjälp? Alla biljettkontor och stationer är nedsläckta. Står jag ute i mörkret en vinter, hur bokar jag om en resa? Hur gör jag? [Härmar en konduktör:] ”Men den rullstolsplatsen är upptagen.” ”Det tåget går inte, och inte det i heller.” ”Vi har inga platser.” Hur kommer jag hem? Ringer jag polisen? Vad gör man? Jag vet inte, ingen kan svara mig på detta.

Kvinnan gestaltar känslor av frustration som hon upplevde inte bara vid den aktuella stationen, utan också vid andra tillfällen genom åren när hon utnyttjat kollektivtrafik av olika slag. Det är händelser som hon på olika sätt måste hantera själv för att kunna ta sig till det resmål hon planerat eller ta sig hem från en resa. Trots detta väljer kvinnan att fortsätta resa och trotsa de hinder och motstånd som uppkommer. För att gå tillbaka till Kaufmanns dimensioner kan vi säga att kvinnan använder sina färdigheter för sin dagliga mobilitet, men det sker samtidigt som det finns en stor osäkerhet (Kaufmann 2002). Risken för att en kritisk plats ska uppstå finns där hela tiden. Känslorna som kvinnan uttrycker ska alltså förstås i relation till de risker som hon behöver utsätta sig för, risker som resenärer utan funktionsnedsättningar ofta inte behöver reflektera över när de reser med kollektivtrafiken.

I våra intervjuer blir dessa erfarenheter av risker till något som skapar en ovilja att använda sig av kollektivtrafiken. Det kan handla om att inte våga riskera att bli strandsatt på en station, att man inte vet om man kan stiga av på den busshållplats man tänker sig åka till, eftersom man inte tidigare har använt den hållplatsen, att man inte kan få plats på bussen eftersom den redan är fullsatt, att busschaufförer eller tågvärdar ska vara otrevliga, och så vidare. De hinder och begränsningar som den enskilde erfar som en känsla, kan över åren omvandlas till en internaliserad strategi att helt enkelt undvika all kollektivtrafik (jfr McRuer 2006), vilket skulle kunna jämföras med en form av appropriering. Att individen helt enkelt upplever att hen inte platsar i kollektivtrafikens olika miljöer – att hen upplever att bussar, tåg, hållplatser, stationer och perronger inte är gjorda för personer med funktionsnedsättning (jfr Cresswell 1996; Kitchin 1998). I kvinnans uttalande kan vi förnimma en sådan känsla. Därför blir individen, som en annan person vi intervjuat säger, en ”hemmasittare”. Daglig mobilitet handlar, utifrån ett funktionshinderperspektiv, inte enbart om

tillgång, färdigheter och appropriering, utan också om det utanförskap individen riskerar att hamna i och som gör att hen inte känner sig välkommen att använda kollektivtrafiken.

Vi ska nu vända den analytiska blicken mot dem som faktiskt använder sig av bussar och tåg. Fortsättningsvis ska vi ta utgångspunkt i kvinnans fråga ”Hur gör jag om det går snett någonstans?” och söka ge en förståelse av hur sådana situationer kan uppstå trots att kollektivtrafiken försöker skapa tillgängliga bussar, tåg, hållplatser och stationer.

Resans motstånd

Vi ska här återge en annan kvinnas kortare tågresa på cirka tio minuter där inga direkta hinder eller begränsningar uppstod, men där det fanns en mängd olika friktioner. Dessa friktioner blev synliga genom att kvinnan på olika sätt aktivt fick anstränga sig för att de inte skulle omvandlas till en kritisk plats samt genom att hon påpekade dem för oss medan vi reste med henne. Det ger exempel på en resa där det inte fanns några direkta otillgängligheter, men däremot en mängd tillfällen som skulle kunna utvecklas till hinder eller begränsningar. Det synliggör de många enskilda delarna i resandet där den dagliga mobiliteten skulle kunna begränsas eller omöjliggöras ur ett funktionshinderperspektiv.

Kvinnan är i fyrtioårsåldern, är född med cerebral pares och har ned-satt syn. Till vardags använder hon en elektrisk rullstol som hon tar sig fram med i kollektivtrafiken. Hon har också en personlig assistent med sig när hon reser. Vi har bestämt träff på en mindre tågstation på den ort där kvinnan bor. När vi möts upp börjar vi med att titta på den digitala tågtidtabellen för när vårt tåg in till staden ska gå och från vilket spår. Hennes personliga assistent har gått fram till hissen, som gör det möjligt att ta sig till perrongen, och har tryckt på hissknappen. Kvinnan nämner att hon har svårt att se tågtidtabellen och framför allt att urskilja vilket spår tåget ska komma in på. Det är information som är avgörande för att kunna ta rätt hiss till rätt perrong. Vid tillfället kan vi se detta och säger ”spår två”, vid andra tillfällen är det den personliga assistenten som hjälper till med denna typ av information. Vi tar oss till hissen som ska ta oss ner till tunneln som förbinder spåren och kvinnan kör in sin elektriska rullstol, som nästan tar upp all plats i hissen. Vi ställer oss lite intryckta vid sidan och assistenten som tycker det är för trångt tar trapporna. Knapparna som manövrerar hissen sitter otillgängligt till för kvinnan och det krävs en kraftig kroppsvändning i rullstolen för att hon ska komma

åt dem. Det blir därför vi som trycker på knappen. När hissen börjar röra sig säger kvinnan: ”Det är ett under att den fungerar.” Tydligt är hissen väldigt ofta ur funktion, ibland under längre perioder. Detta gör att kvinnan under dessa perioder inte alls kan använda pendeltågen. Nere i tunneln tar vi oss till nästa hiss som leder upp till rätt perrong.

Redan i denna första del av vår resa kan vi se att det finns ett antal tillgångar, om vi återgår till Kaufmanns dimensioner, som måste fungera för att kvinnan ska kunna utnyttja de färdigheter hon har av att vara mobil. När det gäller den digitala tågtidtabellen handlar det om storlek på tecknen och kontrasten på skärmen. Det finns dock andra sätt för kvinnan att inhämta denna information, till exempel genom att använda en smartphone. Här har hon också hjälp av sin personliga assistent. En smartphone är relativt enkel att kombinera med andra teknologier för att få tillgång till relevant information, medan hissen inte är en lika underlättande teknologi – men med en synnedsättning kan det istället vara användningen av smartphone som skapar hindret och hissen skapar tillgänglighet och möjligheter att ta sig fram. Denna dag fungerar hissen, men i flera intervjuer framkommer upprepade fall av hissar vid tågperonger som är ur funktion under längre perioder. Det finns också exempel på för små hissar där man inte får in en större elektrisk rullstol eller promenadskoter. För att kunna förstå individers färdigheter i att vara mobila måste vi alltså ha en mer komplex förståelse för hur olika tillgångar fungerar i praktiken.

Uppe på perrongen är det ett tiotal människor som väntar på det inkommande tåget. Efter några minuters väntan kommer tåget in och ett stort antal människor går av. Den personliga assistenten går fram till tåget och trycker på knappen med en rullstolssymbol på, som tillkallar tågvärden. Det är tågvärden som ska hjälpa till med tågets ramp för att kvinnan ska kunna köra in i tågvagnen med sin elektriska rullstol. Vi har nu förflyttat oss till den dörr i tågsättet där rampen finns – det är inte alltid tydligt var på perrongen man ska ställa sig för att hamna framför denna dörr när tåget kommer in på stationen.⁵ Allt fler av de väntande människorna på perrongen försvinner in i tåget och till sist är det bara vi kvar på perrongen. Den upplevs plötsligt som ödslig, men efter en kort stund

5. Detta är inte något oproblemiskt och i en av våra intervjuer berättas om vissa tåg där det oftast är så att den vagn som är tillgänglighetsanpassad kommer sist i tågsättet. Detta gör att man kan placera sig på rätt plats av perrongen när tåget kommer in för sina mycket korta stopp. Men det händer, får vi berättat för oss, att man ibland ändrar ordningen på vagnarna utan att förvarna och personen i fråga måste då förflytta sig till andra änden av tågagnssättet. Vilket är oförutsägbart och kan upplevas som stressigt.

ser vi tågvärden som står vid en annan dörr längre fram i tågsättet. Kvinnan skriker ”Hallå!” och den personliga assistenten vinkar med stora och yviga armrörelser för att påkalla tågvärdens uppmärksamhet. Hon ser oss – eller om hon redan hört att vi tryckt på knappen – och kommer fram. Tågvärden tar fram sin nyckel och låser upp skåpet som innehåller den bärbara rampen som manuellt ska läggas ut mellan tåget och perrongen. Hon faller ut den på marken med en hög duns och kvinnan kan köra på. Innan hon gör det påpekar hon för tågvärden att denne ska hålla sin fot på rampen för att den inte ska flytta sig, vilket tågvärden gör efter denna upplysning. Kvinnan manövrerar enkelt in i det utrymme som är anpassat för den rullstol som kan följa med på tåget samtidigt som tågvärden stänger dörrarna och ger klartecken att tåget kan rulla ut från perrongen. Tågvärden försvinner från vagnen där vi sitter.

I denna episod handlar det om att ta sig från perrongen in i tåget och på samma sätt som i den första episoden kan vi synliggöra ett antal händelser som skulle kunna utveckla sig till kritiska platser. Om den digitala tågtidtabellen och hissarna var – utifrån Kaufmanns modell – en del av den *fysiska* tillgången, blir kvinnan vid påstigningen beroende av de *sociala* tillgångarna. I första hand blir tågvärden en social tillgång eftersom det är denne som ansvarar för rampen och för att kvinnan ska komma in i tåget. I intervjuerna erfars dessa sociala tillgångar många gånger som ett utelämnande. Vi får berättat för oss hur en del tågvärdar och busschaufförer är både otrevliga och ohjälpsamma. Det gör att de intervjuade ibland får en känsla av att inte vara välkomna på samma villkor som andra resenärer, av att inte platsa i kollektivtrafikens olika miljöer.

Dessa känslor återfinns hos kvinnan vi följer när vi närmar oss slutstationen för vår resa. När vår station ropas ut i högtalarsystemet vänder sig kvinnan till sin personliga assistent och ber henne att trycka på knappen som tillkallar tågvärden: ”Vill du trycka på knappen” säger hon vänd till den personliga assistenten. Detta görs och omedelbart hör vi i tågets högtalarsystem: ”Tågpersonal till dörr ett.” Tågvärden kommer inte direkt och kvinnan kommenterar detta med att: ”Hon verkar inte så villig.” När tågvärden kommer säger hon: ”Då får vi se om vi får ut den igen.” Rampen tas fram och släpps ner på marken, återigen med en hög duns. Kvinnan rullar ut från tåget och på perrongen tar hon sig till hissarna och tillsammans tar vi oss sedan ut i staden.

Tågvärden är vid både på- och avstigning en social tillgång och utan värden är det svårt för kvinnan att nyttja sin motilitet – sin kapacitet att

vara mobil (Kaufmann 2002) – till att åka kollektivtrafik. På så vis är kvinnan utelämnad till att tågvärden finns med på tåget och är beredd att hjälpa till. Detta ska inte göras av välvilja utan är en del av tågvärdens arbetsuppgifter. Trots detta har kvinnan erfarenheter av att känna sig vara föremål för en sorts välvilja, där hon får ”hjälp” på nåder, samtidigt som hon måste hantera andra människors känslor (jfr Hansson 2012). Det är dessa erfarenheter som återspeglas i hennes kommentar om att tågvärden nog inte var så villig att göra sina arbetsuppgifter. Kvinnan upplever att det finns ett tyst negligerande av hennes existens.

Samtidigt är det viktigt att komma ihåg att det finns en risk att övertolka dessa mikrohändelser. Hur ska vi förstå att tågvärden kommer så sent till kvinnan? Att hon smäller så högt med rampen? Eller att hon genomför sina arbetsuppgifter på ett tystlåtet och nästan sammanbitet sätt? Vi menar att vi inte behöver tolka eller förstå detta handlande, utan det som är intressant är den resande kvinnans känslor som formats genom år av faktiska händelser där hon som har en funktionsnedsättning har åsidosatts och ifrågasatts. Det är med dessa erfarenheter i bakhuvudet hon tolkar tågvärdens agerande och faller sin, på många sätt, dömande kommentar.

Men känslorna riskerar inte bara att stänga ute individen, utan det finns också en reell risk att brist på sociala tillgångar begränsar möjligheter för personer med funktionsnedsättning att använda sin motilitet och vara mobila med hjälp av kollektivtrafiken. Det blir ett så kallat dubbelt medvetande genom att det inte bara är tågvärdar och busschaufförer som begränsar kvinnan, utan att hon också riskerar att själv gå in i rollen som hon föreställer sig bli bedömd utifrån och anpassa sig efter denna undfalande roll (Du Bois 2005 [1903]).

Komplexa hinder för daglig mobilitet

Som Kaufmann uppmärksammar är ursprunget till människors motilitet socialt (Kaufmann 2002). De tillgångar, färdigheter och approprieringar som utgör förutsättningen för en människas dagliga mobilitet formas således inte primärt av individen utan av individens ekonomiska, sociala och kulturella kapital samt i vilken del av livscykeln individen befinner sig. I sin analys av hur motilitet formas bortser Kaufmann emellertid från hur även människors fysiska förmågor formas av den omgivande fysiska miljön. Att gå och att se betraktar Kaufmann som underförstådda fysiska

förmågor för mobilitet, men även dessa förmågor, vill vi understryka, påverkas av omgivningsfaktorer (jfr Möller 2005).

Att utgå ifrån att mobilitet kräver vissa fysiska förmågor och att dessa förmågor inte påverkas av omgivningsfaktorer, riskerar att osynliggöra att dessa färdigheter är normerade. Huvudpoängen i funktionshinderperspektivet är att synliggöra att möjligheter såväl som hinder och begränsningar uppkommer i sociala och fysiska miljöer, eftersom dessa är producerade utifrån en tanke om en ”normalfungerande” kropp. Så är till exempel kollektivtrafiken i första hand skapad för gående människor och som gående är det enkelt att ta trappan upp till perrongen på en station där hissen kanske inte fungerar (Oliver 1993; Hansson 2019). På samma sätt är bussen och tåget i första hand konstruerade för att vi ska gå på bussen eller tåget och sedan gå till vår sittplats. Kaufmanns modell kan utvecklas genom att poängtera betydelsen av tillgång och tillgänglighet och vilken betydelse detta har för en individs färdigheter och appropriering och i förlängningen även för individens dagliga mobilitet.

Vi menar att ett funktionshinderperspektiv är centralt för att bättre förstå att de kritiska platser som uppstår i kollektivtrafiken handlar om en försummelse och ett negligierande av vissa människors rättigheter att få använda kollektivtrafik. Går vi tillbaka till exemplet i kapitlet så handlar det inte bara om att förstå att trappan är konstruerad för en gående person, utan även om andra processer, som att hissen inte blivit reparerad i tid och att det inte finns någon där som kan ge kvinnan de möjligheter som behövs när hon inte kan ta hissen. Med funktionshinderperspektivet vill vi alltså ge en förklaring till varför samhället negligierar kvinnans rättigheter att komma med tåget. En förståelse för varför samhället misslyckas med att utforma en tillgänglig tågstation kan möjliggöra de förändringar som krävs för att kollektivtrafiken ska bli användbar för alla. Försummelse och negligierande är i detta perspektiv inte enbart en fråga om brister i den fysiska miljön, utan handlar i lika hög utsträckning om den sociala miljön i form av bland annat bemötande.

För kvinnan som var strandsatt på en station slutade det med att personer som också skulle med tåget hjälpte henne upp för trapporna. Promenadskotern var av den mindre sorten och kunde bäras upp av andra resenärer. Med hjälp från andra människor kunde kvinnan använda den motilitet hon hade för att ta sig upp för trappan och komma med tåget. Förutom känslan av att vara beroende av omgivningens välvilja, lämnade händelsen en oro hos kvinnan.

Vi har i kapitlet problematiserat bemötandet på några olika sätt, detta för att skapa en förståelse för vilka specifika hinder och begränsningar som kan uppstå. Dåligt bemötande kan medföra bristande tillit till kollektivtrafiken. Kvinnan som inledningsvis citerades när hon sa: ”Det är därför jag är rädd för att resa idag, för hur gör jag om det går snett någonstans?”, ger uttryck för både rädsla och frustration. Kvinnans berättelser om saker som inte fungerar kan läsas som beskrivningar av hur hon inte vill bli bemött. För henne har bemötandet resulterat i att hon inte har en tillit till att kollektivtrafiken ska fungera för henne. I citatet frågade hon sig vad hon skulle göra om rullstolsplatsen var upptagen eller om hon behövde boka om en biljett. Svaren på dessa frågor handlar i hög grad om vilka resurser som läggs på att göra kollektivtrafiken tillgänglig för alla, också när det uppstår missöden och när enskilda människor behöver hjälp för att till exempel ta sig upp för trappor eller boka om tågbiljetter.

Slutsatser

Tidigare kartläggningar har poängterat att bristande samordning är en orsak till att funktionshinder uppstår i kollektivtrafiken (Trafikanalys 2019). I dessa kartläggningar poängteras att tillgänglighetsarbetet sker ur ett verksamhetsperspektiv, men vi menar att de istället borde ta sin utgångspunkt i resenärernas perspektiv. Ett funktionshinderperspektiv på kollektivtrafiken kan synliggöra de problem som resenärer med funktionsnedsättning har vid resor med bussar och tåg samt på hållplatser och stationer. Vi vill poängtera att tillgänglighet bör förstås som situerad, något som skapas i en viss situation och i samspelet mellan människa och den omgivande fysiska och sociala miljön. Detta är en förutsättning för att arbetet med en kollektivtrafik *för alla* ska blir verklighet. Att skapa en tillgänglig kollektivtrafik handlar inte endast om design av fordon och biljettautomater utan också om löpande underhåll och om personalens arbetsvillkor. Personalen inom kollektivtrafiken behöver exempelvis ha utrymme för att bistå med personlig service till resenärer i de situationer då hinder och barriärer uppstår. Genom att skapa förståelse för funktionshindren har vi velat tydliggöra hur den dagliga mobiliteten med hjälp av kollektivtrafik begränsas eller hindras – detta trots att den enskildes motilitet och kreativitet skulle kunna möjliggöra utnyttjande av kollektivtrafik i högre grad.

Det är först när mobiliteten är likvärdig mellan människor som vi kan börja tala om ett inkluderande samhälle och ett samhälle där alla känner sig delaktiga. Att bli hindrad eller begränsad att åka kollektivtrafik riskerar inte bara att minska den dagliga mobiliteten, utan också skapa en ovilja att använda sig av kollektivtrafik – för att man känner en osäkerhet och en oro, men också en rädsla – och därmed får radikalt beskärda möjligheter att verka i samhället eller hänvisas till särlösningar såsom färdtjänst. Kollektivtrafiken måste därför betraktas som en viktig del för att stärka mångfalden i samhället.

Litteratur

- Cresswell, T. 1996. *In placelout of place. Geography, ideology and transgression*. Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Du Bois, W.E.B. 2005 [1903]. *The souls of black folk*. New York, Bantam Classic.
- Dyck, I. 2010. Geographies of disability: reflections on new body knowledges. I Chouinard, V., Hall, E., Wilton, R. (red.), *Towards enabling geographies. "Disabled" bodies and minds in society and space*. London, Ashgate.
- Hansson, K. 2012. Mellan välvilja och förakt: en etnografi av kategoriseringar i staden. *Lambda Nordica*, 17, 102–120.
- Hansson, K. 2019. Om att bara gå. I Nilsson, J., Nylund Skog, S., Skott, F. (red.), *Sånt vi bara gör*. Stockholm, Carlssons.
- Hansson, K. 2020. Critical places and emerging health matters: body, risk and spatial obstacles. I Atkinson, S., Hunt, R. (red.), *GeoHumanities and health*. Cham, Springer International Publishing.
- Hedvall, P-O. 2009. *Aktivitetdiamanten. Modellering av en vidareutvecklad tillgänglighet*. (Avh.) Lund, Certec.
- Iwarsson, S., Ståhl, A. 2003. Accessibility, usability and universal design. *Disability and Rehabilitation*, 25(2), 57–66.
- Kaufmann, V. 2002. *Re-thinking mobility. Contemporary sociology*. Aldershot, Ashgate.
- Kitchin, R. 1998. "Out of place", "Knowing one's place": space, power and the excusion of disabled people. *Disability & Society*, 13(3), 343–356.
- Kusenbach, M. 2003. Street phenomenology: the go-along as ethnographic research tool. *Ethnography*, 4(3), 455–485.
- McRuer, R. 2006. *Crip theory. Cultural signs of queerness and disability*. New York, New York University Press.
- Myndigheten för delaktighet 2019. *Uppföljning av Funktionshinderpolitiken*. Statistikbilaga. Sundbyberg, Myndigheten för delaktighet.
- Möller, K. 2005. *ICF – om hälsa, miljö och funktionshinder*. Finspång, Mogård förlag.
- Oliver, M.J. 1993. *What's so wonderful about walking?* Professorsinstallationsföreläsning. Tillgänglig: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.494.5524&rep=rep1&type=pdf> [16 maj 2019].
- Reddy, W. M. 2001. *The navigation of feeling. A framework for the history of emotions*. New York, Cambridge University Press.

- Roos, M., Salomonson, N., Sprej, F. 2019. En kollektivresa som andra. I Carlander, A., Öhberg, P., Mellander, E. (red.), *Ingen kommer undan kulturen*. Göteborg, Göteborgs universitet, SOM-institutet.
- Shakespeare, T. 2006. *Disability rights and wrongs*. London, Routledge.
- Soldatic, K., Morgan, H., Roulstone, A. (red.) 2014. *Disability, spaces and places of policy exclusion*. New York, Routledge.
- Stjernborg, V. 2019. Accessibility for all in public transport and the overlooked (social) dimension – a case study of Stockholm. *Sustainability*, 11(18), 4902.
- Trafikanalys 2019. *Kollektivtrafikens barriärer – kartläggning av hinder i kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*. Rapport 2019:3. Stockholm, Trafikanalys.