



SAHLGRENSKA AKADEMIN

**INSTITUTIONEN FÖR NEUROVETENSKAP OCH
FYSIOLOGI
ARBETSTERAPI**

KÖRKORTETS BETYDELSE FÖR MÄNNISKOR I DERAS VARDAG

En kvantitativ studie om betydelsen av bidrag till körkort för personer med rörelsenedsättning

Therese Ivarsson och Nathalie Fredin

Examensarbete:	15 hp
Program:	Arbetsterapeutprogrammet
Kurs:	ARB341 Självständigt arbete i arbetsterapi (examensarbete)
Nivå:	Grundnivå
Termin/år:	VT 2020
Handledare:	Maria Almberg, Leg. arbetsterapeut fil. Mag.
Examinator:	Susanne Gustafsson, Universitetslektor, Docent i Arbetsterapi.

Sammanfattning

Examensarbete:	15 hp
Program:	Arbets terapeutprogrammet
Kurs:	ARB341 Självständig arbete i arbetsterapi (examensarbete)
Nivå:	Grundnivå
Termin:	VT 2020
Handledare:	Maria Almqvist, Leg arbetsterapeut fil. Mag.
Examinator:	Susanne Gustafsson, Universitetslektor, Docent i Arbetsterapi

- Bakgrund:** För personer med rörelsenedsättning är det inte alltid en självklarhet att kunna transportera sig självständigt på grund av att den fysiska miljön kan vara hindrande. Personer med rörelsenedsättning har ofta större utmaningar med att övningsköra innan körkortsutbildningen eftersom de inte kan övningsköra privat utan anpassning av bil. Att finna en trafikskola som möter personens behov av anpassningar på bilen kan också vara en utmaning. Norrbacka Eugeniastiftelsen delar ut bidrag för körkortsutbildning till personer med rörelsenedsättning i syfte att underlätta vardagsaktiviteter för att ge ökad livskvalitet.
- Syfte:** Syftet med studien var att undersöka på vilket sätt ett bidrag till körkortsutbildning kan ha betydelse för delaktighet, mobilitet och livskvalitet för personer med rörelsenedsättning.
- Metod:** En prospektiv enkätstudie med kvantitativ ansats valdes för att svara på studiens syfte. Enkäten utformades i Google Forms. Norrbacka Eugeniastiftelsen skickade ut enkäten via brev med möjlighet att besvara elektroniskt. Data har sammanställts i IBM Statistical Package for the Social Sciences 26, beskrivs dels deskriptivt och har analyserats med Mann-Whitney-U test och Independent-Samples T-test.
- Resultat:** Studiens resultat visar att totalkostnaden för körkort blir betydligt dyrare ifall personer med rörelsenedsättning inte har möjlighet att övningsköra privat eller är i behov av en anpassad bil. Flera deltagare ansåg att det ekonomiska bidraget varit avgörande för att kunna ta körkort. Deltagare som tagit körkort upplevde att körkortet lett till ökad självständighet, delaktighet och livskvalitet.
- Slutsats** Ett bidrag till körkortsutbildning kan möjliggöra för personer med rörelsenedsättning att ta körkort och därmed bidra till ökad livskvalitet, delaktighet och självständighet. Eftersom svarsfrekvensen i föreliggande studie anses ligga under det som enligt tradition är acceptabelt är studiens resultat inte representativt för målpopulationen. Därmed behövs vidare forskning göras. En framtida kvalitativ intervjustudie skulle också kunna ge en bättre beskrivning av deltagarnas subjektiva upplevelser av bidragets betydelse.

Abstract

Thesis: 15 hp
Program: Occupational Therapy program 180 hp
Course: ARB341 Bachelor thesis in Occupational Therapy
Level: First Cycle
Semester/year: ST 2020
Supervisor: Maria Almberg, Reg. Occupational therapist fil. mag
Examiner: Susanne Gustafsson, Senior Lecturer, Ass. Prof. in Occupational Therapy
Keyword: Car adaption, Community mobility, Driver license, Mobility impairment, Occupational therapy

- Background:** For people with mobility impairments, it is not always certain that they are able to transport themselves independently, because the physical environment can be obstructive. Additionally, people with mobility impairments often face major challenges practice driving privately before the examination for a driver's license, without adapting a car to their needs. Finding a traffic school able to provide a car that meets the person's individual needs for car adjustments can also be challenging. Norrbacka Eugenia Foundation gives people with mobility impairment the possibility to apply for a funding to promote training for a driver's licence, in order to facilitate everyday activities and improve life quality.
- Aim:** The aim of this study was to explore how funding for driver's license education can be of importance to enable participation, mobility and quality of life for people with mobility impairments.
- Method:** A prospective survey study with a quantitative approach was chosen to meet the aims of the study. Data is compiled in IBM's Statistical Package for Social Science 26. The data is presented with descriptive statistic and analyzed using the Mann-Whitney-U test and Independent-Samples T-test.
- Result:** The result shows that the total cost of a driver's license will be considerably higher if people with disabilities are not given the opportunity to practice driving privately, or are in need of an adapted car. Several participants experience that the financial contribution is crucial to be able to obtain a driver's license. Participants who completed the driver's license training experienced that the driver's license led to increased independence, participation and quality of life.
- Conclusion:** A financial contribution for driver's license education may enable people with mobility impairments to obtain a driver's license and thereby achieve increased quality of life, participation and independence. Since the participants in the study is not representative of the population, further research is needed. A future qualitative interview study could also provide a deeper description of the participants' subjective experiences of the importance of the financial contribution.

Innehållsförteckning

Bakgrund	5
Syfte	7
Frågeställningar:.....	7
Metod	7
Design.....	7
Urval.....	7
Procedur.....	7
Material.....	8
Dataanalys.....	8
Resultat	9
Deltagarna i studien.....	9
Ekonomiska aspekter gällande bidraget.....	11
Deltagarnas beskrivning av bidragets betydelse.....	12
Diskussion	14
Metoddiskussion.....	14
Resultatdiskussion.....	16
Slutsats	18
Referenser	18
Bilaga 1	

Bakgrund

Mobilitet i samhället handlar om att människor ska kunna röra sig fritt, vilket är en grundförutsättning för att kunna ta sig till arbete, skola, fritid och andra meningsfulla aktiviteter (1). Bilen är i dagens samhälle ett viktigt transportmedel som möjliggör delaktighet och symboliserar frihet och autonomi (2). För personer med rörelsenedsättning är det inte alltid en självklarhet att kunna transportera sig självständigt, eftersom tillgängligheten i både allmänna och privata kommunikationer ofta är begränsande (3). En rörelsenedsättning innebär fysiska begränsningar som hindrar en persons aktivitetsutförande (4). För att en person med rörelsenedsättning ska kunna manövrera en bil kan en individuell bilanpassning vara nödvändigt. Ett ekonomiskt bidrag till körkortsutbildning skulle kunna bryta en ofrivillig isolering och främja delaktighet i meningsfulla vardagsaktiviteter (5). I dagsläget saknas forskning gällande i vilken omfattning ett ekonomiskt stöd till körkortsutbildning kan möjliggöra för personer med rörelsenedsättning att ta körkort.

I en rapport från the World Health Organization (WHO) och the World Bank (6) framkommer att personer med funktionsnedsättning inte alltid ges samma möjligheter till utbildning och arbete. Tillsammans med begränsningar i miljön kan det leda till en känsla av exkludering i samhället. Arbetsterapeuter har en viktig roll i att förebygga denna exkludering genom att sträva efter *aktivitetsrättvisa* (occupational justice), för att främja alla människors rätt till att kunna engagera sig i meningsfulla aktiviteter (7). Detta eftersom en god livskvalitet kan kopplas ihop med deltagande och utförande av meningsfulla aktiviteter. Att bli hindrad från att vara mobil i samhället och inte kunna utföra aktiviteter som upplevs meningsfulla kan innebära en *aktivitetsförlust* (occupational deprivation). Personer med rörelsenedsättning kan därför uppleva aktivitetsorättvisa (occupational injustice) om de inte får rätt förutsättningar till att ta körkort (7).

Bilens fysiska miljö kan försvåra för personer med rörelsenedsättning att ta körkort. Kielhofner (4) beskriver i the Model of Human Occupation (MoHO) samspelet mellan människans aktivitet och miljö, att den fysiska miljön har en stor inverkan på en persons aktivitetsutförande. Beroende på vilka begränsningar, krav och tillgångar som finns kan den fysiska miljön vara både hindrande och möjliggörande för att lära sig aktiviteten bilkörning. För att förstå vilka utmaningar personer med rörelsenedsättning kan möta i aktiviteten, behövs en förståelse för vad det innebär att manövrera en personbil, eftersom det ställer fysiska krav på personens motoriska färdigheter. Grovmotorik är viktigt för att kunna hålla sig upprätt sittandes i bilens säte samt för att kunna skapa rörelser fram med armarna till ratten och kunna behålla dem där (8). En god motorisk förmåga i benen behövs för att klara av att lyfta och sänka benet mellan bilens koppling-, gas- och bromspedal. Sensorisk information från kroppen är viktig för att kunna skilja på hur mjukt eller hårt rörelserna ska ske. En god koordinationsförmåga krävs också, vilket innebär kontroll av rörelser och är ett samspel mellan kroppens nerv- och muskelsystem för att kunna initiera rörelser i rätt tidsföljd och med korrekt kraft (8). Saknas några av dessa motoriska färdigheter försvårar det manövreringen av en personbil.

Några vanliga funktionstillstånd som kan innebära en rörelsenedsättning är reumatisk sjukdom, cerebral pares, ryggmärgsbråck, multipel skleros, Parkinsons sjukdom, postpoliosyndrom samt sjukdomar med muskeldegeneration (9–13). Vad personer med rörelsenedsättning har gemensamt är att funktionstillståndet påverkar personens motorik. De

motoriska funktionsproblemen kan innefatta bristande motorisk planering, nedsatt greppförmåga, ofrivilliga rörelser, muskelsvaghet, förlamning, spasticitet, nedsatt balans och kroppshållning (8). Alla dessa faktorer kan påverka manövreringen av en personbil. Att anpassa bilens fysiska miljö ger en möjlighet att självständigt manövrera en bil där personernas hinder i utförandet har kompensrats med möjliggörande lösningar (14).

I Sverige är det få trafikskolor som erbjuder individuella anpassningar på bilen utifrån personens behov (15), därför kan det vara svårare för personer med rörelsenedsättning att ta körkort. Enligt Sveriges Trafikutbildarnas Riksförbund (STR) (15) finns 33 trafikskolor i Sverige som erbjuder handreglage för manövrering av gas- och bromsfunktionen i bilen. Dessa trafikskolor finns i tio av Sveriges 21 län. Endast ”Anpassarnas körskola” (16) i Hedemora kan erbjuda individanpassade tekniskt avancerade lösningar för att bilen ska kunna passa alla oavsett rörelsenedsättning. De har även ett internat att erbjuda till elever som reser själva eller med assistenter som färdas lång väg för att kunna genomföra körkortsutbildningen. Personer med rörelsenedsättning har större utmaningar med att kunna övningsköra innan körkortsutbildningen eftersom de ofta inte kan övningsköra privat utan anpassning av bil (14).

Att inte ha tillgång till en anpassad bil och därmed inte ha möjlighet att övningsköra privat kan leda till högre kostnader för körkortsutbildning. De obligatoriska momenten för att ta körkort kostar ca 4 000 kronor och i genomsnitt för en person som kan övningsköra privat kostar ett körkort ca 15 000 kronor (17). Ett bidrag till bilanpassning eller körkortsutbildning kan därför underlätta ekonomiskt. Försäkringskassan (18) har olika bidrag som personer med rörelsenedsättning kan ansöka om, men kriterierna för att söka bidragen kan vara svåra att uppfylla. Exempelvis så ska personen vara 18–65 år för att söka bidraget, vilket exkluderar ungdomar som är 16–17 år och som vill börja övningsköra.

Norrbacka Eugeniastiftelsen (5) erbjuder enskilda personer med bestående rörelsenedsättning möjlighet att söka bidrag från stiftelsen för att kunna ta körkort. För att söka bidraget ska personen ha åldern inne för att få övningsköra samt vara inskriven på en trafikskola. De beviljar bidrag till personer i hela landet förutom Skånes län, som har en egen stiftelse. Norrbacka Eugeniastiftelsen har sedan 1970-talet beviljat flera hundra bidrag. Bidragets storlek har varierat beroende på om de sökande sökt pengar för att bo på internat eller för att nyttja en vanlig trafikskola. Maxbeloppet för bidrag till körkortsutbildning på vanlig trafikskola låg under åren 2013–2017 på 10 000–15 000 kronor, medan högsta bidrag för internat låg på 20 000–25 000 kronor. Syftet med bidraget är att främja delaktighet i samhället genom att underlätta situationen ekonomiskt gällande körkortsutbildningen (5).

Värdet av att vara mobil i samhället och att ha körkort har tidigare beskrivits i flertal studier (1–3, 19). I en studie av McKenna et al. (19) gjordes en jämförelse mellan tre olika grupper gällande skillnader i antal roller beroende på om personen var aktiv bilförare, pensionerad bilförare eller aldrig haft körkort. Resultatet visade att det fanns en signifikant skillnad i roller mellan grupperna. De som var aktiva bilförare hade fler roller jämfört med de andra två grupperna (19). I en annan studie av Selander et al. (2) framkom att flertalet deltagare med postpolio symtom upplevde att bilen möjliggjorde för dem att klara av sina dagliga aktiviteter och att vara självständiga i både fritids- och arbetsaktiviteter. Resultatet är viktigt då positivt upplevda roller och delaktighet i dagliga aktiviteter beskrivs av Kielhofner (4) främja hälsa och välbefinnandet hos människor.

Sammanfattningsvis har arbetsterapeuter en viktig roll i att främja människors mobilitet i samhället (1). Ett körkort kan vara betydelsefullt för en person eftersom det kan möjliggöra delaktighet i dagliga aktiviteter, främja nya roller i personens vardag samt bryta ofrivillig isolering. Varje år delar Norrbacka Eugeniastiftelsen (5) ut bidrag till att ta körkort för personer med rörelsenedsättning i syfte med att främja deras välbefinnandet och delaktighet i aktivitet. I dagsläget saknas kunskap om i vilken omfattning bidraget till körkort har hjälpt personer med rörelsenedsättning att ta körkort. Det saknas också kunskap om vilken betydelse körkortet har i deras vardag och om det bidragit till upplevd ökad livskvalitet, vilket föreliggande studie avser att undersöka.

Syfte

Syftet med studien var att undersöka på vilket sätt ett bidrag till körkortsutbildning kan ha betydelse för delaktighet, mobilitet och livskvalitet för personer med rörelsenedsättning.

Frågeställningar:

- Skiljer sig totalkostnaden för körkortet utifrån behov av anpassning av bil eller möjlighet till privat övningskörning?
- I vilken grad upplever deltagarna att bidraget underlättat ekonomiskt för att kunna ta körkort?
- Upplever deltagarna att bidraget haft betydelse för delaktighet, mobilitet och livskvalitet?

Metod

Design

En prospektiv enkätstudie med fasta svarsalternativ och en öppen fråga genomfördes (20). En prospektiv studie innebär att data har samlats in från nutid och framåt i tiden. Studien hade en kvantitativ ansats för att kunna svara på forskningsfrågan genom att kartlägga och jämföra variablerna (20).

Urval

Deltagarna som har inkluderats i studien är 84 personer med rörelsenedsättning som beviljats bidrag till körkortsutbildning från Norrbacka Eugeniastiftelsen under åren 2013–2017. Fördelningen av antalet deltagare under dessa år var; 15 stycken 2013, 12 stycken 2014, 22 stycken 2015, 17 stycken 2016 och 18 stycken 2017. Urvalet kan således beskrivas som en totalundersökning för aktuella år, dvs. samtliga personer som beviljades bidrag har inbjudits att delta i studien.

Procedur

Idén till föreliggande studie inkom från Ann Björkdahl som är universitetssjukhusöverarbetsterapeut och docent i arbetsterapi. Frågorna till enkäten togs fram i samverkan mellan Ann Björkdahl och Norrbacka Eugeniastiftelsen och sammanställdes av författarna i Google forms. Utskick och insamling av data har administrerats av Norrbacka Eugeniastiftelsen som även skickade ut ett missivbrev (Bilaga 1) och en enkät (Bilaga 2) via

brev den 20-02-03 till de 84 personer som uppfyllde inklusionskriterierna. Varje enkät och person blev tilldelade ett löpnummer för att garantera anonymitet samt för att minimera risken för att skicka påminnelser till personerna som redan svarat på enkäten (21). Deltagarna kunde välja mellan att använda en bifogad länk i brevet för att svara elektroniskt eller att fylla i enkäten manuellt och posta till stiftelsen. För att minimera bortfallet skickades en påminnelse ut tre veckor efter utskicksdatum med sista svarsdag 20-03-06. Norrbacka Eugeniastiftelsen skickade slutligen de ifyllda enkäterna via brev till författarna som fick tillgång till dem 20-03-15.

Material

Enkäten bestod av 22 huvudfrågor och fyra följdfrågor (Bilaga 1). Fråga 1–15 riktade sig till alla deltagare och innehöll frågor som berörde bakgrund, körkortsutbildning, mobilitet, upplevelse av självförtroende, bidragets ekonomiska betydelse och om de tagit körkort eller inte. Fråga 16–21 riktade sig till de deltagare som har tagit körkort. Dessa frågor handlade om deltagarnas vanligaste transportsätt, i vilken utsträckning de hade tillgång till privat bil samt frågor gällande körkortets betydelse i deltagarnas vardag. Slutligen ingick en öppen fråga där alla deltagare fick beskriva med ord vilken betydelse körkortsbidraget haft för dem. Enligt rutin arkiveras materialet på institutionen för arbetsterapi och fysioterapi på Sahlgrenska akademien vid Göteborgs Universitet i tio år.

Dataanalys

Initialt genomfördes en kvalitetskontroll av enkätsvaren där författarna i vissa fall fick justera uppenbara felaktigheter. Exempelvis när deltagare hade svarat att de inte behövde någon anpassning på bilen, men i en senare fråga angivit att de behövde en specifik anpassning. I sådana fall valde författarna att ändra svarsalternativet till ”ja” på den första frågeställningen. Insamlad data sammanställdes i IBM Statistical Package for the Social Sciences 26 (SPSS) (22) och kom att bestå av både nominal, ordinal, och kvotdata. Innan analysen påbörjades gjordes en omkodning av variabeln ”födelseår” för att skapa en ny variabel för deltagarnas aktuella ålder. Variabeln ”ålder” delades sedan in i fem åldersgrupper för att få en bättre överblick av fördelningen av deltagarnas ålder. Frågan gällande sysselsättning dikotomiserades från sju kategorier (yrkesarbetar, daglig verksamhet, arbetstränar, studerar och arbetslös, sjukskriven, ingen sysselsättning) till två för att kunna erhålla ett mer överskådligt resultat. De nya kategorierna blev därför ”Arbetar” och ”Ingen sysselsättning”.

Bakgrundsdata har analyserats genom en deskriptiv analys för att kunna sammanställa statistik över deltagarna i studien (23). För att kunna få ett överskådligt resultat har medelvärdet för totalkostnad av körkortsutbildningen avrundats till jämna hundratal. En statistisk analys har genomförts på variabler som utgörs av kvot- och ordinaldata. Mann-Whitneys U test användes för att analysera data från variabeln ”Skattning av självförtroende”. För att jämföra skillnader avseende variabeln ”Totalkostnad av körkortsutbildning” användes Independent-Samples T-test som utgår från medelvärdet. Eftersom det fanns en skevhet i variabeln ”Totalkostnad av körkortsutbildning” sensitivitetstestades p-värdet även utifrån Mann-Whitneys U test som gav snarlikt resultat och därför inte redovisas. Signifikansnivån för samtliga statistiska analyser bestämdes till $p < 0,05$. Den öppna frågan som avslutar enkäten har analyserats utifrån en enkel kvantitativ innehållsanalys (24). Författarna genomförde först innehållsanalysen var och en för sig för att minska risken att bli påverkade av varandra. Därefter jämfördes resultatet och fyra gemensamma kategorier kunde utläsas av analysen.

Resultat

Inledningsvis presenteras en deskriptiv sammanställning av demografisk data för deltagarna i studien. Därefter presenteras resultaten för de tre frågeställningarna. Avslutningsvis redovisas resultatet från den öppna frågan som har analyserats med en enkel kvantitativ innehållsanalys.

Deltagarna i studien

Det var 47 deltagare som valde att svara på enkäten vilket är 56% av de 84 personer som tillfrågades om deltagande. Fyra deltagare valde att fylla i enkäten elektroniskt. Fördelningen av svarsfrekvens beroende på år för beviljat bidrag var; 2013 - 20% (n=3), 2014 - 33% (n=4), 2015 - 55% (n=12), 2016 - 59% (n=10) samt 2017 - 78% (n=14). Deltagarnas ålder delades in i fem ålderskategorier, den yngsta deltagaren var 18 år och den äldsta 60 år. Medelåldern bland männen var 34 år (SD=12) och bland kvinnorna var medelåldern 40 år (SD=14). På frågan "Hur bor du?" fanns högst svarsfrekvens på alternativet "bor i en storstad" med 51% (n=24). De rörelsenedsättningar som var vanligast bland deltagarna var muskelsjukdom (28%), ryggmärgsskada (19%) och reumatisk sjukdom (15%). Ytterligare detaljer för deltagarna redovisas i tabell 1.

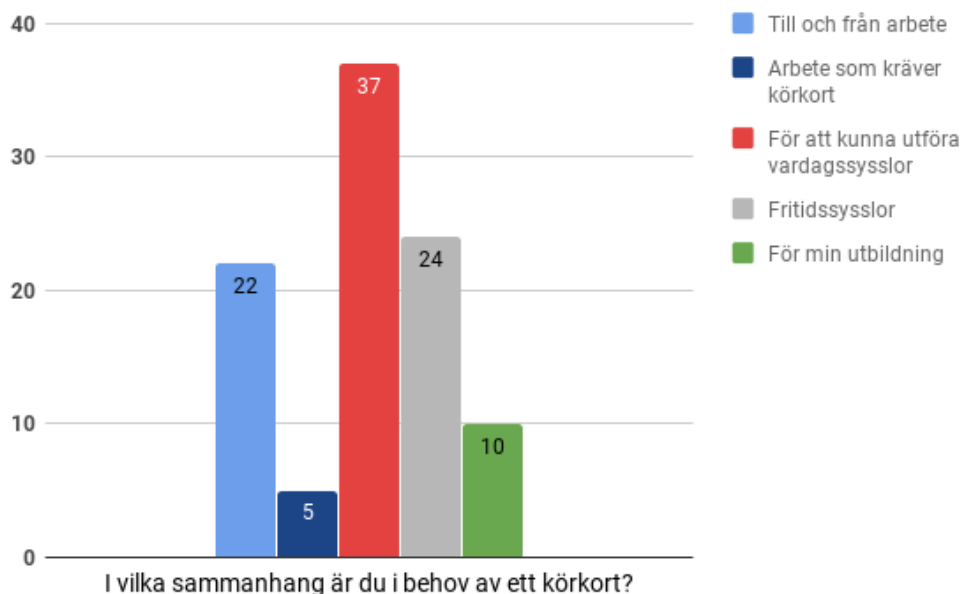
Tabell 1. Bakgrundsstatistik för samtliga deltagare i studien (n=47).

		Totalt n (%)
Kön	Man	25 (53)
	Kvinna	22 (47)
Ålder	16–25	15 (32)
	26–35	9 (19)
	36–45	9 (19)
	46–55	7 (15)
	56–65	7 (15)
Bidrag år	2013	3 (6)
	2014	4 (9)
	2015	12 (25)
	2016	10 (21)
	2017	14 (30)
	Ej svarat	4 (9)
Sysselsättning	Arbete/ Studier	21 (45)
	Ingen sysselsättning/ Sjukersättning	26 (55)
Boende	Landsbygden	5 (11)
	Storstad	24 (51)
	Tätbebyggt område	18 (38)

Behov av körkort

En fråga i enkäten berörde i vilka sammanhang deltagarna var i behov av ett körkort. Svaren utgår från en flervalsfråga vilket innebär att deltagarna har kunnat kryssa i flera svarsalternativ. Samtliga 47 deltagare besvarade frågan och i genomsnitt hade de kryssat i två

svarsalternativ vardera. Totala antalet svar uppgick till 98 kryss. Alternativet med högst svarsfrekvens var "För att kunna utföra vardagssysslor" med 38 % (n=37). Figur 1 visar fördelningen av svaren.



Figur 1. Statistik över i vilka sammanhang deltagarna (n=47) är i behov av körkort. Totalt antal svar n=98.

Deltagare som tagit körkort

Av studiens 47 deltagare hade 68% (n=32) tagit körkort. Av dessa 32 deltagare svarade 84 % (n=27) att körkortet var "mycket viktigt" i deras vardag. Majoriteten uppgav att de "alltid" eller "till stor del" haft möjlighet att använda bil efter behov. Det var 28 deltagare som svarade att privatbil var deras främsta transportsätt. Innan avslutat körkortsutbildning var det tolv deltagare som uppgav privatbil som främsta transportsätt. Deltagarna som tagit körkort transporterar sig alltså i betydligt högre grad med privatbil efter avslutad körkortsutbildning. På frågan om körkortet lett till ökad livskvalitet svarade 87 % (n=27) "mycket". En deltagare svarade inte på frågan om livskvalitet vilket ger ett internt bortfall på den frågan som följaktligen besvarats av 31 deltagare. Fördelning av svaren redovisas i tabell 2.

Tabell 2. Sammanställning av deltagarnas svar gällande körkortets betydelse (n=32), möjlighet att använda bil efter behov (n=32) och om körkortet har lett till ökad livskvalitet (n=31).

Körkortets betydelse	N (%)	Möjlighet att använda bil efter behov	N (%)	Körkortet har lett till ökad livskvalitet	N (%)
Mycket viktigt	27 (84)	Alltid	13 (41)	Mycket	27 (87)
Ganska viktigt	4 (13)	Till stor del	15 (47)	Ganska mycket	4 (13)
Inte särskilt viktigt	1 (3)	Till viss del	2 (6)	Lite	0 (0)
Inte alls viktigt	0 (0)	Inte alls	2 (6)	Inte alls	0 (0)
Total	32 (100)	Total	32 (100)	Total	31 (100)

Deltagare som inte tagit körkort

Av studiens 47 deltagare hade 32% (n=15) inte tagit körkort. Deltagarna kryssade i en flervalfråga med fem svarsalternativ gällande orsak till varför de inte tagit körkort. Av svaren utlästes tre huvudorsaker; 45 % av 15 deltagare (n=9) svarade att "Bidraget har inte räckt till att bekosta hela körkortet", 25 % (n=5) svarade att de "inte klarat körkortsutbildningen" och 5% (n=3) svarade "För lite tid". Tre deltagare motsvarande 15% svarade "Annan anledning" och orsaken var sjukdom, utdragen läkemedelsutsättning och att trafikskolan hade gått i konkurs.

Skattat självförtroende

Samtliga 47 deltagare i studien skattade sitt självförtroende under körkortsutbildningen på en skattningsskala från 1–10, där nivå 1 var "mycket sänkt självförtroende" och nivå 10 var "mycket stärkt självförtroende". Majoriteten av deltagarna upplevde att perioden med körkortsutbildning hade stärkt deras självförtroende. Två deltagare som inte tagit körkort skattade sitt självförtroende som mycket sänkt. Skattningen jämfördes mellan deltagarna som tagit körkort respektive inte tagit körkort. Mann-Whitney U test gav ett p-värde på 0,045, vilket tyder på att det fanns en signifikant skillnad i skattning av självförtroende mellan dessa två grupper. Deltagare som tagit körkort skattade sitt självförtroende högre jämfört med deltagare som inte tagit körkort.

Ekonomiska aspekter gällande bidraget

Skillnader i totalkostnad för att ta körkort

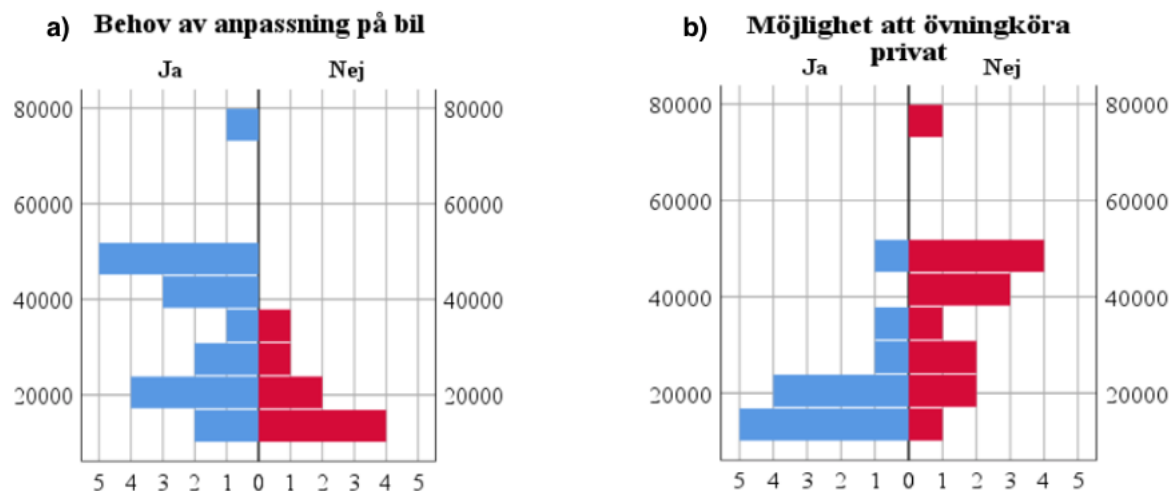
Två faktorer som påverkade kostnaden för körkortsutbildning är antal körlektioner och behovet av anpassad bil. Deltagarna som slutfört körkortsutbildningen (n=32) hade högst svarsfrekvens på intervallen 11–20 och 21–30 körlektioner. Av det totala antalet deltagare (n=47) svarade 66% (n=31) att de var i behov av en anpassning på bilen. För deltagarna som tagit körkort skiljde sig totalkostnaden beroende på vilken typ av anpassning de var i behov av. Deltagarna som behövde automatisk växellåda hade ett medelvärde på 22 300 kronor och deltagarna som behövde omfattande individanpassningar på bilen hade ett medelvärde på 45 000 kronor. Detaljer redovisas i tabell 3.

Tabell 3. Statistik över vilken typ av bilanpassning deltagarna var i behov av samt ett medelvärde för totalkostnaden av körkort för respektive anpassning.

Behov av anpassad bil	N (%)	Medelvärde totalkostnad för körkort
Behov av automatisk växellåda	12 (39)	22 300 kr
Behov av handreglage	11 (36)	39 286 kr
Behov av omfattande individanpassning	6 (19)	45 000 kr
Behov av annan anpassning	2 (6)	-

Totalkostnaden för körkort jämfördes med hjälp av Independent-Samples T-test för två olika grupperingar av deltagare. De med "Behov av anpassad bil" eller ej och de med "Möjlighet att övningsköra privat" eller ej. Analyserna visade på signifikanta skillnader. Deltagare som inte varit i behov av en anpassad bil hade en signifikant lägre totalkostnad för körkort med ett medelvärde på ca 19 500 kronor. För de som var i behov av en anpassad bil låg medelvärdet på ca 35 200 kronor för körkortet (p-värde 0,021).

Medelvärdet i totalkostnad för deltagare som kunnat övningsköra privat var ca 21 400 kronor och för deltagare som inte haft den möjligheten var medelvärdet ca 38 000 kronor. Analys med Independent-Samples T-test gav ett p-värdet på 0,007. För deltagarna som inte haft möjlighet att övningsköra privat var totalkostnaden för körkortet således signifikant högre. Figur 4 redovisar hur totalkostnaden skiljer sig mellan grupperna.



Figur 4. I figur a) till vänster visas skillnader i totalkostnad mellan de deltagare som varit i behov av anpassning på bilen jämfört med de som inte haft det behovet. I figur b) till höger visas skillnader i totalkostnad mellan de som haft möjlighet att övningsköra privat jämfört med de som inte haft den möjligheten.

I vilken grad bidraget underlättat ekonomiskt

På enkätfrågan om i vilken grad deltagarna upplevde att bidraget underlättat ekonomiskt för att kunna ta sitt körkort svarade 38% (n=18) "helt" och 60% (n=28) svarade "delvis". En deltagare svarade inte på frågan. För deltagare som tagit körkort (n=32) var medelvärdet för totalkostnaden ca 30 300 kronor (median=25 000 kr). Deltagarna som uppgav att de inte har tagit körkort (n=15) fick ange hur mycket pengar de hittills har spenderat på körkortsutbildningen vilket resulterade i medelvärdet ca 35 000 kronor (median=30 000 kr). På frågan om totalkostnad fanns ett bortfall på tio deltagare motsvarande 21%.

Deltagarnas beskrivning av bidragets betydelse

Enkäten avslutades med en öppen fråga där deltagarna fick svara på vilken betydelse bidraget till körkort från Norrbacka Eugeniastiftelsen inneburit. Fyrtioen av 47 deltagare besvarade frågan (87%). Deltagarnas svar var kortfattat formulerade och bestod av cirka en till fem meningar. Svaren analyserades med hjälp av en kvantitativ innehållsanalys. Fyra kategorier kunde identifieras som alla beskriver områden där deltagarna upplevt positiva förändringar

som en konsekvens av bidraget. Kategorin ”Bidraget har möjliggjort körkortsutbildningen” kan ses som en grundförutsättning för de andra tre kategorierna; Körkortet har främjat autonomi, Körkortet har främjat delaktighet och Körkortet har främjat livskvalitet.

Bidraget har möjliggjort körkortsutbildningen

Elva deltagare beskrev den ekonomiska betydelsen av att få bidraget. Flera av dem uttryckte dessutom att bidraget var ekonomiskt avgörande för dem att kunna ta körkort. Deltagare som inte tagit körkort vid tidpunkten för enkätstudien uttryckte en tacksamhet över att bidraget möjliggjort för dem att påbörja körkortsutbildningen samt att få prova att övningsköra i en anpassad bil.

”Det har underlättat en del eftersom mitt körkort kostade så pass mycket och under den tiden inte hunnit spara så mycket!”

”Bidraget har gett mig möjligheten att få mig att kämpa för att ta körkortet.”

Körkortet har främjat autonomi

Åtta deltagare beskrev att bidraget som lett till körkort har främjat deras självständighet. Känslan av självbestämmande har ökat och stressen i vardagen har minskat eftersom de inte längre behöver anpassa sig efter andra eller passa färdtjänstens tider. Körkortet har möjliggjort för dem att utföra ärenden som tidigare inte kunnat genomföras på grund av deras respektive rörelsenedsättning. Flera av dem beskrev en frihetskänsla av att självständigt kunna ta sig till aktiviteter och åka iväg oavsett tid på dygnet.

”Bidraget har lett till att jag kunnat ta körkort, vilket i sin tur har lett till en större självständighet, vilket är viktigt för mig.”

Körkortet har främjat delaktighet

Fem deltagare beskrev hur bidraget som lett till körkort har främjat deras delaktighet på olika sätt. En av dessa beskrev att körkortet hade lett till ökad social gemenskap med ”friska” människor som arbetar. Några deltagare beskrev hur stor betydelse körkortet har haft relaterat till möjligheten att få ett jobb, eftersom många arbeten kräver körkort. En deltagare uppger att körkortet har lett till ett första arbete.

”Mycket, att ha körkort gav mig mitt första jobb innan jag påbörjade studierna.”

Körkortet har främjat livskvalitet

Fyra deltagare beskriver att bidraget som har lett till körkortet har förbättrat deras livskvalitet. Flera av dem skriver att körkortet hade underlättat för dem i deras vardag och att det hade

förändrat deras liv till det bättre. En person nämnde att körkortet möjliggjort att bo på landsbygden, och att det avsevärt har förbättrat livskvaliteten.

”Körkortet har betytt mycket för mig. Har en bättre livskvalité nu och kan orkar mera ta för mig saker som t ex att träffa vänner och ta mig ut i naturen. Har fått mindre värk i kroppen då jag inte längre behöver bära och släpa så mycket. Då jag även fick hjälp från er att skaffa bil så har det varit en ”total” livsförändring för min del åt det positiva hållet. Kan inte nog beskriva hur detta har förändrat mitt liv.”

Diskussion

Metoddiskussion

Studien hade en kvantitativ ansats där en prospektiv enkätstudie genomfördes för att kunna svara på forskningsfrågan (20). En kvantitativ ansats valdes för att kunna kartlägga och jämföra mellan variabler, samt för att få en bred överblick över målgruppens upplevelser av bidragets betydelse. Eftersom deltagarna enbart fyllt i enkäten en gång ses studien som en tvärsnittsstudie. En kvalitativ intervjustudie hade kunnat ge ett större djup i deltagarnas upplevelse och uppfattningar av bidragets betydelse (25), men då hade inte lika många deltagare kunnat inkluderas. Enligt Kristensson (26) går det inte att avgöra vilken ansats som ger bäst resultat utan båda perspektiven är nödvändiga inom hälso- och vårdvetenskaplig forskning.

Att göra en totalundersökning för samtliga år hade varit önskvärt men eftersom stiftelsen delat ut bidrag sedan 1970-talet hade materialet blivit för stort att hantera. En avgränsning till fem år gjordes därför och personer som erhållit bidrag mellan åren 2013–2017 inkluderades. En risk med enkätstudier är att det blir ett stort bortfall (21, 27). För att minimera bortfallet i föreliggande studie kunde deltagarna själva välja mellan att använda en bifogad länk i brevet för att svara elektroniskt eller att fylla i enkäten manuellt och posta den till stiftelsen. Efter första utskicket mottog stiftelsen 25 enkäter via brev samt en via webben. En påminnelse skickades ut tre veckor senare via brev där ytterligare 17 enkäter mottogs, 14 via brev och 3 via webben. För att deltagare som svarade på enkäten skulle slippa få en onödig påminnelse fick varje frågeformulär, och person, ett löpnummer i syfte att garantera anonymitet (21). En risk med detta förfarande är att det lätt blir misstag i hanteringen av kodnummer på grund av den mänskliga faktorn. Urvalet på 84 personer anser författarna var hanterbart och att risken för systematiska följdfelaktigheter troligtvis hade varit större om fler hade inkluderats. Totalt svarade 47 deltagare vilket motsvarar 56% av studiepopulationen vilket ger ett externt bortfall på 44%.

Vad som är en godtagbar svarsfrekvens i en enkätstudie kan vara svårt att definiera enligt Kristensson (26) som menar att det beror på målgrupp och syfte. Enligt tradition anses en svarsfrekvens på 70–75% vara acceptabelt (28). Det viktigaste är att urvalet är tillräckligt stort och att svarsfrekvensen är tillräckligt hög (26). Detta för att kunna genomföra statistiska beräkningar och för att säkerställa att svaren är representativa för målgruppen. I föreliggande

studie anses svarsfrekvensen varit tillräckligt stor för att kunna göra statistiska beräkningar. Svarsfrekvens för de tidigare åren 2013–2014 var lägre jämfört med de senare åren 2016–2017. Anledningen till den lägre svarsfrekvensen skulle kunna bero på att bidraget erhållits längre tillbaka i tiden. Vissa kan ha flyttat eller upplever att det är svårt att svara på frågor gällande antal körlektioner, totalkostnad, årtal och väljer därför att inte medverka. Ejlertsson (27) nämner att minnesfaktorn spelar större roll desto längre bak i tiden frågan gäller. För att minska risken för bortfall och felsvar kan det vara bra att inte ställa alltför specifika frågor när det gäller dåtid. Osäkerheten i vad det externa bortfallet beror på gör att resultatet i den föreliggande studien inte kan anses representera hela studiepopulationen.

Det förekom också internt bortfall för vissa enkätfrågor vilket skulle kunna bero på både svårigheter att minnas och på otydligt formulerade frågor. Ejlertsson (27) nämner att det finns många fallgropar att beakta när enkätfrågor konstrueras, något som författarna fått erfara. Exempelvis var frågan om totalkostnad riktad till alla deltagare, både de som tagit körkort och de som inte tagit körkort. Flera deltagare som inte slutfört körkortsutbildningen angav att de inte kunde svara på frågan. Ett alternativ som möjligen hade minskat de interna bortfallet hade varit att utforma två frågor, en fråga riktad till dem med körkort och en till dem som ännu inte tagit körkort. För att få ett tillförlitligt resultat vid inmatning av data i SPSS har författarna valt att skapa två variabler gällande totalkostnad, en för dem som tagit körkort och en för dem som inte tagit körkort. En annan fråga som kunde utformats tydligare var ”Till hur stor del har bidraget från stiftelsen varit till hjälp för att kunna bekosta ditt körkort?” där deltagarna troligtvis har tolkat frågan på olika sätt. Frågan syftade till att ta reda på om det ekonomiska bidraget hade täckt körkortsutbildningens kostnader ”helt” eller ”delvis”. En del deltagare verkar ha svarat på frågan utifrån det ekonomiska perspektivet och några deltagare verkar ha svarat på frågan utifrån sin upplevelse av hur bidraget hade hjälpt. Exempelvis angav vissa deltagare höga totalkostnader runt 50 000 kronor och hade ändå svarat att bidraget hjälpt ”helt” för att kunna bekosta körkortet. Om frågan hade varit entydig skulle troligtvis några deltagare svarat annorlunda. Tvetydigheten i frågan kan därför ha påverkat resultatet. Ejlertsson (27) skriver att om en enkätfråga har tolkats på mer än ett sätt går svaren inte att värdera.

När enkäten skapades i Google Forms var de ovala kryssrutorna för ett svarsalternativ medan de fyrkantiga kryssrutorna var för flervalsoalternativ. På de utskrivna enkäterna som skickades via brev framkom inte denna skillnad. Några deltagare angav därför fler än ett alternativ på envalsfrågor. De fyra personer som fyllde i enkäten elektroniskt kunde inte ange flera alternativ på en envalsfråga. Om samtliga deltagare hade haft den möjligheten skulle resultatet eventuellt blivit annorlunda, men eftersom det enbart var fyra deltagare som fyllde i enkäten elektroniskt anser författarna att det inte har haft en stor inverkan på resultatet. För att få ett tillförlitligt och mätbart resultat har sådana frågor gjorts om till flervalsofrågor vid inmatning i SPSS.

Independent-Samples T-test användes för att analysera kvotdata gällande skillnader i totalkostnad mellan olika variabler (23). Eftersom variabeln ”totalkostnad” hade en lätt positiv snedfördelning jämfördes även skillnaderna med Mann-Whitneys U test. Testerna gav snarlika p-värden, därför valde författarna att använda Independent Samples T-test trots den positiva snedfördelningen. Flervalsofrågorna gällande körkortets betydelse, möjlighet att använda bil efter behov och om körkortet lett till ökad livskvalitet gavs fyra graderingsalternativ för att undvika att deltagarna skulle placera sig neutralt i mitten (26). Enkäten

avslutades med en öppen fråga för att fånga deltagarnas subjektiva beskrivning av bidragets betydelse. Kristensson (26) beskriver att öppna frågor kan vara ett bra komplement till slutna frågor i en enkät.

Resultatdiskussion

Resultatet visade att totalkostnaden för körkort var betydligt högre för deltagare som inte haft möjlighet att övningsköra privat eller var i behov av en anpassad bil. Det ekonomiska bidraget beskrevs av deltagarna som en möjliggörande faktor för att kunna påbörja körkortsutbildningen och ta körkort. Flera deltagare som slutfört körkortsutbildningen ansåg att körkortet lett till ökad livskvalitet, delaktighet och autonomi.

Deltagarna i föreliggande studie angav att de främst var i behov av körkort för att kunna utföra vardagssysslor, fritidssysslor och för att kunna ta sig till och från arbete. Det fanns en åldersskillnad mellan deltagarna, den yngsta var 18 år och den äldsta var 60 år, men behovet av körkortet visade sig vara viktigt oavsett ålder. Bilen är i dagens samhälle ett viktigt transportmedel som för många symboliserar autonomi (2). För personer med rörelsenedsättning som inte har möjlighet att transportera sig kollektivt är körkortet och bilen ännu viktigare. En av arbetsterapeutens huvudsakliga roll är att främja människors autonomi för att de ska kunna engagera sig i aktiviteter som upplevs meningsfulla (29). För att kunna engagera sig i aktiviteter utanför hemmet är mobilitet i samhället en viktig faktor och ett område som arbetsterapeuter i större grad skulle kunna engagera sig i. Det handlar om att arbetsterapeuter ska arbeta både på individ- och samhällsnivå för att kunna optimera människors möjlighet att engagera sig i meningsfulla aktiviteter och vara delaktiga i samhället (29). I Selanders studie (2) beskrev personer med postpoliosyndrom att bilen är nödvändig för att kunna utföra vardagsaktiviteter. Bilen beskrevs också av deltagarna som ett accepterat hjälpmedel som möjliggjorde självständighet i både fritids- och arbetsaktiviteter.

Skattning av självförtroende jämfördes mellan deltagare som tagit körkort respektive inte tagit körkort. Deltagare som slutfört körkortsutbildningen tenderade att skatta sitt självförtroende högre jämfört med deltagare som inte hade det. Två av deltagarna som inte tagit körkort avvek från resultatet och skattade självförtroendet som mycket sänkt. Majoriteten upplevde däremot att perioden med körkortsutbildning hade stärkt deras självförtroende, vilket tyder på att risken för sänkt självförtroende är liten även hos deltagare som inte tagit körkort.

Innan deltagarna i föreliggande studie fick bidrag till körkortsutbildning var det få som transporterade sig i privatbil, de vanligaste transportsätten var färdtjänst och kollektivtrafik. Efter slutförd körkortsutbildning angav majoriteten att privatbil var deras vanligaste transportsätt. Att inte behöva passa tider med färdtjänst eller anpassa sig efter omgivningen har stärkt flera av deltagarnas känsla av autonomi och delaktighet i samhället. Vikten av att vara mobil i samhället beskrivs i en studie av Jónasdóttir et. al. (30) som en grundförutsättning för att kunna engagera sig i aktiviteter som upplevs meningsfulla. Deltagarna i studien beskriver att oflexibla kommunala förbindelser och färdtjänst är en hindrande faktor för att fullt ut kunna vara delaktig i samhället, eftersom många aktiviteter kräver en viss spontanitet och flexibilitet. I föreliggande studie beskrevs bilen av deltagarna som en möjliggörande faktor för att kunna vara spontan och kunna engagera sig i meningsfulla aktiviteter. Det framkom i den kvantitativa innehållsanalysen av den öppna frågan där de fyra kategorierna identifierades. Den öppna frågan gav deltagarna möjlighet att kortfattat beskriva vilken betydelse bidraget hade haft för dem, vilket har stärkt studiens

resultat. Enligt Ejlertsson (27) finns det en risk för låg svarsfrekvens på öppna frågor, ofta svarar mindre än hälften av deltagarna. I föreliggande studie var svarsfrekvensen på den öppna frågan 87% (n=41). Författarna anser att den öppna frågan har tillfört fördjupad kunskap och ökad förståelse för vilken betydelse ett bidrag till körkort kan ha för personer med rörelsenedsättning.

Resultatet i studien bekräftar det som redovisades i studiens bakgrund, gällande att personer med rörelsenedsättning har större utmaningar med att övningsköra privat och att hitta en trafikskola som möter deras individuella behov (14–16). Elva av Sveriges län saknar i dagsläget trafikskolor som kan erbjuda handreglage eller andra specifika anpassningar på bilen (15). Det kan vara en av anledningarna till att totalkostnaden blev högre för deltagare som behövde någon av dessa anpassningar. För deltagare som var i behov av handreglage eller en individanpassad bil var totalkostnaden betydligt högre jämfört med deltagare som angav automatväxlad bil. Skillnaden för körkortets totalkostnad mellan deltagarna som inte var i behov av någon anpassning och de som angav automatväxlad bil var minimal. Det kan bero på att automatväxlade bilar i dagsläget är vanligt förekommande. Enligt Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (15) finns idag 348 trafikskolor som erbjuder automatväxlade bilar jämfört med 33 trafikskolor som erbjuder handreglage. Det ger en tydlig bild av att personer med rörelsenedsättning som behöver en bil med handreglage eller individanpassade lösningar, inte har samma förutsättningar till att ta körkort jämfört med personer som kan övningsköra i en manuell eller automatväxlad bil. Förslagsvis skulle Norrbacka Eugeniastiftelsens bidrag till körkortsutbildning kunna ses över och ges ut i olika bidragsnivåer utifrån vilket anpassningsbehov som föreligger. Detta eftersom resultatet i föreliggande studie visar att totalkostnaden för körkortsutbildningen blir betydligt dyrare för personer som är i behov av mer avancerade anpassningar. Skillnader i kostnader för körkortsutbildning utifrån anpassningsbehov är en aktivitetsrättvisa som personer med rörelsenedsättning kan uppleva.

Aktivitetsrättvisa uppstår när sociala, fysiska, kulturella och ekonomiska aspekter hindrar människor från att engagera sig i meningsfulla aktiviteter (31). För personer med rörelsenedsättning är det den fysiska miljön som i många sammanhang hindrar personens aktivitetsutförande (4). Behovet av en anpassad bil och att hitta en trafikskola som möter personens individuella behov kan utgöra både fysiska och ekonomiska hinder. Utifrån den sociala modellen uppstår ett funktionshinder i relation till miljön, vilket innebär att det är miljön som behöver förändras och inte personen (32). Genom att anpassa bilens fysiska miljö ges personer med rörelsenedsättning möjlighet att självständigt manövrera bilen. Om de inte får rätt förutsättningar till att transportera sig på samma villkor som personer utan rörelsenedsättning kan de hindras från att bli delaktiga fullt ut i samhället. Det kan vara en utmaning för arbetsterapeuter att identifiera aktivitetsrättvisor och hitta åtgärder som främjar aktivitetsrättvisa i framtiden (31). För att främja aktivitetsrättvisa kan arbetsterapeuter i större utsträckning behöva lyfta blicken från individen till ett samhällsperspektiv. Exempelvis genom att skapa ett brett kontaktnät i samhället med andra aktörer och genom att påverka samhällsstrukturer på en politisk nivå. Arbetsterapeuter har en viktig roll i att främja både mobilitet i samhället och aktivitetsrättvisa, detta för att möjliggöra människors rätt att kunna engagera sig i meningsfulla aktiviteter (29, 31). Ett bidrag till körkortsutbildning kan möjliggöra för personer med rörelsenedsättning att ta körkort, och därmed främja mobilitet och aktivitetsrättvisa i samhället.

Slutsats

Föreliggande studie visar på att ett ekonomiskt stöd kan möjliggöra för personer med rörelsenedsättning att ta körkort. Totalkostnaden för körkort var betydligt högre för deltagare som inte kunnat övningsköra privat och var i behov av en anpassad bil. Eftersom det var stor skillnad i totalkostnad beroende på vilket typ av anpassning personen var i behov av, skulle olika bidragsnivåer utifrån anpassningsbehov kunna främja aktivitetsrättvisa och möjliggöra att fler personer med rörelsenedsättning lyckas ta körkort. Studien har gett insikt på vilket sätt ett körkort kan främja en persons delaktighet, livskvalitet och autonomi. För att få en bättre beskrivning av deltagarnas subjektiva upplevelser gällande bidragets betydelse skulle en kvalitativ intervjustudie kunna vara en bra komplettering till föreliggande studie. Eftersom svarsfrekvensen i föreliggande studie ligger under det som enligt tradition är acceptabelt anses studiens resultat inte vara representativt för målpopulationen. Därmed behövs vidare forskning göras.

Referenser

1. Unsworth CA. Community mobility promotes participation for people of all ages and abilities. *Aust Occup Ther J.* 2012; 59(1):1–1.
2. Selander H, Santos Tavaras Silva I, Kellgren F, Sunnerhagen K. “The car is my extra legs”- Experiences of outdoor mobility amongst immigrants in Sweden with late effects of polio. *PLOS ONE.* 2019; 14(10).
3. Strano C.M. Physical disabilities and their implications driving. *Work.* 1997;8(3):261–6.
4. Kielhofner G. Model of human occupation: teori och tillämpning. Lund: Studentlitteratur; 2012.
5. Norrbacka-Eugeniastiftelsen. Bidrag till enskilda personer [Internet]. Stockholm: Norrbacka -Eugeniastiftelsen; [okänt år; citerad 2019-12-10]. Hämtad från: <http://norrbacka-eugenia.se/personer.html>.
6. World Health Organization. World Report on Disability [Internet]. Geneva: World Health Organization; 2011. [citerad 30 Mars 2020]. Hämtad från: file:///C:/Users/natha/Downloads/9789240685215_eng.pdf.
7. Durocher E. Occupational Justice a fine balance for Occupational Therapists. I: Sakellariou D, Pollard N, redaktörer. *Occupational therapies without borders: integrating justice with practice.* 2 ed. Edinburgh: Elsevier; 2017. p. 8–17.
8. Westbom L. Allmänt om motoriska funktionsnesättningar. *Cerebral Pares (CP).* Lagerkvist B, Lindgren C, redaktörer. *Barn med funktionsnedsättning.* Lund: Studentlitteratur; 2012. s. 173–203.
9. Langeland N, Halse A-K, Ørn S. Sjukdomar i rörelseapparaten. Ørn S, Mjell J, Bach-Gansmo E, redaktörer. *Sjukdom och ohälsa - diagnostik och behandling.* Lund: Studentlitteratur; 2012. s. 455–96.
10. Levi R, Erizgaard P. Förvärvade ryggmärgsskador I: Borg J, redaktör. *Rehabiliteringsmedicin: teori och praktik.* Lund: Studentlitteratur; 2015. s. 375–88.
11. Lexell J. Multipel skleros och Parkinsons sjukdom I: Borg J, redaktör. *Rehabiliteringsmedicin: teori och praktik.* Lund: Studentlitteratur; 2015. s. 395–402.
12. Borg K. Neuromuskulära sjukdomar. I: Borg J, redaktör. *Rehabiliteringsmedicin: teori och praktik.* Lund: Studentlitteratur; 2015. s. 403–10.
13. Borg K. Resttillstånd efter, och sena effekter av polio. I: Borg J, redaktör. *Rehabiliteringsmedicin: teori och praktik.* Lund: Studentlitteratur; 2015. s. 411–15.
14. Mobilitetscenter. Övningskör i simulator [Internet]. Göteborg: Mobilitetscenter [okänt år; citerad 2019-12-09] Hämtad från: <https://mobilitetscenter.se/korsimulator/>.

15. Sveriges Trafikutbildares Riksförbund. Sök trafikutbildare [Internet]. Landskrona: Sveriges Trafikutbildares Riksförbund; [okänt år; citerad 2019-12-09]. Hämtad från: <https://www.str.se/hitta-trafikutbildare/#>.
16. Anpassarna körkort. Fordon [Internet]. Hedemora: Anpassarna kökort [okänt år; citerad 2019-12-09] Hämtad från: <https://anpassarnakorkort.se/utbildningar/internatutbildning/>.
17. Körkort Online. Pris & kostnad för körkort - hur mycket körkortet kostar [Internet]. Eskilstuna: Hagberg Media AB; 2017 [uppdaterad 2019-06-18; citerad 2019-12-20]. Hämtad från: <https://korkortonline.se/fakta/>.
18. Försäkringskassan. Bilstöd för vuxna [Internet]. Östersund: Försäkringskassan; [okänt år; citerad 2019-12-09]. Hämtad från: <https://www.forsakringskassan.se/privatpers/funktionsnedsattning/bilstod>.
19. McKenna K, Liddle J, Gustafsson L, Bartlett H. Time use, role participation and life satisfaction of older people: Impact of driving status. *Aust Occup Ther J.* 2012;59(5): 384–92.
20. Billhult A, Gunnarsson R. Kvantitativ metod och stickprov. I: Henricson M, redaktör. *Vetenskaplig teori och metod: från idé till examination inom omvårdnad.* 2 rev. uppl. Lund: Studentlitteratur; 2017. s. 99–110.
21. Trost J. *Enkätboken.* 4 rev. uppl. Lund: Studentlitteratur; 2012.
22. Wahlgren L. *SPSS steg för steg.* Lund: Studentlitteratur AB; 2013.
23. Björk J. *Praktisk statistik för medicin och hälsa.* Stockholm: Liber; 2011.
24. Weber RP. *Basic Content Analysis* [internet]. 2: a uppl. Thousand Oaks: SAGE Publications, Inc; 1990.
25. Danielsson E. *Kvalitativ forskningsintervju.* I: Henricson M (red.) *Vetenskaplig teori och metod. Från idé till examination inom omvårdnad.* Lund: Studentlitteratur; 2017. s. 143–53.
26. Kristensson J. *Handbok i uppsatsskrivande och forskningsmetodik för studenter inom hälso- och vårdvetenskap.* Stockholm: Natur & Kultur; 2014.
27. Ejlertsson G. *Enkäten i praktiken: en handbok i enkätmetodik.* 4 rev. uppl. Lund: Studentlitteratur; 2019.
28. Billhult A, Gunnarsson R. *Enkäter I: Henricson M, redaktör. Vetenskaplig teori och metod: från idé till examination inom omvårdnad.* 2. uppl. Lund: Studentlitteratur; 2017. s. 138–49.
29. Di Stefano M, Stuckey R, Lovell R. Promotion of safe community mobility: Challenges and opportunities for occupational therapy practice. *Aust Occup Ther J.* 2012;59(1):98–102.

30. Jónasdóttir S, Egilson S, Polgar J. Services, systems, and policies affecting community mobility for people with mobility impairments in Northern Iceland: An occupational perspective. *J. Occup. Sci.* 2018;25(3):309–321.
31. Wolf L, Ripat J, Davis E, Becker P, MacSwiggan J. Applying an occupational justice framework. *OT Now.* 2010;12(1):15–8.
32. Hammell KW. *Perspectives on disability & rehabilitation: contesting assumptions, challenging practice* [Elektronisk resurs]. Churchill Livingstone; 2006.

Bilaga 1

Till dig som har fått bidrag till körkort genom Norrbacka-Eugeniastiftelsen

Stiftelsen är intresserad av att genom denna enkät ta reda på vilken nytta bidraget till körkort har varit för dig. Först kommer några frågor kring din bakgrund och därefter följer frågor som mer handlar om hur det gått för dig med ditt körkort och hur du uppfattar nyttan av bidraget för att kunna ta körkort.

Kodnummer

Ditt svar

1. Är du:

- Man
- Kvinna
- Icke binär
- Annat alternativ

2. Vilket år är Du född?

Ditt svar

3. Hur bor du?

- Landsbygden
- Storstad
- Tättbebyggt område, mindre ort

4. Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?

- Yrkesarbetar
- Daglig verksamhet
- Arbetstränar
- Studerar
- Arbetslös
- Sjukskriven
- Ingen sysselsättning

5. Stiftelsen delar ut bidrag till personer som har någon form av rörelsenedsättning. Vad är orsaken till din rörelsenedsättning?

- Cerebral pares
- Ryggmärgsskada
- Ryggmärgsbräck
- Muskelsjukdom
- Reumatisk sjukdom
- Multipel Skleros (MS)
- Postpoliosyndrom
- Parkinsons sjukdom
- Stroke
- Dysmeli
- Från fysiskt trauma
- Annat

6. Vilket år fick du bidraget?

- 2013
- 2014
- 2015
- 2016
- 2017

7. I vilka sammanhang är du i behov av ett körkort?

- För att kunna ta mig till och från arbetet
- För mitt arbete som kräver körkort
- För att kunna utföra vardagssysslor (handla, göra ärenden)
- Fritidssysslor
- För min utbildning
- Övrigt:

8. Hur långt ifrån din bostad har du behövt resa för att hitta en trafikskola som möter dina behov?

- 0-1 mil
- 1-10 mil
- 11-20 mil
- 21-30 mil
- 31-40 mil
- 41-50 mil
- > 50 mil

9. För din körkortsutbildning, har du behövt särskilda anpassningar på bilen för att kunna övningsköra?

- Ja
- Nej

9. b) Om ja vilken typ av anpassning?

- Endast automatisk växellåda
- Handreglage
- Omfattande individanpassning
- Annat

10. Har du haft möjlighet till att övningsköra privat?

Om svar ja hoppa över fråga 10 b) och gå vidare till fråga 11.

- Ja
- Nej

10. b) Om nej vad beror det på?

- Behov av anpassad bil
- Saknat handledare
- Inte haft tillgång till bil
- Övrigt;

11. Hur många körlektioner har du tagit?

- 0-10
- 11-20
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- >60

12. Hur många uppkörningar har du gjort?

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4 eller fler

13. Till hur stor del har bidraget från stiftelsen varit till hjälp för att kunna bekosta ditt körkort?

- Helt
- Delvis

13 b) Hur mycket uppskattar du att körkortet totalt har kostat på ett ungefär?

Ditt svar

14. Hur är din upplevelse av perioden med körkortsutbildning?

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Sänkt självförtroende Stärkt självförtroende

15. Har du tagit körkort?

Om svar ja, hoppa över fråga 15 b) och gå vidare till fråga 16.

Ja

Nej

15. b) Om nej vad beror det på?

Svara på denna fråga, hoppa sedan över fråga 16-21 och gå direkt till sista frågan, fråga 22.

Inte klarat uppkörningen

Inte klarat teoriprovet

Bidraget har inte räckt att bekosta hela körkortet

För lite tid

Övrigt:

16. Hur har du transporterat dig till olika aktiviteter så som jobb/skola/affären/fritidsaktiviteter innan du fick körkortet? Välj de två vanligaste transportsätten.

- Färdtjänst
- Kollektiv trafik
- Gående
- Cykel
- Rullstol
- Moped
- Privat bil
- Annat

17. Hur transporterar du dig till aktiviteter så som jobb/skola/affären/fritidsaktiviteter nu när du har tagit körkort? Välj de två vanligaste transportmedlen.

- Färdtjänst
- Kollektiv trafik
- Gående
- Cykel
- Rullstol
- Moped
- Privat bil
- Övrigt:

18. Hur betydelsefullt är körkortet för dig i din vardag?

- Mycket viktigt
- Ganska viktigt
- Inte särskilt viktigt
- Inte alls viktigt

19. Hur ofta kör du bil?

- Varje dag
- 4-6 dagar i veckan.
- 1-3 gånger i veckan
- 1-3 gånger i månaden.
- Aldrig

20. Upplever du att du har möjlighet att använda bil så mycket du behöver?

- Alltid
- Till stor del
- Till viss del
- Inte alls

21. Upplever du att körkortet bidragit till ökad livskvalitet för dig?

- Mycket
- Ganska mycket
- Lite
- Inte alls

22. Kan du kort beskriva vilken betydelse bidraget har haft för dig?

Ditt svar

Skicka

Skicka aldrig lösenord med Google Formulär

Det här innehållet har varken skapats eller godkänts av Google. [Anmäl otillåten användning](#) - [Användarvillkor](#) - [Sekretesspolicy](#)

Google Formulär