



# GÖTEBORGS UNIVERSITET

INSTITUTIONEN FÖR GLOBALA STUDIER

”Det är ju inget fel på spårvagnarna, men...”

---

EN ANALYS AV TILLGÄNGLIGHETSDISKURSEN GÄLLANDE  
RULLSTOLSANVÄNDNING OCH TILLGÄNGLIGHET I  
KOLLEKTIVTRAFIKEN BLAND STYRANDE AKTÖRER

Frida Skoog

EXAMENSARBETE FÖR KANDIDATEXAMEN I GLOBALA STUDIER | VÅRTERMINEN 2014 | HANDLEDARE:  
MAGDALENA ZEIJLON

## Abstract

The purpose of this study is to look into the discourse on wheelchair use and accessibility in the public transport system among the leading agents of the public transport system in Gothenburg and the Region Västra Götaland. The leading agents researched are Kollektivtrafiksekretariatet, Kollektivtrafiknämnden, Västtrafik and Trafikkontoret in the city of Gothenburg, and this case study is researching their discourse on wheelchair use and accessibility in the public transportation system in relation to social sustainability, justice, power and discrimination. It does so with the perspectives of Laclau & Mouffes discourse theory combined with standpoint theory.

# Innehållsförteckning

1. Inledning och problemformulering.....	4
2. Syfte och frågeställningar .....	6
2.1 Avgränsningar .....	6
3. Teori och begreppsram .....	8
3.1 Begreppsutredning .....	9
3.1.1 Vad är diskurs?.....	9
3.1.2 Makt .....	9
3.1.3 Studying Up.....	10
3.1.4 Rättvisa.....	11
3.1.5 Hållbar (social) utveckling .....	12
3.1.6 Vad är tillgänglighet? .....	12
4. Tidigare forskning.....	14
5. Metod.....	16
5.1 Urval, material och källor .....	16
5.1.1 Analytisk metod .....	18
6.0 Etiska överväganden .....	21
7. Min egen forskarroll.....	23
8. Bakgrund .....	24
8.1 Aktörerna .....	24
8.2 Hela resan hela året!.....	25
9. Resultat och analys .....	26
9.1 Språkanvändning.....	27
9.1.1 Funktionshinder eller funktionsnedsättningar? .....	27
9.2 Tillgänglighet .....	30
9.2.1 Aktörernas definitioner av tillgänglighet .....	30
9.2.2 Tillgänglighetsarbetet .....	33
9.2.3 Tillgänglighetsanpassade resor? .....	36
9.3 Diskriminering .....	38
9.4 Hållbar social utveckling .....	41
9.5 Rättvisa.....	44
9.6 Makt .....	46
9.6.1 Den uteblivna brukaren .....	46

9.6.2 Konkurrerande intressen .....	47
9.6.3 SÄrlösningar.....	48
10.0 Sammanfattande diskussion och slutsatser.....	50
10.1 Vidare forskning .....	51
11.0 Referenslista .....	53
BILAGA A Intervjuguide.....	1

# 1. Inledning och problemformulering

Artikel 7 i Förenta Nationernas (FN) allmänna förklaring av de mänskliga rättigheterna handlar om rätten att inte bli diskriminerad. Den lyder:

Alla är lika inför lagen och är berättigade till samma skydd av lagen utan diskriminering av något slag. Alla är berättigade till samma skydd mot alla former av diskriminering som strider mot denna förklaring och mot varje anstiftan till sådan diskriminering. (FN, 2012).

I Sveriges lag finns sju diskrimineringsgrunder inskrivna, varav en har att göra med är funktionsvariationer<sup>1</sup>. I denna lag står att diskriminering som har samband med funktionshinder är förbjuden (Diskrimineringslagen, [DiskrimL], SFS 2008:567).

Dagens diskrimineringslagstiftning omfattar inte missgynnande på grund av bristande tillgänglighet (Diskrimineringsombudsmannen [DO], u.å.). Detta ser jag som mycket problematiskt, till och med rent motstridigt till artikel 7 i FN:s allmänna förklaring om de mänskliga rättigheterna som citeras ovan. Att bli utestängd från allmänna platser på grund av hinder i den fysiska miljön är en form av diskriminering enligt Förbundet för ett Samhälle utan Rörelsehinder, DHR (DHR, u.d.). Dock kom i mars 2014 en lagrådsremiss med ett förslag från regeringen som innebär att en ny form av diskriminering införs i diskrimineringslagen, en som omfattar bristande tillgänglighet för personer med funktionsvariationer. Lagförslaget definierar bristande tillgänglighet som att en individ med en funktionsvariation “*missgynnas genom att skäligen åtgärder för tillgänglighet inte har vidtagits för att personen ska komma i jämförbar situation med personer utan sådan funktionsnedsättning*”. Detta förbud skulle gälla inom alla samhällsområden inklusive varor och tjänster, där kollektivtrafiken innefattas, och förväntas träda i kraft den 1 januari 2015 (Regeringskansliet, 2014).

Med dessa fakta i åtanke kartläggs i denna uppsats hur några av de styrande aktörerna i Göteborg och Västra Götalandsregionen, VGR (Västtrafik, Kollektivtrafiksekretariatet, Kollektivtrafiknämnden och Göteborgs Stad Trafikkontoret) pratar om rullstolsanvändande och tillgänglighet i kollektivtrafiken. Även om denna studie behandlar fallet Göteborg/VGR är kollektivtrafik ett globalt fenomen särskilt i urbana områden, och tillgänglighet eller bristen på tillgänglighet är en fråga som berör alla dessa områden. Därför anser jag att denna studie ska ses

---

<sup>1</sup> I denna uppsats används begreppet funktionsvariation istället för funktionsnedsättning. För ett ytterligare förtydligande samt motivering, se 6.0 Etiska överväganden, s.22.

som ett fall som kan ge en indikation på hur de hegemoniska diskurserna påverkar tillgängligheten inom kollektivtrafiken på alla platser där sådan existerar.

## 2. Syfte och frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att ta reda på hur diskursen om tillgänglighet och rullstolsanvändande ser ut bland de styrande aktörerna inom kollektivtrafiken i Göteborg och Västra Götalandsregionen. Syftet är vidare att kartlägga hur denna diskurs ser ut i förhållande till begreppen diskriminering, social hållbarhet, rättvisa och makt.

Forskningsfrågorna lyder, i linje med syftet:

Hur ser tillgänglighetsdiskursen gällande rullstolsanvändande i kollektivtrafiken ut bland de styrande aktörerna (Västtrafik, Kollektivtrafiknämnden, Kollektivtrafiksekretariatet och Göteborgs Stad Trafikkontoret)?

- Vad är tillgänglighet, enligt dessa aktörer? Och vad är tillgänglighet gällande rullstolsanvändning i kollektivtrafiken, enligt desamma?
- Vad ser de styrande aktörerna inom kollektivtrafiken i Göteborg och Västra Götalandsregionen för orsaker till eventuellt missgynnande av individer som använder rullstol när det handlar om fysisk tillgänglighet i kollektivtrafiken?
- Uppfattas ett sådant missgynnande som att det diskriminerar rullstolsanvändare?

### 2.1 Avgränsningar

Då tio veckor är en mycket begränsad tid, är uppsatsen avgränsad på flera sätt. För att få en så bred bild som möjligt av hur tillgänglighetsdiskursen gällande rullstolsanvändare i kollektivtrafiken ser ut bland de styrande aktörerna har jag tittat på två olika typer av material – styrdokument och respondentintervjuer.

Gällande de styrande aktörer som behandlas i studien har jag valt att undersöka Göteborgs Stad Trafikkontoret, Kollektivtrafiksekretariatet, Kollektivtrafiknämnden och Västtrafik. Då jag inte ansåg mig ha tid under de tio veckor som är avsatta för denna studie att titta närmare på fler aktörer, uteslöt jag Göteborgs Spårvägar. Anledningen till detta är att jag bokade in intervjuer med de fyra andra aktörerna först, och inte ansåg att tid infann sig att disponera för en femte. Dessutom agerar Göteborgs Spårvägar lokalt i Göteborg, och då jag redan hade valt en aktör som agerar endast i Göteborg (Trafikkontoret) ville jag att de resterande skulle arbeta med hela Västra Götaland, då studien har ett fokus på hela detta område.

Diskrimineringslagarna samt de policys och mål som är utarbetade av politikerna som jobbar med kollektivtrafikfrågor i Västra Götalandsregionen omfattar alla former av funktionsvariationer (DiskrimL, SFS 2008:567). Jag har dock valt att begränsa denna uppsats till funktionshinder som kan uppkomma i samhället i samband med rullstolsanvändande, då jag anser att en sådan avgränsning ger en mer djupgående analys i relation till den tidsbegränsning på tio veckor som fanns för utarbetandet av uppsatsen.



### 3. Teori och begreppsram

Denna uppsats vilar till stor del på en socialkonstruktionistisk grund. Jag positionerar mig i linje med Vivien Burrs fyra karakteristiska drag av denna, det vill säga:

A) Kunskap och världsbilder är enbart en produkt av hur vi kategoriserar världen, och kan inte uppfattas som en objektiv sanning.

B) Vår kunskap och våra världsbilder är alltid kulturellt och historiskt präglade och specifika. Diskursiva handlingar är även en form av sociala handlingar och bidrar till att skapa den sociala världen, och därigenom bibehålla vissa sociala mönster.

C) Genom sociala processer skapas och upprätthålls vårt sätt att uppfatta världen. Kunskap skapas genom social interaktion.

D) Inom en specifik världsbild/diskurs blir vissa handlingar uteslutna medan andra blir självklara. Således sker olika typer av sociala handlingar inom olika världsbilder. (Winther Jørgensen, 2000, s.12).

Förutom denna i grunden socialkonstruktionistiska syn på kunskap vilar teorin på ett kluster av globaliseringsteoretiska begrepp, vilka jag utreder nedan. Att jag använder mig av dessa begrepp går i linje med socialkonstruktionismen, dels då min syn på makt baseras på ett socialkonstruktionistiskt synsätt, och dels då reflektioner om begrepp som rättvisa och social hållbarhet hjälper till att skapa en förståelse om vilka handlingar inom de styrande aktörernas tillgänglighetsdiskurs som blir självklara och vilka som blir uteslutna. Ett användande av dessa begrepp som teoretiska utgångspunkter hävdar jag kan bidra till att blottlägga hur diskursen ser ut samt vilken kunskap och vilka världsbilder som styr denna diskurs.

I linje med Winther Jørgensen (2000, s.11) väljer jag att använda ordet socialkonstruktionism om det begrepp som i många sammanhang brukar kallas socialkonstruktivism. Winther Jørgensen gör detta för att begreppet inte ska förväxlas med Piagets konstruktivistiska teori, varför jag i denna uppsats valt att göra detsamma.

## 3.1 Begreppsutredning

### 3.1.1 Vad är diskurs?

Då jag ska titta närmare på tillgänglighetsdiskursen angående rullstolsanvändare och kollektivtrafik bland styrande aktörer i kollektivtrafiken ur ett socialkonstruktionistiskt perspektiv, faller det sig lämpligt för mig att använda diskursanalys som metod. Men för att göra detta vill jag först förklara vad jag menar med diskurs. Foucault definierar diskurs på följande sätt:

Man kallar en mängd utsagor för [diskurs] i den mån de beror av samma diskursiva formation ... den består av ett begränsat antal utsagor för vilka man kan definiera en mängd existensvillkor (Foucault, 1972, s.133).

Laclau och Mouffe identifierar diskurs som en betydelse som fixeras inom en viss domän (Winther Jørgensen, 2000, s.33). Hur jag uppfattar diskurs går i linje med dessa två definitioner, och förenklat skulle jag vilja säga att det jag menar med diskurs i denna uppsats är hur man talar om ett specifikt fenomen inom en viss kontext – i detta fall hur de styrande aktörerna inom kollektivtrafiken talar om tillgänglighet för rullstolsanvändare (i kollektivtrafiken). Eller som Winther Jørgensen uttrycker det – ”ett bestämt sätt att tala om och förstå världen” (Ibid, s.7).

Diskurs har en tydlig koppling till socialkonstruktionismen genom diskursanalysen, vilken jag använder som analytisk metod i denna studie. Diskursanalys är ett angreppssätt som många socialkonstruktionister använder, däribland Laclau & Mouffe vilkas ingång till diskursanalys jag använder mig av, och för detta ligger Vivien Burrs fyra antaganden som grund (Ibid, s.11).

### 3.1.2 Makt

Detta är ett av de viktigaste begreppen och fenomenen som analyseras i uppsatsen, då de rådande hegemoniska diskurserna bland de styrande aktörerna inom kollektivtrafiken utan undantag påverkar individer som använder rullstol eller har andra funktionsvariationer, oavsett om dessa diskurser talar om en rådande diskriminering eller ej.

En foucauldiansk syn på makt säger att ”makten är överallt; inte därför att den omsluter allt, utan därför att den kommer överallt ifrån”, samt att makten är en rörlig bas hos styrkeförhållanden som hela tiden skapar makttillstånd som är lokala och ostadiga och således föränderliga (Foucault, 2009, s.103). Foucault menar, enligt denna socialkonstruktionistiska syn på makt, att kunskap inte bara är en avspegling av verkligheten, och att sanningen är en diskursiv

konstruktion där olika kunskapsregimer anger vad som är sant och falskt (Winther Jørgensen, 2000, s.19). Han menar att nyare former av makt verkar genom diskurser som cirkulerar i våra dagliga liv, och får oss att skapa den självmedvetenhet och det beteende som vi tillslut får (Sprague, 2009, s. 37). I linje med Foucaults makt/kunskapsbegrepp anser jag att makt inte är något som tillhör specifika agenter utan snarare något som är spritt över olika sociala praktiker (Ibid, s.20). Jag hävdar, också detta i linje med Foucault, att kunskap och makt är socialt konstruerad (Ibid, s.44). Samtidigt som jag i denna uppsats har denna socialkonstruktionistiska, foucauldianska syn i bakhuvudet, tar jag det i denna uppsats ett steg längre. Detta genom ståndpunktsepistemologi, som också baseras på det grundläggande socialkonstruktionistiska antagandet att kunskap är socialt konstruerat, menar att förståelse och kunskap alltid skapas i specifika kontexter som är en kombination av fysisk plats, historia, kultur och intressen. Detta är således kombinationen av tillgängliga resurser inom en specifik kontext som skapar förståelse och kunskap. (Ibid, s.38, 41). Min förståelse av maktbegreppet baserar sig således på Foucaults makt/kunskapsbegrepp vilket säger att makt utövas genom organiserandet av kunskap, och kunskap konstrueras som en form av dominans, och drar resonemanget vidare med hjälp av ståndpunktsepistemologin (Ibid, s.36). Dessa två tankar om makt grundar sig alltså båda två på socialkonstruktionistisk grund.

### 3.1.3 Studying Up

Joey Sprague skriver att feministisk forskning har identifierat tre punkter inom forskningsnormer och standards där forskningen ofta (medvetet som omedvetet) blir partisk: (1) frågorna forskare ställer; (2) de analytiska tolkningsramar forskaren använder sig av; och (3) sättet forskaren kommunicerar sina resultat på (2000, s. 6). När det gäller forskningsfrågorna menar Sprague att det normativa urvalet av forskningsämnen och -frågor skapar en systematisk stratifiering av det sociala livet, samt att forskare frågar olika sorters frågor till de privilegierade än till de dominerade. Dessa frågor undersöker mer sannolikt bristfälligheter hos de senare än de föregående (detta kallar Sprague "Studying down"). Att ställa frågor som på detta sätt implicerar att de individer som har makt är "normala" och att deras drag, beteenden och sociala position inte kräver något rättfärdigande (Ibid, s.8; 10-11). Då jag håller med Sprague om att detta blir problematiskt, kommer mitt förhållningssätt till både forskningsfråga och tolkningsramar samt resultat att präglas tydligt av dessa tankar. Jag har utifrån detta valt att titta på gruppen som (potentiellt) diskriminerar (det vill säga de aktörer som styr över kollektivtrafiken i Göteborg),

istället för den grupp som (potentiellt) blir diskriminerade (i detta fall rullstolsanvändare i kollektivtrafiken). Jag menar att frågan om funktionsvariationer och kollektivtrafik behöver tas upp i ett nytt ljus, då frågan visserligen till viss del är omskriven, men när jag gör en sökning i universitetsbibliotekets databas märker jag snabbt att det mesta som är skrivet i frågan är skrivet med fokus på den utsatta gruppen, och inte de aktörer som sätter upp hinder för eller väljer att inte underlätta för rullstolsanvändande personer. Detta, menar jag i linje med Sprague, normaliserar vad de styrande aktörerna gör eller inte gör för att underlätta för personer med funktionsvariationer. Genom att studera denna fråga med ett sådant studying up-perspektiv, hävdar jag också att uppsatsen kan komma att blottlägga reproducerandet av diskriminerande strukturer.

### 3.1.4 Rättvisa

Rättsvetareteoretikern John Rawls (1971) har, i *A Theory of Justice*, utformat ett tankeexperiment som går ut på att en grupp människor ska utforma ett samhälle utan att veta vilken roll hen kommer att få där – kön, etnicitet, funktionsvariationer och andra variabler är okända. Rawls kallar detta okunnighetens slöja. Han har dock satt upp två kriterium som gruppen måste godkänna innan de utformar detta samhälle: (1) varje individ ska ha samma rättigheter till de mest basala friheterna som är kompatibla med samma friheter för andra, och (2) sociala och ekonomiska ojämlikheter ska arrangeras så att de både rimligtvis väntas vara till allas fördel och att befattningar och ämbeten står öppna för alla (Blake, n.d; Rawls, 1971). Jag hävdar att detta är en intressant ingång till reflektioner kring rättvisa i denna studie.

Jag är medveten om att Rawls var en tänkare som närmast kan kategoriseras som av den antimetafysiska traditionen (Loux, 2006). Dock är det endast detta tankeexperiment jag har plockat ut ur Rawls teorier. Jag har förenklat detta till frågeställningar som ”Om du skulle skapa en så rättvis kollektivtrafik som möjligt, hur skulle du göra?”, då det är intressant att höra de olika aktörernas reflektion kring hur ett rättvist kollektivtrafiksystem kan se ut, och i vilken mån de anser att tillgänglighet och diskriminering kan kopplas till rättvisa. Analysen av detta är baserad på okunnighetens slöja och sker ur ett socialkonstruktionistiskt och ståndpunktsepistemologiskt perspektiv.

### 3.1.5 Hållbar (social) utveckling

Genom att försöka förstå den rådande diskursen kring rullstolsanvändning och tillgänglighet i kollektivtrafiken bland de styrande aktörerna inom den samma, kommer även en förståelse kring denna diskurs i relation till social hållbarhet skapas. Enligt artikeln *What Is Sustainable Development?* (Kates, Robert W Thomas M. Parris, and Anthony A. Leiserowitz, 2005), innebär hållbar utveckling att utvecklingen ska möta nutidens behov och samtidigt inte kompromissa med framtida generationers förmåga, vilket även går i linje med Bruntlandsrapportens definition:

Development is sustainable if it satisfies present-day needs without compromising the capacity of future generations to satisfy their needs. (World Commission on Environment and Development, 1987)

Enligt Sören Olsson (2012) och Göteborgs Stad definieras social hållbarhet som följande:

Social hållbarhet handlar kortfattat om att två saker ska finnas i ett samhälle. Den ena är välfärd och innebär att människor ska ha en hygglig standard och leva i en trivsamt miljö. Välfärd betyder också att fördelningen av livets goda ska vara någorlunda rättvis.

Den andra saken är att sociala system, som samhällen, ska ha en förmåga att lösa problem som människor hamnar i. (Olsson, 2012).

Tillgänglighet är alltså i högsta grad en fråga om social hållbarhet, enligt de båda ovanstående definitionerna. En helt tillgänglighetsanpassad kollektivtrafik skulle både möta nutidens behov och samtidigt inte kompromissa med framtida generationers förmåga, samtidigt som kriteriet för välfärd uppfylls genom en mer rättvis kollektivtrafik.

I denna uppsats definieras social hållbarhet i linje med Bruntlandsrapportens definition, men då uppsatsen behandlar kollektivtrafiken i Göteborg och Västra Götaland har jag valt att i de intervjuer jag genomfört använda mig av Göteborgs Stads definition då jag formulerar frågor, för att dra ner det på ett plan som lättare kan relateras till dessa. I min analys använder jag mig således av båda dessa definitioner.

### 3.1.6 Vad är tillgänglighet?

För organisationer som DHR och Göteborgskooperativet för Independent Living (GIL) är tillgänglighet en högt prioriterad fråga. På sin hemsida skriver DHR att tillgänglighet handlar om undanröjande av hinder som kan handla om allt mellan en liten tröskel eller en stor dörr och flera våningar. DHR menar vidare att dessa hinder, vilka gör att individer med funktionsvariationer blir utestängda från stora delar av samhället, är diskriminerande (Förbundet för ett samhälle utan

rörelsehinder, u.å.). Enligt GIL erbjuder inte Västtrafik denna tillgänglighet, och tillåter därmed inte rullstolsanvändare att röra sig till och från de olika platser de behöver ta sig till, ensamma eller tillsammans med vänner (Göteborgskooperativet för Independent Living, u.å.). Det är en medveten strategi att i denna studie använda ett aktörsperspektiv vilket låter de aktörer som själva berörs av begreppet tillgänglighet (i detta fall de organisationer som representerar individer med funktionsvariationer) få definiera begreppets innehåll, då detta går i linje med det *studying up*-perspektiv jag använder mig av i uppsatsen.

## 4. Tidigare forskning

Det finns en hel del tidigare forskning på ämnet tillgänglighet för rullstolsanvändare och personer med funktionsvariationer i urbana miljöer och även i kollektivtrafik. Ett exempel på detta är *City centre accessibility for wheelchair users: The consumer perspective and the planning implications* av F Bromley, R. D., Matthews, D. L., & Thomas, C. J. (2007), i vilken författarna har intervjuat 150 personer som använder sig av rullstol i stadskärnan. En majoritet av rullstolsanvändarna i undersökningen känner enligt denna studie sig begränsade beroende av hur platserna är designade och uppbyggda. Samma problem beskrivs i *Accessibility For People With Disabilities In Urban Spaces: A Case Study of Ankara, Turkey* av H. Filiz Alkan Meshur (2013), som också baserar sig på den utsatta gruppens åsikter. Dessa studier är mycket relevanta för denna uppsats, då bristande tillgänglighet är ett globalt problem såväl i kollektivtrafiken som på andra allmänna platser.

Inom svensk forskning finns till exempel Gunilla Carlssons doktorsavhandling *Catching the Bus in Old Age – Methodological Aspects of Accessibility Assessments in Public Transport*, som undersöker grundläggande förutsättningar för att utveckla instrument för bedömning av fysisk tillgänglighet i kollektivtrafiken utifrån ett reskedjeperspektiv. Denna tar upp problematik kring fysisk tillgänglighet i kollektivtrafiken, och har använt sig av deltagande observation av incidenter i kollektivtrafiken och fokusgrupper som består av äldre personer, då dessa ofta har nedsatt rörelseförmåga. (Carlsson, 2002, passim). Även *Tillgänglighet i trafikmiljön – intressekonflikter som barriär* av Oscar Grönvall behandlar tillgänglighet i det publika rummet. Den behandlar den problematik som uppstår när tillgänglighetsintresset bland samhällsaktörerna krockar med andra intressen. Grönvall har använt sig av expertgruppsintervjuer och expertintervjuer i sin studie, vilka har syftat till att ge förstärkt kunskap om denna krock mellan tillgänglighetsintresse och andra intressen. (Grönvall, 2004, s.34-35).

Genomgående för denna och annan tidigare forskning på internationell och nationell nivå som jag har tittat på, är att man antingen använder sig av brukarintervjuer eller expertintervjuer. Vad jag upplever en avsaknad av är just det studying up-perspektiv som jag använder mig av. Det vill säga, även om jag håller med om att det är viktigt att ta vara på den potentiellt diskriminerade och utsatta gruppens åsikter samt expertutlåtanden, upplever jag en avsaknad av just detta perspektiv samt dess hela innebörd – att formulera intervjufrågor och resultat som inte

missgynnar en redan utsatt grupp, samt en forskning i frågan som använder en teori och metodologi som följer denna linje. Det är just detta jag vill tillföra till forskningen inom tillgänglighet i kollektivtrafiken.



## 5. Metod

Min metod består av en blandning av kvalitativa metoder. I denna fallstudie har jag använt mig av kvalitativa metoder såsom intervjuer och studiebesök hos styrande aktörer där min forskningsfråga är aktuell, det vill säga på Västtrafik, Kollektivtrafiknämnden, Kollektivtrafiksekretariatet och Trafikkontoret. Dessa intervjuer, samt fyra styrdokument från samma aktörer har analyserats för att genom denna studie skapa en ökad förståelse kring diskurser om rullstolsanvändning och tillgänglighet bland styrande aktörer i kollektivtrafiken.

De intervjuer jag har genomfört är semi-strukturerade respondentintervjuer, som utgår ifrån intervjuscheman med frågor som jag tagit fram för att svara på syfte och forskningsfrågor (se bilaga A). Dessa frågor har jag utarbetat med Spragues studying up-perspektiv i åtanke. För att inte ytterligare manifesteras ojämlikheten som norm eller som rullstolsanvändarnas ansvar att göra något åt utan istället som ett samhällsansvar, har jag ställt frågor som *Hur arbetar Västtrafik för att förbättra tillgängligheten i kollektivtrafiken för rullstolsanvändare?* istället för *Hur arbetar Västtrafik för att kunna hjälpa rullstolsburna att ta sig fram lättare i kollektivtrafiken?* Det finns en viktig skillnad mellan dessa två olika sätt att ställa frågan, då det senare snarare lägger fokus på vad som är "fel" på personen som upplever ett problem (i detta fall med tillgänglighet), snarare än att lägga fokus på vad i de nuvarande samhällsstrukturerna som skapar detta problem. (Sprague, 2009, s.12).

### 5.1 Urval, material och källor

Delvis har jag tittat på Västra Götalandsregionens, Trafikkontorets och Västtrafiks hemsidor samt centrala styrdokument från dessa aktörer, och delvis har jag gjort respondentintervjuer med representanter från VGR, Trafikkontoret och Västtrafik. Både styrdokumentet och respondenterna har jag valt ut i första hand utifrån att de behandlar/arbetar med rätt ämne, det vill säga tillgänglighet, och i andra hand utifrån vilka som har varit åtkomliga för mig under den korta tidsperiod jag har haft på mig.

Respondenterna består av tre tjänstemän från Västtrafik, Trafikkontoret och Kollektivtrafiksekretariatet och en politiker som sitter i Kollektivtrafiknämnden:

- Roland Ax, tillgänglighetsstrateg på Västtrafik

- Linda Billberg, regionutvecklare och ansvarig för perspektivet mänskliga rättigheter inklusive funktionshindersfrågor vid kollektivtrafiksekretariatet
- Ulrika Frick (Miljöpartiet), ordförande i kollektivtrafiknämnden
- Beata Löfmarck, Göteborgs Stad Trafikkontoret

Jag anser å ena sidan att detta är representativt för styrande aktörer inom kollektivtrafiken då de flesta som jobbar inom denna är tjänstemän. Å andra sidan kan fyra personer aldrig ses som representativa för alla styrande aktörer inom kollektivtrafiken, men tillsammans med de dokument jag har valt att titta på hävdar jag att kvalitativa intervjuer med dessa respondenter kan ge en indikation på och skapa kunskap om hur diskursen kring tillgänglighet och rullstolsanvändning i kollektivtrafiken ser ut och konstrueras. Jag är medveten om att detta urval av respondenter och rapporter kan påverka resultatet, exempelvis genom att någon av respondenterna säger något som inte är representativt för aktören, eller på grund av att det är jag som forskare som valt ut vilka dokument och respondenter som är viktiga. Då jag eftersträvar en total transparens i uppsatsen menar jag dock att det tydligt kommer att märkas i studien om någon av respondenterna till exempel säger något som inte är representativt för respektive aktör.

Vad gäller valet av dokument har jag valt följande centrala styrdokument som hela kollektivtrafiken bygger på:

- *Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland, 2012*, av kollektivtrafiksekretariatet
- *Strategi för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken, 2012*, av kollektivtrafiksekretariatet
- *Trafik för alla - Trafikkontorets tillgänglighetsprogram för 2014-2018, 2013*, av Trafikkontoret
- *Handlingsplanen - Ökad tillgänglighet för personer med funktionshinder, 2006*, av Västtrafik

Det faktum att dessa dokument är styrdokument som ligger till grund för den största delen av de fyra aktörernas tillgänglighetsarbete hävdar jag indikerar en god reliabilitet gällande vilka texter som analyseras.

Vid intervjuerna har jag genomfört ljudinspelningar, vilka jag sedan transkriberat. Detta för att på ett så sanningsenligt sätt som möjligt kunna återge vad respondenterna sa under intervjuerna. Jag inser att vissa saker faller bort ändå, tonfall och sättet en person talar på kan ju till exempel vara viktiga faktorer när man ska tolka ett uttalande. Då jag själv närvarade vid och genomförde intervjuerna anser jag dock att jag ändå på ett trovärdigt sätt kan förmedla hur aktörernas tillgänglighetsdiskurs verkar se ut genom denna uppsats.

### 5.1.1 Analytisk metod

Jag vill använda mig av kvalitativ textanalys som analytisk metod. Enligt Esaiasson et al., (2012) finns två huvudtyper av textanalytiska frågeställningar: att systematisera innehållet i aktuella texter, samt att kritiskt granska aktuella texter. Det som blir aktuellt för min uppsats är en kritisk granskning och närmare bestämt en diskursanalys. En diskursanalys faller som det mest logiska valet av analytisk metod för min studie, då den socialkonstruktionistiska teorin uppsatsen vilar på lämpar sig väl för denna genom att diskursanalysen i linje med det socialkonstruktionistiska grundantagandet kan komma att blottlägga andra tolkningsramar för tillgänglighet än vad diskursen först antyder. Enligt Esaiasson et al., utmärks diskursanalysen av ett intresse för maktförhållanden samt av uppfattningen att språket är med och formar verkligheten. Texter och mänskliga uttryck attribueras väsentlig relevans för hur människor tolkar världen. (Ibid, s.210-214).

Då mitt syfte är att ta reda på hur de styrande aktörerna inom kollektivtrafiken i Västra Götaland ser på relationen mellan rullstolsanvändande i kollektivtrafiken och diskriminering, samt att ta reda på hur tillgänglighetsdiskursen bland dessa ser ut, faller det sig lämpligt för mig att använda diskursanalys som analytisk metod. Detta lämpar sig också då min teori tar avstamp i socialkonstruktionismen, vilket även är basen för diskursanalysen (Winther Jørgensen, 2000, s.11). Jag har valt att i min diskursanalys utgå från Ernesto Laclau och Chantal Mouffes diskursteori, som tar avstamp i den poststrukturalistiska utgångspunkten att den sociala världens betydelse konstrueras av diskursen, men att denna betydelse aldrig kan fastläsas eftersom språket är instabilt från grunden.

Enligt Winther Jørgensen (2000) är nyckelbegreppet i Laclau & Mouffes teori *diskursiv kamp*, då olika diskurser som var och en uppfattar och talar om den sociala världen på olika sätt, kämpar mot varandra för att uppnå hegemoni (Ibid, s.13; 31). I min analys applicerar jag *dekonstruktion*

på de texter som jag analyserar, det vill säga att jag grundligt går igenom dokument och intervjuer för att “avslöja deras utvecklade antaganden och inre motsägelser”, samt att blottlägga *det diskursiva fältet* - alla de möjligheter som exkluderas av diskursen och betydelsebeskrivningar som tecknen har inom andra diskurser - och därefter bygga vidare analysen på detta (Ibid, s.31, 34). Nedan följer en ordlista med de begrepp jag valt att använda från Laclau och Mouffes diskursteorier, och en förklaring av hur jag kommer att använda dessa:

### Moment

Alla tecknen i en diskurs är enligt Winther Jørgensen moment, vars betydelse fixeras genom att de skiljer sig från varandra på bestämda sätt. Inom tillgänglighetsdiskursen framställs kanske exempelvis ramp, rullstolsplats och färdtjänst på bestämda sätt (2000, s.33).

### Element

Elementen är de tecken som inte slutgiltigt knutits vid en betydelse än. En diskurs försöker göra dessa element till moment genom att göra dem så entydiga som möjligt. Ett exempel inom den diskurs som ska analyseras i denna studie är begreppet tillgänglighet, som vi längre fram i denna uppsats kommer att se har olika betydelser inom olika diskurser (Ibid, s.34)

### Dekonstruktion

Laclau och Mouffe menar att dekonstruktion appliceras för att avslöja en teoris utvecklade antaganden och inre motsägelser genom att grundligt läsa andra teorier (Ibid, s.31). Att dekonstruktion är det förfaringsätt som visar att elementen i en hegemonisk intervention (eller i detta fall: diskurs) hade kunnat knytas ihop på ett annat sätt och således är kontingent – möjlig men inte nödvändig (Ibid, s.56). När dekonstruktion appliceras i denna studie görs det således genom att försöka visa att diskursen om tillgänglighet och rullstolsanvändning i kollektivtrafiken bland de styrande aktörerna inte är den enda riktiga tolkningen. Den är endast en av flera tolkningar som är skapad i en specifik kontext som är en kombination av fysisk plats, historia, kultur och intressen och således skapar en specifik typ av förståelse och kunskap om tillgänglighet och rullstolsanvändning i kollektivtrafiken.

### Diskursiv kamp

Då olika diskurser som var och en uppfattar och talar om den sociala världen på olika sätt,

kämpar mot varandra för att uppnå hegemoni, det vill säga upphöjas till den diskurs som utgör normen.

### Det diskursiva fältet

Alla de möjligheter som exkluderas av diskursen och betydelse tillskrivningar som tecknen har inom andra diskurser.

### Nodalpunkt

Andra tecken ordnas och tillskrivs betydelse kring nodalpunkter, som är privilegierade tecken (Ibid, s.33)

### Flytande signifikanter

Element som är öppna för tillskrivning av olika betydelser i särskilt hög grad, och som olika diskurser försöker ge innehåll åt på sitt eget sätt (Ibid, s.35).

Dessa begrepp är behjälpliga i denna studie och i diskursanalysen då de hjälper till att identifiera vilka delar av social hållbarhet, rättvisa och diskriminering vi kan se inom tillgänglighetsdiskursen bland de styrande aktörerna. Analysen i denna studie tittar alltså på vilka betydelser man kämpar om att definiera - vad Laclau & Mouffe kallar *flytande signifikanter* - och vilka som är relativt fixerade - det Laclau & Mouffe kallar *moment* (Ibid, s.37).

I Laclau och Mouffes diskursteori ignoreras reflexivitetens problematiken till stor del, samtidigt som teori och analys utifrån detta perspektiv framställs som om det vore en helt objektiv beskrivning av världen (Ibid, s.29). I denna uppsats försöker jag att undgå detta genom att kombinera delar av diskursteorin med den del av ståndpunktsepistemologin som behandlar forskningsnormer och standards där forskningen ofta kan bli partisk, vilken nämnts tidigare, och på så sätt uppnå en ökad transparens genom hela texten.

Mina metodologiska utgångspunkter kommer alltså att bidra till A) att synliggöra de maktstrukturer som finns mellan olika parter i studien, till exempel mellan forskare och studieobjekt samt mellan de styrande aktörerna i kollektivtrafiken och de rullstolsanvändare som använder sig av denna, och B) att inte normalisera de styrande aktörernas maktposition. Mitt val av metoder är således delvis i min mening de mest effektiva sätten att besvara mina forskningsfrågor, men också delvis ett sätt att skapa transparens i uppsatsen.

## 6.0 Etiska överväganden

Några av mina etiska överväganden i denna uppsats har gällt begreppsanvändningen. Ett av dessa överväganden gjordes om begreppen funktionshinder och funktionsnedsättning. Liksom såväl Diskrimineringsombudsmannen (DO) som Socialstyrelsen anser jag att ett funktionshinder snarare är en social konstruktion som uppkommer i en miljö som ställer upp hinder för personer med funktionsnedsättning, varför dessa två begrepp också kommer att användas på detta sätt i uppsatsen (DO, 2013; Socialstyrelsen, 2003). Dock har jag valt att i största utsträckning använda mig av begreppet funktionsvariationer istället för funktionsnedsättningar, i linje med hur kulturföreningen Utopia valt att göra. Enligt Utopia har ord som funktionsnedsättning och funktionshinder en negativ laddning då de ställs mot sin motsats, vilket också påverkar hur människor blir bemötta när de blir associerade med ord som på detta sätt är negativt laddade (Utopia, 2012). Dock har jag i vissa delar av resultatet använt mig av begrepp som *funktionshindrad* och *handikapp* när mina respondenter har använt sig av dessa begrepp. Detta för att i högre grad belysa hur de talar om personer med funktionsnedsättningar och tillgänglighet.

Jag har även valt att använda mig av begreppet rullstolsanvändare, istället för det mer förlegade rullstolsbunden, då jag anser att det senare implicerar dels att personen i fråga blir bunden till rullstolen, som ju i själva verket är ett verktyg, och dels för att jag anser att man genom begreppet rullstolsanvändare fokuserar mer på individen och inte på individens funktionsvariation.

Vetenskapsrådet har formulerat en rad forskningsetiska principer som jag tittat på gällande mina intervjurespondenter. Deras fyra huvudkrav är:

Informationskravet: Forskaren ska informera de av forskningen berörda om den aktuella forskningsuppgiftens syfte.

Samtyckeskravet: Deltagarna i en undersökning har rätt att själva bestämma över sin medverkan.

Konfidentialitetskravet: Uppgifter om alla i en undersökning ingående personer ska ges största möjliga konfidentialitet och personuppgifterna ska förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte kan ta del av dem.

Nyttjandekravet: Uppgifter insamlade om enskilda personer får endast användas för forskningsändamål (Vetenskapsrådet, 2002).

Jag har haft dessa fyra huvudkrav i åtanke när jag genomfört intervjuerna och skrivit uppsatsen. Gällande samtyckeskravet och informationskravet har jag antingen via mejl eller vid intervjutillfället informerat om vad uppsatsen ska handla om, samt att jag har frågat om de vill och har möjlighet att delta via min initiala kontakt med dem. Respondenterna har varit villiga att delta och även erbjudit sig att jag vidare kan kontakta dem vid flera av intervjutillfällena. Vad gäller konfidentialitetskravet har jag valt att använda respondenternas riktiga namn då de är intervjuade i egenskap av representanter för sina yrken, och då intervjuerna inte behandlar någon känslig information. Jag har dock varit noga med att fråga respondenterna om de vill anonymiseras ändå, men då ingen har velat detta har jag valt att använda deras namn. Nyttjandekravet är inte riktigt aktuellt då uppsatsen inte behandlar uppgifter om enskilda personer, men jag vill ändå poängtera att informationen inte kommer att användas utanför forskningssammanhang.

Gällande min forskningsmetod, som till stor del består av intervjuer, har jag försökt vara så medveten som möjligt om vilket sätt jag ställt frågorna på. Dels har jag varit noga med att inte formulera några av frågorna i intervjuguiden på ett ledande sätt, och dels har jag formulerat dem utifrån Spragues studying up-perspektiv för att till så stor del som möjligt lägga fokus på makthavarna istället för de potentiellt diskriminerade (se s.16).

## 7. Min egen forskarroll

Enligt ståndpunktsepistemologin är således såväl forskarens relation till som syn på studieobjektet partisk (Sprague, 2005, s. 41-47). Feministisk forskning har identifierat tre sätt där forskaren har makt: (1) Forskaren har mer kontroll över forskningsobjektet över hur forskningen genomförs och hur deras relation konstrueras i den, (2) Forskaren har makt över hur materialet i slutändan tolkas, och (3) forskaren har ofta mer social makt än forskningsobjektet, på grund av deras relativt privilegierade positioner i sociala strukturer (Ibid, s. 54). Genom att vara medveten om sin egen respektive studieobjektets makt menar jag i linje med Sprague att man kan få en så stor förståelse som möjligt av de rådande diskurserna i uppsatsen. En stor anledning till att jag valt att studera en grupp som redan är privilegierad är också att detta, enligt Sprague, inte i samma grad normaliserar deras makt och position i samhället eller stigmatiserar rullstolsanvändarens position i samhället ytterligare (Ibid, s.8, 10-11). Utifrån den ståndpunktsepistemologiska grunden för denna uppsats har jag även valt att synliggöra den egna forskarrollen ytterligare genom att använda ordet ”jag” genomgående i uppsatsen. Detta är ett medvetet val för att skapa ytterligare transparens genom texten.

Då jag utgår från denna socialkonstruktivistiska, ståndpunktsepistemologiska syn på forskarrollen, har dessa tankar fått ligga som bas genom hela uppsatsen. Gällande (1) har jag under intervjuerna med respondenterna försökt ha detta i åtanke hela tiden när jag valt vilka frågor som ska ställas och vad jag säger och svarar på respondenternas yttranden. Gällande (2) eftersträvar jag en så hög transparens som möjligt då jag försökt återge resultatet så ordagrant som möjligt både när det gäller mina forskningsfrågor och respondenternas svar. Jag vill också återigen understryka att eftersom denna uppsats i sin helhet vilar på socialkonstruktivistisk grund, innebär det också att min ståndpunkt är att det inte finns en absolut sanning, och att det således kan finnas flera tolkningar av det material jag tagit fram. Slutligen, gällande (3) menar jag att det i detta fall inte är relevant, då jag är en student som skriver en kandidatuppsats och mina respondenter representerar styrande aktörer inom kollektivtrafiken. Jag vill därför hävda att de, som det ser ut vid tiden för utförandet av denna studie, har mer social makt än forskaren, det vill säga mig.



## 8. Bakgrund

### 8.1 Aktörerna

I Västra Götaland är Västra Götalandsregionen (VGR) kollektivtrafikmyndighet, det vill säga de som har mandat och ansvar att utveckla och fatta beslut om kollektivtrafiken. Dessa beslut fattas av politikerna i regionfullmäktige, utifrån förslag som arbetats fram i Kollektivtrafiknämnden.

Inom Västra Götalandsregionen är politikerna i Kollektivtrafiknämnden ansvariga för att bedriva ett övergripande strategiskt arbete för kollektivtrafikens utveckling i länet. Detta ska ske i samverkan med kommunerna i Västra Götaland, och nämnden ska även verka för utveckling och forskning inom kollektivtrafikområdet (Zeljko, 2012). Tjänstemän i Kollektivtrafiksekretariatet är också delaktiga, genom att bereda och implementera politikernas beslut, bland annat genom Trafikförsörjningsprogrammet<sup>2</sup> (Zeljko, 2012, 2013a; Kollektivtrafiksekretariatet, 2012a, s.3).

Västrafik är den aktör som upphandlar kollektivtrafiken i Västra Götalands län, och är ett företag som drivs i aktiebolagsform och ägs till fullo av VGR. Efter att politikerna beslutat hur

---

<sup>2</sup> Trafikförsörjningsprogrammet är ett av de viktigaste dokumenten när det gäller utvecklingen av kollektivtrafiken i Västra Götaland. (Zeljko, 2013b). Detta utformades efter att den nya kollektivtrafiklagen trädde i kraft vid årsskiftet 2011/12, vilken innebär att kommersiella aktörer får fritt marknadstillträde att på kommersiell grund driva regional kollektivtrafik. Det övergripande målet i Västra Götalands trafikförsörjningsprogram är ”att öka kollektivtrafikens marknadsandel för en attraktiv och konkurrenskraftig region”, under vilket det finns fyra delmål. Ett av dessa berör tillgänglighet, vilket behandlas längre ner i denna text, och de övriga tre berör miljö, nöjdhet och antal resenärer. (Kollektivtrafiksekretariatet, 2012a, s. 3-7; Zeljko, 2013b). Trafikförsörjningsprogrammet har två syften:

- Att beskriva kollektivtrafikens strategiska inriktning
- Att vara vägledande för kollektivtrafiknämndens uppdrag till Västrafik (Kollektivtrafiksekretariatet, 2012a, s.11).

De politiska besluten i Kollektivtrafiknämnden genomförs bland annat genom utformningen av Trafikförsörjningsprogrammet. När det gäller kollektivtrafiken och fysisk tillgänglighet har VGR bland annat utarbetat en strategi för funktionshinderanpassning, samt att utvalda delar av Trafikförsörjningsprogrammet handlar om detta. I delmål 3 av Trafikförsörjningsprogrammet, *Förbättra för alla resenärgrupper*, står till exempel följande punkter:

**2 | Utveckla ett prioriterat, anpassat kollektivtrafiknät.** Alla fordon, samtliga strategiska knutpunkter och alla hållplatser med fler än hundra påstigande ska vara anpassade för resenärer med funktionsnedsättning. På så sätt kommer dessa resenärer att kunna resa i de viktigaste stråken i Västra Götaland. Det ska också vara lätt att via reseplaneraren få information om hur tillgänglighetsanpassad en hållplats eller knutpunkt är.

**5 | Öka jämlikhet, jämställdhet och integration samt underlätta barns resande.** Kollektivtrafiken är viktig för en jämställd regionförstoring och ska vara användbar för alla människor och resbehov. Invånarna ska kunna åka kollektivt till utbildning och arbete. Den ska också underlätta barns resande och anpassas till barns speciella behov av en trygg och säker resa. (Zeljko, 2013b).

kollektivtrafiken ska bedrivas på en övergripande nivå, är det Västtrafiks ansvar att besluta i mer specifika frågor, såsom var en hållplats ska ligga och vilka linjer som ska dras.

Kollektivtrafiknämnden lämnar alltså förslag till beslut i långsiktiga, strategiska frågor, medan Västtrafik arbetar på kortare sikt och med mer operativa frågor (Zeljko, 2013c).

Trafikkontoret är en del av Göteborgs Stad, och har som uppdrag att erbjuda alla effektiv, säker och hållbar rörlighet. Deras uppgift är att bereda de beslut som politikerna i Trafiknämnden fattat, och de har inga egna utförarresurser utan beställer allt arbete som ska genomföras genom externa entreprenörer (Göteborgs Stad, 2014). När det gäller kollektivtrafiken och tillgänglighet är Trafikkontorets främsta uppgift att förbättra och förändra tillgängligheten kring hållplatser och gångvägar, alltså inte inuti bussar eller spårvagnar (Trafikkontoret, 2013).

## 8.2 Hela resan hela året!

I *Hela resan hela året!* som är en rapport från riksdagen (2013) där transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsvariationer behandlas, betonas flera problem som rullstolsanvändare upplever i kollektivtrafiken. Bland annat att rullstolsliftar inte fungerar på spårvagnar i Göteborg och Norrköping, att det kan vara svårt för rullstolsanvändare att nå upp till biljettautomaten i bussar och spårvagnar, samt att tidtabeller ibland är så snäva att chaufförerna inte har tid att hjälpa till att spänna fast rullstolar. (Ibid, s. 9, 62, 65, 97). Andra hinder är att långfärdsbussar ofta är helt otillgängliga för rullstolsanvändare, då det inte finns liftar samt att bussbolagen ej vill avsätta utrymme för rullstolsplatser. Detta kan bero på att bussbranschens rekommendationer är att stadsbussar *ska* kunna ta emot rullstolar, medan andra bussar *bör* kunna göra detsamma. (Ibid, s.96, 103). Några ytterligare hinder som nämns är brister i chaufförernas bemötande, bland annat genom att hänvisa till färdtjänst istället för kollektivtrafik, att det även på låggolvsbussar ofta behövs hjälp att ta sig på med rullstol samt att det kan vara svårt att få chaufförens uppmärksamhet (Ibid, s.96). Utifrån denna utvärdering verkar alltså kollektivtrafiken ännu inte jämlik eller tillgänglig.

## 9. Resultat och analys

De fall jag har analyserat i min fallstudie är som tidigare nämnts Västtrafik, Kollektivtrafikenämnden, Kollektivtrafiksekretariatet och Trafikkontoret i Göteborg. Detta har jag gjort genom att intervjua representanter från varje fall, samt att titta närmare på relevanta dokument från dessa. Jag har intervjuat följande representanter för respektive fall:

- Roland Ax, tillgänglighetsstrateg på Västtrafik
- Linda Billberg, regionutvecklare och ansvarig för perspektivet mänskliga rättigheter inklusive funktionshindersfrågor vid kollektivtrafiksekretariatet
- Ulrika Frick (Miljöpartiet), ordförande i kollektivtrafikenämnden
- Beata Löfmarck, Trafikkontoret

De dokument jag har valt att analysera är följande:

- *Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland*, 2012, av kollektivtrafiksekretariatet
- *Strategi för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken*, 2012, av kollektivtrafiksekretariatet
- *Trafik för alla - Trafikkontorets tillgänglighetsprogram för 2014-2018*, 2013, av Trafikkontoret
- *Handlingsplanen - Ökad tillgänglighet för personer med funktionshinder*, 2006, av Västtrafik

I ovanstående styrdokument och intervjuer har jag identifierat tecknen funktionshinder och funktionsnedsättning samt tillgänglighet som nodalpunkter inom tillgänglighetsdiskursen om kollektivtrafiken bland styrande aktörer inom densamma. Det är kring dessa tre nodalpunkter som andra tecken, såsom rullstol, ramp och anpassning kretsar.

Det är oklart var gränsen mellan de två nodalpunkterna funktionshinder och funktionsnedsättning går, då de olika aktörerna använder dessa på olika sätt, vilket också kan få konsekvenser som jag kommer till senare i analysen. Medan mina definitioner av dessa två begrepp går i linje med DO och Socialstyrelsens definition av detta, det vill säga att ett funktionshinder är en social

konstruktion som uppkommer i en miljö som ställer upp hinder för personer som har en funktionsnedsättning, verkar de styrande aktörerna inte ha någon klar definition av dessa begrepp, vilket är problematiskt (DO, 2013; Socialstyrelsen, 2003).

Nedan följer min analys av hur de fyra aktörerna talar om tillgänglighet och rullstolsanvändande. Jag har delat in analysen i sex olika teman för att så tydligt som möjligt besvara forskningsfrågorna. Dessa är språkanvändning, tillgänglighet, diskriminering, hållbar social utveckling, rättvisa och makt.

## 9.1 Språkanvändning

### 9.1.1 Funktionshinder eller funktionsnedsättningar?

I *Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland* lyder det delmål som berör tillgänglighet: “*Kollektivtrafiken ska beakta alla resenärgruppers behov. Det ska finnas ett utpekat kollektivtrafiknät som är tillgänglighetsanpassat för att möjliggöra hela resan.*” (Kollektivtrafiksekretariatet, 2012a, s.59)

I Trafikförsörjningsprogrammet används de två nodalpunkterna, funktionshinder och funktionsnedsättning, på ett inkonsekvent sätt. När delmål 3, vilket jag citerat ovan, beskrivs, står det att fokus i målet ligger på att anpassa kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Det understryks att diskriminering ska motverkas genom att det ska skapas en medvetenhet kring ämnet. Dock skriver man i samma stycke att “*alla ska få likvärdigt utbud och service oberoende av faktorer som funktionshinder, kön, ålder, etnicitet och sexuell läggning*”. I denna mening skriver man om funktionshindret som något individen, och inte omgivningen, besitter. Här verkar den juridiska diskrimineringsdiskursen ha fått styra ordvalet, då det begrepp som används i denna är just funktionshinder (DiskrimL, SFS 2008:567). I nästa stycke av Trafikförsörjningsprogrammet talar man åter om personer med funktionsnedsättningar.

Kollektivtrafiksekretariatets *Strategi för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken* är en fördjupning och vidareutveckling av *Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland*. Även i denna text används redan i inledningen de två nodalpunkterna *funktionshinder* och *funktionsnedsättning* på samma inkonsekventa sätt som Trafikförsörjningsprogrammet, då det i första stycket talas om en funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken, vilket jag tolkar som att det är kollektivtrafiken som är hindret, medan det i andra stycket talas om att var femte person har någon form av funktionsnedsättning som kan utgöra ett hinder för att resa med

kollektivtrafiken (Kollektivtrafiksekretariatet, 2012b, s.4). Det går alltså genom två stycken ur texten från att kollektivtrafiken är det som sätter upp ett hinder, till att funktionsnedsättningen i sig är hindret. Inget av de två begreppen används konsekvent genom texten. Vid flera tillfällen talas det om personer med funktionsnedsättningar, medan det i andra delar av texten talas om personer med funktionshinder. Ibland används begreppet funktionshindrad om individer, och ibland belyser texten att hindren sätts upp i den yttre miljön. Vid ett annat tillfälle talas det om "funktionsnedsatta personer", vilket jag ser som problematiskt då jag menar att en funktionsnedsättning är något en person *har*, inte något den *är* (Kollektivtrafiksekretariatet, 2012b, s.7).

I *Trafik för alla* verkar användandet av de två nodalpunkterna först mer konsekvent - när man talar om individer pratar man om personer med nedsatta funktioner eller personer med funktionsnedsättningar. Men när jag läst en bit in i dokumentet står det klart att begreppen blandas även här - det talas till exempel om "frågan om tillgänglighet för funktionshindrade".

Västrafiks handlingsplan är också något inkonsekvent, dock motsatt från hur de andra tre begreppen talar om nodalpunkterna. När man skriver om individen kallar man hen funktionshindrad i de allra flesta fallen, medan "person med funktionsnedsättning" används endast ett par gånger i handlingsplanen. Dock reflekteras det i handlingsplanen över begreppsanvändandet:

Det är viktigt att skilja på begreppen funktionshinder och handikapp. En funktionshindrad person har någon form av begränsning, som gör det svårare att klara sig i samhället. Om den fysiska miljön anpassas efter den funktionshindrade uppstår inget handikapp. (Västrafik, 2004, s.7)

Detta otydliga användande av de två begreppen märktes även av under intervjuerna. Roland Ax använde, i linje med Västrafiks handlingsplan, oftast begreppet funktionshindrad när han talade om en person (R. Ax, personlig kommunikation, 23 april 2014). Ulrika Frick talade också om "grupper med funktionshinder", och "psykiskt funktionshinder" samt "funktionsnedsatta personer" istället för människor med funktionsnedsättningar. Hon använde även ordet rullstolsburen om rullstolsanvändare (U. Frick, personlig kommunikation, 14 maj 2014). Linda Billberg och Beata Löfmarck använde oftast begreppen brukare eller begrepp liknande "person i rullstol" samt person med funktionsnedsättningar när de talade om personer med funktionsnedsättningar och rullstolsanvändare. Billberg, Löfmarck och Frick tenderade dock alla

tre att inte i särskilt stor utsträckning nämna dessa individer specifikt utan talade i mer generella termer om tillgänglighet.

Jag menar att det finns en stor problematik i att aktörerna inte verkar ha definierat dessa begrepp tydligt för sig själva och i samarbetet mellan instanserna. Att detta inte har gjorts skapar en otydlighet för den som försöker förstå hur de olika aktörerna tillsammans jobbar med tillgänglighet, då det kan ligga mycket olikartade värderingar i begreppen. Jag identifierar därmed en diskursiv kamp om vilken betydelse dessa nodalpunkter ska tillskrivas. Detta är problematiskt med tanke på den centrala roll dessa element har inom tillgänglighetsdiskursen. Alla de styrande aktörer som berörs i denna studie betonar i både de dokument som analyserats och i intervjuerna som genomförts att det är viktigt att samarbetet mellan de olika parterna som styr i kollektivtrafiken fungerar väl för att denna ska kunna bli tillgänglig. Jag hävdar att ett steg på vägen i detta samarbete kan vara att komma fram till gemensamma definitioner av de två begreppen "funktionshinder" och "funktionsnedsättning", samt att bestämma när man bör använda sig av vilket begrepp. Anledningen till detta är att om man till exempel talar om en person som funktionshindrad, när man menar en person som har en funktionsvariation, implicerar man att det är personen och inte samhället som hindret ligger hos. Dessutom har ord som funktionshinder en negativ laddning då de ställs mot sin motsats, vilket också påverkar hur människor blir bemötta när de blir associerade med ord som på detta sätt är negativt laddade (Utopia, 2012). Detta leder enligt mig till en situation där det är mindre självklart att samhället ska tillgänglighetsanpassas, på grund av att det inte pratas om ett felaktigt samhälle utan om en "felaktig individ".

Det finns också en problematik i hur Västtrafik definierar funktionshinder, även om de är den enda aktör som faktiskt verkar ha gjort en definition av begreppet. Denna problematik ligger framförallt i att den går emot Diskrimineringsombudsmannens och Socialstyrelsens definition, vilken jag anser borde gälla då den är tydligare än de definitioner som gällde tidigare, där de två begreppen var synonyma och ibland användes med olika betydelser. Idag avråder Socialstyrelsen från att använda sig av termen "handikapp" så som Västtrafik gör, och då även "handikappanpassning", vilket nämns flera gånger i handlingsplanen. Då de nya, reviderade begreppen har varit publicerade och rekommenderade sedan 2007, anser jag att Västtrafik har haft god tid på sig att ändra sin definition samt att de styrande aktörerna inom kollektivtrafiken

har haft tid att gemensamt definiera begreppen, för en större tydlighet i tillgänglighetsarbetet inom kollektivtrafiken (Socialstyrelsen, u.å.).

## 9.2 Tillgänglighet

### 9.2.1 Aktörernas definitioner av tillgänglighet

Linda Billberg berättar under intervjun att VGR inte har någon egen definition av tillgänglighet.

Målet i Trafikförsörjningsprogrammet behandlar tillgänglighet för alla resenärsgupper och ett prioriterat nät i vilket alla fordon ska vara utrustade med ramp eller lift samt låggolv, rullstolsplats och audiovisuella utrop agerar istället tillgänglighetsram. Gällande hållplatser satsar man på sådana med över hundra påstigande och prioriterade knutpunkter. Billberg menar att man skulle kunna säga att detta mål fungerar som definition i nuläget. Detta då målen innehåller mått som man mäter efter tekniska specifikationer, som till exempel innefattar höjden på armstöd och bänk. Åtta av dessa mått har VGR satt som kriterium för att hållplatsen ska klassas som tillgänglig (L. Billberg, personlig kommunikation, 29 april 2014).

Billberg betonar att Kollektivtrafiksekretariatet framförallt jobbar med strategin för funktionshinderanpassning för att förbättra tillgängligheten i kollektivtrafiken för rullstolsanvändare. Hon pekar på att strategin är framtagen i samråd med fokusgrupper från fem olika grupper, som också innefattar en grupp av individer som har svårt att röra sig. En sak som Billberg betonar att strategin innefattar särskilt gällande rullstolsanvändare är att det ska finnas låggolv/ramp och rullstolsplats (Ibid.). Ulrika Frick pekar också på funktionshinderstrategin när jag frågar om en definition av tillgänglighet, vilken hon utpekar som basen för hur Kollektivtrafiksekretariatet och Kollektivtrafiknämnden ska gå till väga för att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken.

Frick berättar att Kollektivtrafiknämndens uppgift när det gäller att förbättra tillgängligheten för rullstolsanvändare är väldigt icke-konkret och framförallt handlar om att utarbeta strategier, dra upp riktlinjer och föra samtal med kommunerna. När de har haft en dialog med kommunerna ger de uppdrag till Västtrafik där de berättar vilka mål de satt upp. Sedan är det Västtrafiks uppdrag att förverkliga detta, säger Frick (U. Frick, personlig kommunikation, 14 maj 2014).

Varken i Trafikförsörjningsprogrammet eller funktionshinderstrategin står heller någon klar definition av vad tillgänglighet är, men precis som Frick och Billberg säger i intervjuerna betonas att en ökad tillgänglighet är ett högt prioriterat mål. I funktionshinderstrategin

specificeras även de åtta mått Billberg nämnde som kriterium för en tillgänglig hållplats, vilka är att information, väderskydd, bänk med arm- och ryggstöd, utrymme för ramp på hållplatsytan, belysning, en 17 cm hög kantsten, en kontrastmarkering och ett taktilt ledstråk ska finnas på hållplatsen. Det betonas även att det finns fler kriterier som är viktiga att följa upp – vilka dessa kriterier är framgår dock inte av funktionshinderstrategin. (Kollektivtrafiksekretariatet, 2012a, passim; 2012b s.17).

I funktionshinderstrategin står även sju delar av en resa som alla måste fungera om resan ska bli tillgänglig. Dessa är att förbereda resan, köpa biljett, komma till och från hållplatsen, vistas/hitta på hållplatsen, eventuellt byta, komma på och av fordonet och färdas – här konstrueras alltså diskursen efter ganska tekniska parametrar. Var och en av dessa delar har i funktionshinderstrategin en lite mer ingående beskrivning av hur dessa ska vara för att fungera. Beskrivningarna innefattar *enkelhet* och *trygghet* som till exempel ett telefonnummer att ringa om något går fel, enkelhet i biljettsystemet och ett prissystem som omfattar även färdtjänstresor, en bättre integrering mellan färdtjänst och kollektivtrafik, enkelhet och tydlighet vid tidtabeller och hållplatser, lätt att hitta och att både fordonet och hållplatsen är anpassade samt att det finns gott om plats och särskilda rullstolsplatser på fordonet. Det betonas vid flera tillfällen att om en av dessa brister kan resan bli omöjlig att genomföra (Kollektivtrafiksekretariatet, 2012b, s.7-10).

Inte heller Trafikkontoret har någon specifik definition av tillgänglighet, menar Beatrice Löfmarck. Löfmarck har jobbat med tillgänglighetsfrågor på Trafikkontoret sedan 1999, då hon började jobba på det första tillgänglighetsprogrammet, som släpptes 2005. De jobbade då med riktlinjer för tillgänglighet, och var även inblandade i KOLLA<sup>3</sup>-projektet 2005. Inom KOLLA-projektet byggde de om 83 % av spårvagnshållplatserna, 100 % av stombusshållplatserna och 41 % av vanliga busshållplatser i Göteborg, säger Löfmarck (B. Löfmarck, personlig kommunikation, 5 maj 2014).

---

<sup>3</sup> KOLLA – Kollektivtrafik för alla var ett samarbetsprojekt mellan Göteborgs Stad Färdtjänsten, Trafikkontoret och Västtrafik som pågick mellan 2005 och 2010. Projektets syfte var att förbättra tillgängligheten i Göteborgs kollektivtrafik.

KOLLA-projektets vision lyder, ”Alla göteborgare ska kunna resa dit de vill med hjälp av kollektivtrafiken. Resmöjligheten får inte vara det som hindrar någon från att bo kvar i sitt hem eller delta i olika aktiviteter.” (Göteborgs Stad Grafiska Gruppen, 2010)



I *Trafik för alla* har man i linje med vad Löfmarck säger inte heller någon definition av tillgänglighet, men man har dock tagit fram fem nyckelord för ökad tillgänglighet och användbarhet i gatumiljön:

- Kunskap om brukarens behov
- En tydlig process för arbetet
- Standardiserat utförande
- Uppföljning och kontroll
- Rutiner för erfarenhetsåterföring (Trafikkontoret, 2013)

När jag frågar Roland Ax om Västtrafik har någon egen definition av tillgänglighet, hänvisar han mig till *Västtrafiks Handlingsplan för ökad tillgänglighet för personer med funktionshinder*, där den definition Västtrafik använder sig av finns. I handlingsplanen finns följande definition, som enligt Västtrafik (2004, s. 7) är samma definition om tillgängliga transportsystem som SIKÄ formulerat:

... alla de människor som i det vardagliga livet i hemmet och på arbetsplatsen eller studieplatsen kan klara sig självständigt även skall klara av att resa på egen hand i transportsystemet. Om en person behöver assistans hemma kan assistans krävas även i transportsystemet. Behov i hemmet och på arbetsplatsen bör vara vägledande även för behovet i transportsystemet. Transporten skall inte vara den länk som avbryter möjligheten till ett självständigt liv.

När man sammanställer dessa aktörers olika meningar om vad tillgänglighet är, blir det tydligt att ordet ännu inte är ett fixerat moment ens inom diskursen, utan är snarare ett element. Tecknet tillgänglighet identifierar jag som en flytande signifikant, då det är tydligt att det är ett tecken som olika diskurser försöker skapa innehåll åt på olika sätt. Titta till exempel på definitioner från organisationer som DHR och GIL, och jämför detta med hur de styrande aktörerna definierar, eller snarare inte definierar, tillgänglighet genom en rad mål och tekniska mått. För DHR och GIL är tillgänglighet ett samhälle utan hinder (se s. 7). Att uppfylla de mål och tekniska stadgar som *Trafikförsörjningsprogrammet*, *Trafik för alla* och *Strategi för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken* tar upp skulle därför inte räcka för att nå full tillgänglighet enligt brukarorganisationernas tillgänglighetsdiskurs, om något hinder överhuvudtaget fanns kvar i kollektivtrafikmiljön.

Att Kollektivtrafiknämnden och -sekretariatet samt Trafikkontoret inte definierat begreppet tillgänglighet på ett entydigt sätt ser jag därför som problematiskt, då tillgänglighet som ett fixerat moment i diskursen enligt mig hade gett alla aktörer ett tydligare gemensamt mål att

jobba mot genom de mål som finns i *Trafik för alla*, Trafikförsörjningsprogrammet och funktionshinderstrategin. Risken med att inte definiera betydelsen av denna nodalpunkt hävdar jag är att man känner sig nöjd när man gjort de tekniska anpassningar och uppnått de mål som man satt, utan att kollektivtrafiken är så tillgänglig som den skulle kunna bli. Om alla de styrande aktörer som samarbetar gällande kollektivtrafiken exempelvis hade valt SIKAs definition av tillgänglighet som även Västtrafik använder sig av, hade man strävat efter en förändring och förbättring tills alla de individer som kan klara sig självständigt i det vardagliga livet i sitt hem och på arbetsplatsen också hade klarat av att använda kollektivtrafiken lika självständigt. Risken med att bara använda de mål och standards som definieras i *Trafik för alla*, Trafikförsörjningsprogrammet och funktionshinderstrategin blir då att man inte fortsätter sträva efter att förbättra tillgängligheten när man uppfyllt dessa standards. Tillgänglighetsarbetet och tillgänglighet som ett högt prioriterat mål blir enligt mig godtyckligt då man inte har en klar vision av vad tillgänglighet är.

### 9.2.2 Tillgänglighetsarbetet

Frick berättar att när Kollektivtrafiknämnden tar beslut om tillgänglighetsfrågor, sker det mesta på tjänstemannanivå då man möter olika grupper med funktionsvariationer för att höra vad de upplever som problem idag och vad vi behöver förbättra. Strategierna processas fram utifrån detta och utifrån vilka tekniska möjligheter som finns. En del i detta som inte ligger i funktionshinderstrategin utan i pris- och sortiment är biljettsystemet – där finns det ju också många saker som skulle kunna underlätta för resenärerna, och det är ett av de områden brukargrupperna tillfrågats om. Frick menar att de mest använder sig av etablerade organisationer som till exempel Synskadades Riksförbund när det gäller brukarrådgivning. Enligt Frick är dialogen med dessa grupper ganska låg sedan de antog funktionshinderstrategin (U. Frick, personlig kommunikation, 14 maj 2014).

Billberg berättar dock att Kollektivtrafiksekretariatet i år, tillsammans med den årliga mätning de gör av hur många spårvagnar och bussar som är tillgängliga, kommer att göra en kvalitativ uppföljning med exempelresor. De kommer då att följa med personer som sitter i rullstol och även personer från de andra fyra grupperna med olika former av funktionsvariationer, för att se hur väl det faktiskt fungerar i praktiken. De kommer då att märka om specifika delar av tillgänglighetsanpassningarna fungerar eller inte fungerar, enligt Billberg. Till exempel kommer de då att kunna observera om den 17 centimeter höga kantsten vid hållplatserna som de satt upp

som kriterium för en tillgänglig hållplats tillsammans med ett låggolv faktiskt fungerar för en rullstolstransport, och därefter göra ytterligare anpassningar (L. Billberg, personlig kommunikation, 29 april 2014).

I ett tidigt skede av tillgänglighetsarbetet på Trafikkontoret hade de ett eget forum för tillgänglighetsfrågor där de kunde ha en dialog om dessa med organisationer som DHR. Detta kallades Trafik- och miljögruppen, och grupper från denna brukade hjälpa Trafikkontoret att utföra brukartester innan de byggde någonting. Löfmarck menar att de testade sig fram väldigt mycket i början, då brukargruppen inte heller kunde påvisa exakt vad som är tillgängligt eller inte. Tillsammans jobbade de fram de riktlinjer för tillgänglighet som finns idag. Det finns även idag brukargrupper som Trafikkontoret använder sig av en eller två gånger om året, men tester av kollektivtrafiken har de inte gjort på länge eftersom de anser att de hittade en standard som fungerar, menar Löfmarck. När de hade skrivit sina riktlinjer var det en kille från DHR som tittade igenom riktlinjerna, även om det var längesedan och mycket kanske har hänt sedan dess, säger Löfmarck (B. Löfmarck, personlig kommunikation, 5 maj 2014).

Ax berättar att Västtrafiks styrelse tog sig an handlingsplanen för tio år sedan. I den formulerades vad de menade med tillgänglighet och vad som skulle ha uppnåtts till 2010. Detta eftersom riksdagen år 2000 tog fram en handlingsplan som hette *Från patient till medborgare*<sup>4</sup>, i vilken det stod att samhället skulle vara anpassat till individer med funktionsvariationer år 2010. Västtrafik satte då upp som mål att 90 % av alla människor med funktionsvariationer skulle kunna åka med kollektivtrafiken år 2010, för om detta skulle uppfyllas så skulle det innebära att 98 % av länets invånare skulle kunna åka med dem. Att det är 90 % beror på att det finns personer som har sådana funktionsvariationer att de är liggande och inte kan åka, eller har andra typer av funktionsvariationer som gör det omöjligt för dem att åka, menar Ax. Detta mål är dock

---

<sup>4</sup> Från patient till medborgare är en proposition från 2000 där regeringen föreslår nationella mål och inriktning för handikappolitiken 2000-2010. Regeringen bedömde i propositionen att insatserna skulle koncentreras till tre områden – att handikapperspektivet skulle genomsyra alla samhällssektorer, att skapa ett tillgängligt samhälle, samt att förbättra bemötandet. I praktiken innebar detta att statliga myndigheter under denna tid skulle integrera ett handikapperspektiv i sitt arbete, samt att tillgänglighetsanpassa lokaler, verksamhet och information. I propositionen stod även att kollektivtrafiken bör vara tillgänglig för personer med funktionsvariationer år 2010. Propositionen kopplar bristande tillgänglighet till diskriminering. (Socialdepartementet, 2000). Dagens mål och stadgar för kollektivtrafik är baserad på Från patient till medborgare. Västtrafik har till exempel tagit fram sin handlingsplan utifrån den (Västtrafik, 2004).

inte uppnått. I handlingsplanen skulle 750 av de ca 11000 hållplatser i Västra Götalandsregionen - det vill säga de hållplatser som har fler än 100 påstigande per dag - skulle vara tillgänglighetsanpassade till år 2010, men i nuläget är planen enligt Ax att dessa ska vara åtgärdade till år 2016. Ax menar att detta delvis beror på att det inte är Västtrafik som har hela mandatet i denna fråga - det är väghållare, kommuner och Trafikverket som är inblandade också (R. Ax, personlig kommunikation, 23 april 2014).

När jag frågar Löfmarck om hur Trafikkontoret arbetar för att förbättra tillgängligheten kring hållplatser nämner även hon de mål som Västtrafik satt upp. Hon menar att eftersom det är Trafikkontoret och inte Västtrafik som står för att bygga om hållplatserna inom Göteborg, är det konstigt att Västtrafik inte först rådgjort med dem innan de satt upp målen. Löfmarck verkar hålla med om att det är bra att börja med de prioriterade hållplatserna, det vill säga hållplatser med fler än 100 påstigande per dag, men tidsmässigt menar hon att 2016 inte är ett rimligt mål. Detta är på grund av att de har fyraårsbudgetar, och inom den fyraårsbudget som går ut 2014 fanns inte de pengarna, utan de är äskade för nästa mandatperiod, 2015-2018, menar Löfmarck. Förutsatt att de får pengarna de har äskat är alltså Trafikverkets plan att bygga om alla hållplatser med mer än 100 påstigande per dag under den kommande mandatperioden. Förutom detta ska de även göra några ombyggnader som inte blev gjorda inom KOLLA-projektet, samt göra lite kompletterande åtgärder på hållplatser som redan blivit ombyggda. Exempelvis den vita kontrastmarkeringen vid hållplatserna - när ombyggnaderna började var det gråa plattor som användes, men Trafikkontorets anvisningar har senare reviderats (B. Löfmarck, personlig kommunikation, 5 maj 2014).

Löfmarck talar också om de hållplatser som har färre än 100 påstigande per dag. Hon menar att detta är ett mer långsiktigt arbete, som man tar i samband med andra ombyggnationer vid hållplatserna. När de bygger om hållplatserna höjer de plattformen till 17 cm, bygger ledstråk, ser över belysningen och gör kontrastmarkeringar i kanten, berättar Löfmarck (Ibid.).

Trafikkontoret har inte gjort någon uppföljning på om andelen resenärer med rullstol har ökat sedan de började med ombyggnationerna. Men hon menar att de har fastnat för den standard de har satt upp. De kommer alltid att få in synpunkter på det arbete de gör, och då får de göra ett övervägande om de ska ta hänsyn till det specifika fallet. De jobbar mycket med individuella anpassningar vid hållplatser och ute i miljön om det till exempel är någon som inte kan ta sig

fram med rullstol. Då använder de sig av en konsult som åker ut och träffar folk och tittar på vad man kan göra för individuella lösningar så att just den personen kan ta sig fram till sin hållplats, till exempel.

Att aktörerna träffar brukargrupper ser jag som ett försök att ta till sig brukargruppernas tillgänglighetsdiskurs, vilket enligt mig är positivt då det kan vara ett sätt för diskurserna att närma sig varandra och därmed sluta det glapp vi nu börjar utröna mellan de styrande aktörernas tillgänglighetsdiskurs och rullstolsanvändarnas tillgänglighetsdiskurs. En kontinuerlig dialog mellan styrande aktörer och brukare hävdar jag skulle kunna göra de flytande signifikanter som tillgänglighet, funktionshinder och funktionsnedsättning till fixerade moment inom diskursen. Detta skulle vidare kunna leda till att tillgängligheten i kollektivtrafiken ökade för rullstolsanvändare.

Både Frick och Löfmarck indikerar att Kollektivtrafiknämnden respektive Trafikkontoret har haft kontakt med brukargrupper på ett beslutsfattarstadium när riktlinjer för respektive styrdokument har skrivits, men att denna kontakt sedan upphört. Billberg talar visserligen om att det ska göras en kvalitativ uppföljning av kollektivtrafiken med brukartester senare i år, men ingen av aktörerna nämner en kontinuerlig kontakt med brukargrupper (L. Billberg, personlig kommunikation, 29 april 2014). Visserligen anser jag att den kontakt mellan styrande aktörer och brukare som finns idag är positivt, då de verkar för att fixera moment inom de styrande aktörernas tillgänglighetsdiskurs, men en mer kontinuerlig sådan kontakt hade bidragit ännu mer till detta, hävdar jag.

En bidragande faktor till att element som tillgänglighet blir flytande signifikanter och föremål för en diskursiv kamp, som jag nämnde ovan, kan även vara den bristande kommunikation jag tycker mig utröna mellan de olika aktörerna. Exempelvis har vi fallet ovan, där Västtrafik satt upp mål som för Trafikkontoret inte är genomförbara inom den tidsram Västtrafik satt upp.

### 9.2.3 Tillgänglighetsanpassade resor?

Jag berättade för respondenterna att jag gjort två sökningar på Västtrafiks reseplanerare. Första gången gjorde jag en vanlig sökning där jag ville ta mig från Kaptensgatan till Olivedalsgatan - en central rutt som jag själv åker varje dag till universitetet. De resor som kom upp skulle alla ta mig till Olivedalsgatan inom 45 minuter. Jag gjorde sedan om sökningen, och kryssade då i att jag tar mig fram långsamt mellan hållplatser, att jag vill resa till och från hållplatser som rymmer

en rullstol, att jag vill resa med rullstolsplats och med låggolv eller ramp. Inga val uppfyllde mina tillval helt. Av fem resor gick två bort helt på grund av att det inte fanns en rullstolsplats, och tre av dem hade begränsat utrymme för på- och avstigning på vagn eller hållplats. Inte heller hållplatserna var helt tillgänglighetsanpassade.

När jag frågade Billberg vad hon tyckte om detta, och hur de jobbar med spårvagnarna i Göteborg, då de enligt statistiken är väsentligt sämre tillgänglighetsanpassade än bussar och kollektivtrafik i övriga Västra Götaland, svarar hon att det beror på den upphandling som är gjord, och att man jobbar på en ny sådan nu, med nya fordon. Hon menar även att reseplaneraren kan vara dåligt uppdaterad och att alla låggolvsvagnar inte syns på denna. Gällande tillgängligheten på spårvagnarna i Göteborg pekar hon också på att de nyaste spårvagnarna är i dåligt skick, samt att man utökar spårvagnstrafiken hela tiden så att man behöver fler vagnar. Man behöver många vagnar för att klara själva tillgänglighetsmålet, och ytterligare vagnar för att klara resandeökningen, menar Billberg. Många av de äldre varianterna av vagnar försöker man ändå koppla ihop så att det finns en mittendel med låggolv, så att en så stor andel turer som möjligt är tillgänglighetsanpassade även om inte alla vagnar är det (L. Billberg, personlig kommunikation, 29 april 2014).

Löfmarck svarar att om någon av hållplatserna inte är tillgänglighetsanpassade kommer man ju aldrig att få en resa där allt finns. Då får man först kontrollera om hållplatserna ska vara ombyggda, men det skulle också kunna vara något fel i Västtrafiks register, menar Löfmarck (B. Löfmarck, personlig kommunikation, 5 maj 2014).

Dessutom är spårvagnarna i Göteborg ett speciellt kapitel när det gäller tillgängligheten, enligt Ax. "Det är ju inget fel på spårvagnarna, men utav de 260 vagnar vi har är ju bara hälften av dem med lågt golv och rullstolsplats", säger han. Dessutom står över hälften av de nyaste vagnarna still på grund av omfattande rostskador, vilket har resulterat i att man har fått ta fram de gamla vagnarna igen, som egentligen borde vara utdaterade. Detta i kombination med ett ökat resande har gjort det svårt med tillgängligheten på vagnarna i Göteborg, menar Ax (R. Ax, personlig kommunikation, 23 april 2014).

Generellt får jag intrycket av att man å ena sidan gärna medger att kollektivtrafiken kunde och borde ha varit bättre än den är, man att man ändå inte gärna vill medge att några specifika misstag har gjorts. När jag ger konkreta exempel på tillgänglighetsproblem jag uppfattat, så som

den sökning jag gjorde på reseplaneraren här ovan, verkar det som att aktörerna vill få det till att detta är tillfälliga problem. Att reseplaneraren är dåligt uppdaterad och att det skulle vara fel i Västtrafiks register anser jag vara ett försök till att förminska problemen till att det inte är tillgängligheten som brister, utan tekniken runt omkring. Men tekniken runt omkring, såsom en fungerande reseplanerare, menar jag också den kan vara en del av tillgängligheten, om än inte påtaglig och fysisk.

Att spårvagnstrafiken ökar är ju också ett av målen i trafikförsörjningsprogrammet, vilket gör att detta borde vara en medräknad faktor i budgeten, men även detta behandlas som ett problem som man inte riktigt har kunnat förutse.

### 9.3 Diskriminering

Vad gäller frågan om huruvida den otillgängliga kollektivtrafiken skulle kunna vara en form av diskriminering i sig, menar Linda Billberg å ena sidan att ja, blir man utesluten från något så blir man ju diskriminerad. Å andra sidan menar hon att rullstolsanvändare inte blir diskriminerade per se, då det finns alternativ i färdtjänst och Flexlinjen, vilket innebär att man inte blir utesluten från en verksamhet eller ett arbete på grund av att man inte har möjlighet att åka buss eller spårvagn (L. Billberg, personlig kommunikation, 29 april 2014).

Beata Löfmarck resonerar i linje med Billberg, och menar att kommer du inte med en spårvagn på grund av din funktionsvariation, så är det klart att det är en form av diskriminering. Hon vet dock inte riktigt var man drar gränsen, för det är ju samma sak om en barnvagn eller någonting annat inte kommer ombord. Det har också mycket att göra med hur många som är på vagnen, det är ju inte alltid man får plats ombord, menar Löfmarck (B. Löfmarck, personlig kommunikation, 5 maj 2014).

Ulrika Frick menar att det är klart att man kan uppleva det som diskriminering om man inte kommer ombord på spårvagnen på grund av att man använder rullstol. Men man kan också uppleva det så om man inte kommer ombord med en barnvagn. Men det går inte att dimensionera trafiken så att det alltid går ombord tre rullstolar och tio barnvagnar, för då blir konsekvenserna när det gäller utformningen av spårvagnarna orimliga, säger Frick. Så man får göra en avvägning och se till att genomsnittsbehovet möts, och även om det slår över genomsnittet ibland får man väl i så fall hitta ett kompromissfall i det då, till exempel att

kompensera den individ som råkar illa ut, menar hon (U. Frick, personlig kommunikation, 14 maj 2014).

När det gäller det nya lagförslaget om diskrimineringslagstiftningen frågade jag Frick om hon trodde att man skulle jobba annorlunda inom kollektivtrafiken om lagförslaget gick igenom. Enligt henne ligger Kollektivtrafiknämnden och -sekretariatet väldigt bra till när det gäller sina målsättningar, och målsättningarna är höga för att skapa en hög tillgänglighet för alla resenärstyper. Gruppen individer med funktionsvariationer vet de är en grupp som är väldigt beroende av kollektivtrafiken, så det är ett väldigt högt prioriterat område för politikerna för att ge alla en möjlighet att resa. Frick menar att man alltid skulle kunna göra allting bättre och ha mer dialog men att det just nu känns som att de har ett högt fokus på frågan och att de har höga ambitioner att uppnå detta. Sedan är det ju till exempel kommunernas ansvar att anpassa hållplatserna, och där upplyser Kollektivtrafiknämnden om vilka målsättningar de har och att de vill att kommunerna ska möta upp detta så att hållplatserna blir anpassade (Ibid).

Roland Ax menar att han har svårt att svara på frågan om huruvida dagens tillgänglighetsläge i kollektivtrafiken skulle kunna vara någon form av diskriminering. Han säger att han varken vill säga ja eller nej - frågeställningen finns ju, vilket säger någonting om saken, samtidigt som det inte ligger på hans eget bord som tjänsteman att besvara frågan, säger han. Han säger också att han tycket att man ska komma ihåg att det inte är någon som medvetet gjort kollektivtrafiken till vad den är idag utan att man ska komma ihåg att det har varit problem med spårvagnarna som inte går att förutse, samt att utvecklingen går mot ett ökat resande med kollektivtrafiken (R. Ax, personlig kommunikation, 23 april 2014).

Varken Västtrafiks handlingsplan eller Trafikkontorets *Trafik för alla* nämner diskriminering en enda gång. I Trafikförsörjningsprogrammet nämns det vid tre tillfällen, varav två behandlar vad lagen säger, det vill säga att serviceavgift samt tillgång till offentligt ägd infrastruktur ska vara icke-diskriminerande. Dessutom säger delmål 3, som behandlar tillgänglighet, att ”det måste finnas en medvetenhet för att motverka diskriminering och verka för att alla ska få likvärdigt utbud och service oberoende av faktorer som funktionshinder, kön, ålder, etnicitet och sexuell läggning” (Kollektivtrafiksekretariatet, 2012a, s.21-22, 59).



Kollektivtrafiksekretariatets funktionshiderstrategi nämner diskriminering en gång, som en medverkande faktor till att personer med funktionsvariationer tio gånger oftare upplever dålig hälsa (Kollektivtrafiksekretariatet 2012b, s.4).

Jag identifierar tecknet diskriminering som ett element inom denna diskurs, på grund av att ingen av aktörerna verkar kunna dra en självklar gräns för vad som faktiskt är diskriminering, varken i de fyra dokumenten eller genom intervjuerna. I intervjuerna medger några av respondenterna att det skulle kunna vara diskriminering att bli utestängd från att åka kollektivt för att man inte kommer ombord med sin rullstol, samtidigt som de också säger att detta är relativt eftersom man kan känna samma sak om man inte kommer ombord med en barnvagn samt att det ju finns alternativ i färdtjänst och Flexlinjen.

I stort sett verkar begreppet diskriminering utebli från tillgänglighetsdiskursen bland de styrande aktörerna. Begreppet har inte en självklar roll i något av dokumenten, även om de nämns några gånger. Bland respondenterna nämndes detta först när jag ställde konkreta frågor om det, och inte heller verkar det finnas någon självklar koppling mellan diskriminering och tillgänglighet enligt dessa. Jag hävdar att detta element snarare ligger inom det diskursiva fältet, då denna koppling verkar finnas inom andra diskurser, till exempel den tillgänglighetsdiskurs som återfinns bland rullstolsanvändare, exempelvis genom organisationer som DHR och GIL, vilket nämnts tidigare.

Jag hävdar att det finns en problematik i att diskriminering inte är ett fixerat moment inom tillgänglighetsdiskursen bland de styrande aktörerna. Att inkludera diskriminering som en del av diskursen och som något att sträva bort från hade enligt mig ytterligare konkretiserat aktörernas arbete samt varit en del i en eventuell definition av tillgänglighetsbegreppet.

För att inkludera diskriminering som moment i de styrande aktörernas tillgänglighetsdiskurs om kollektivtrafiken, hävdar jag dock att det krävs en ökad förståelse av diskriminering och diskrimineringslagen bland dessa. Om de förslag som handlar om att bristande tillgänglighet ska inkluderas i diskrimineringslagstiftningen går igenom, innebär det att bristande tillgänglighet blir diskriminering kopplat till diskrimineringsgrunden funktionshinder (DiskL, SFS 2008:567; Regeringskansliet, 2014). Detta innebär att det inte enligt lag skulle hålla att säga att det är samma sak om en rullstol inte kommer ombord som om en barnvagn inte kommer ombord – en

jämförelse som både Billberg och Frick i nuläget gör när de talar om gränsdragning gällande diskriminering.

Ett annat problem med att jämföra rullstolsanvändande i kollektivtrafiken med barnvagn i kollektivtrafiken är att man framställer det som att rullstolen är lika valfri att använda sig av som en barnvagn. För småbarnsföräldern finns alternativ till barnvagn om man vet med sig att man ska åka kollektivt – till exempel barsele och bärstol. Visst är det möjligt att det finns för och nackdelar med dessa alternativ, men det finns alternativ som lättare går ombord på en spårvagn eller buss än en barnvagn. Dessa alternativ finns inte för rullstolsanvändare – för att kunna ta sig fram behöver man kunna använda sig av en rullstol.

#### 9.4 Hållbar social utveckling

När jag läste upp Göteborgs Stads definition av social hållbarhet, och frågade hur väl Billberg tycker att detta uppfylls inom kollektivtrafiken inom VGR och Göteborg, svarar hon att kollektivtrafiken uppfyller en mycket viktig social funktion för väldigt många människor, som en del i det sociala samhället. Kollektivtrafiksekretariatet har tillsammans med kommittén för rättighetsfrågor resonerat kring vilken roll kollektivtrafiken har för förverkligandet av de grundläggande mänskliga rättigheterna såsom tillgång till sysselsättning och ett hem. De har kommit fram till att det är att det ska finnas ett grundutbud av kollektivtrafik för alla invånare. Att man ska ha ett antal starka stråk och målpunkter i städerna, och att man på landsbygden ska ha någon form av basutbud. För personer som sitter i rullstol är det tillgänglighetsanpassade nätet som är under utveckling en slags basstandard. Billberg menar att medan detta basutbud förvisso inte är heltäckande, är inte heller kollektivtrafiken i sig heltäckande, utan man får komplettera med andra lösningar (L. Billberg, personlig kommunikation, 29 april 2014).

Även Ax menar att kollektivtrafiken fyller en viktig funktion när det kommer till social hållbarhet. Han berättar om när Västtrafik för längesedan startade upp servicelinjer i bland annat Kinna. De anlätade då en professor från Lund för att göra intervjuer med brukarna av dessa servicelinjer, som ofta menade att även om det tar längre tid att resa runt med servicelinjen är det livskvalité, menar Ax. De resande kunde åka till många platser som de inte annars kunde, precis som vi nu har Flexlinjen i Göteborg, vilket man inte ska glömma, säger Ax. “Jag säger att all kollektivtrafik är till för alla, oavsett om det är en som har ett funktionshinder, oavsett om personen är gammal eller ung. Det finns såklart synpunkter om allt, men det kanske bara är en

promille som känner så. De flesta är nöjda. Jag tycker att Västtrafik och kollektivtrafiken är en stor del av den sociala hållbarheten.”, avslutar Ax (R. Ax, personlig kommunikation, 23 april 2014).

Löfmarck menar att kollektivtrafiken och hållplatserna spelar en roll i den sociala hållbarheten på det sättet att alla ska ha chansen att åka på lika villkor i kollektivtrafiksystemet. Hur bra de uppnår Göteborgs Stads definition menar hon är svårt att svara på. Det kan aldrig bli full tillgänglighet när det handlar om utemiljö, menar hon, och tillägger att gällande hållplatsutformningen kan de inte komma så mycket längre just nu. Hon menar dock att hon skulle vilja höja plattformen ytterligare för att få ett nollat insteg, eftersom det fortfarande är avstånd mellan plattformarna och golvet, men att detta inte fungerar i nuläget eftersom det är många olika modeller av fordon som stannar vid hållplatserna.

Löfmarck nämner också trygghet som en faktor i den sociala hållbarheten. Att man ska kunna ta sig självständigt på och av vagnen, vilket det i nuläget är problem med eftersom exempelvis ramperna ofta slutar fungera. Löfmarck menar att hon hellre hade sett ett manuellt system, som till exempel att ha rampen som en lucka som vem som helst kan fälla ut. Då blir systemet inte så sårbart och man slipper vara beroende av ett tekniskt hjälpmedel som kan påverkas av till exempel väder. Hon menar att detta skulle öka tryggheten, och att hon själv om hon skulle varit brukare skulle ha föredragit detta över att riskera att det inte fungerade (B. Löfmarck, personlig kommunikation, 5 maj 2014).

Ulrika Frick menar att hon och Kollektivtrafiknämnden på en övergripande nivå jobbar mycket med hållbarhet, och i sina visioner säger de att regionerna ska vara ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbara. Då hon är miljöpartist anser hon det vara ett mycket viktigt begrepp att jobba med, och det ligger även som bakgrund i målsättningarna även om det inte står ordagrant, menar hon. När det gäller kollektivtrafikens roll i detta handlar det ju om att göra det möjligt för befolkningen att kunna ta sig till arbete och studier utan att behöva vara beroende av en bil. Kollektivtrafiken är som ett nav i den sociala hållbarheten, enligt Frick. Eftersom Göteborg är så utmärkande med stadsdelar, vissa med väldigt låg social hållbarhet, möjliggör kollektivtrafiksystemet att folk kan ta sig till andra områden, gå i skolan och söka jobb på andra ställen än precis där man bor. Biljettpriserna är också en del av denna sociala hållbarhet, menar

Frick – ”Biljettpriserna är en nyckelfråga för den politik som jag representerar, att hålla dem nere för att uppnå hög jämlikhet.” (U. Frick, personlig kommunikation, 14 maj 2014).

Ingen av texterna nämner social hållbarhet. Den enda texten som har något fokus på hållbarhet överhuvudtaget är Trafikförsörjningsprogrammet, vilket endast nämner det i en miljökontext.

Social hållbarhet är ett element inom tillgänglighetsdiskursen bland dessa aktörer som förvisso refereras till som viktigt av samtliga respondenter, men samtidigt inte nämns överhuvudtaget i de fyra dokument aktörerna givit ut. Jag uppfattar det som att tillgänglighet snarare ses som ett element inom social hållbarhet, än att social hållbarhet ses som ett element inom tillgänglighetsdiskursen. Detta då min initiala fråga till respondenterna handlade om hur väl kollektivtrafiken och respektive styrande aktör uppfyllde Göteborgs Stads definition av social hållbarhet, medan svaren konsekvent talade om vilken roll kollektivtrafiken har i den sociala hållbarheten. Aktörerna anser att kollektivtrafiken och därmed tillgängligheten spelar en stor roll inom den sociala hållbarheten, Frick menar till och med på att den är ett nav inom social hållbarhet – men samtidigt talar ingen om hur väl kollektivtrafiken går i linje med social hållbarhet.

Jag håller med om att kollektivtrafiken har en stor roll i den sociala hållbarheten, särskilt i urbana områden så som Göteborg runt om i världen. Att kunna ta sig fram till jobb och skola är, precis som Frick säger, möjliggjort delvis genom kollektivtrafiken. Om vi drar oss till minne Bruntlandsrapportens definition av hållbarhet – “Development is sustainable if it satisfies present-day needs without compromising the capacity of future generations to satisfy their needs” – har kollektivtrafiken enligt mig en stor del i att uppfylla denna, med tanke på att det är ett miljövänligt alternativ. En kollektivtrafik som är attraktiv för en stor målgrupp och i stor mån ersätter färdmedel som bil, minskar också miljöpåverkan inför kommande generationer.

Respondenterna använder begrepp som *livskvalité*, *trygghet* och *möjliggörande* för att beskriva kollektivtrafiken och dess roll i den sociala hållbarheten. Alla dessa tecken är enligt mig något som går i linje med Bruntlandsrapportens definition av social hållbarhet, och således den definition som används för denna uppsats. Men dessa tecken beskriver enligt mig inte kollektivtrafiken som den är i nuläget, utan avspeglar snarare någon slags idealbild av kollektivtrafiken, då det är tydligt genom resten av intervjuerna samt i styrdokumentet att det är en lång väg kvar tills kollektivtrafiken blir helt tillgänglig.

## 9.5 Rättvisa

Jag bad respondenterna reflektera över hur kollektivtrafiken skulle se ut för att bli så rättvis som möjligt, om de hade fått fria händer att utforma en helt ny kollektivtrafik. Roland Ax hade inget svar på frågan, utan svarade ”Du ställer en fråga som jag inte har något svar på. Kollektivtrafiken är ingen isolerad del i samhället utan din fråga är större än enbart kollektivtrafik.” (R. Ax, personlig kommunikation, 23 april 2014).

Linda Billberg menar att det hade varit bra att börja med att flytta om i själva städerna, så de blev lite mer kollektivtrafikvänliga. På det sättet hade man kunnat nå många fler målpunkter, bostäder och verksamheter med kollektivtrafiken. Eftersom man i och med detta skulle få fler resenärer, skulle man också få ett mycket bättre utbud, vilket skulle kunna innebära femminuterstrafik överallt och att alla vagnar skulle vara anpassade med rullstolsplatser, låggolv och så vidare. Alla standardmått skulle även vara samma, då det idag utgör ett problem att de är så olika (L. Billberg, personlig kommunikation, 29 april 2014).

Beatrice Löfmarck svarade på samma fråga att hon skulle vilja att hållplatsplattformen var i samma nivå som golvet, för användarna, och att det också kom såpass långt intill att man minimerar glappet samt att ingen skulle behöva avstå från att gå på för att det inte finns någon tillgänglig plats på vagnen. “Men det är ju lite svårt att knö med rullstol”, lade hon till (B. Löfmarck, personlig kommunikation, 5 maj 2014).

Ulrika Frick hade inte som Billberg och Löfmarck något svar som inbegrep specifika tekniska/infrastrukturella lösningar, utan resonerade istället om vad begreppet rättvisa i själva verket innebär. Hon menar att de i Kollektivtrafiknämnden och -sekretariatet diskuterat detta begrepp väldigt mycket, och att det finns många olika aspekter av det. Är det rättvist för någon grupp blir det orättvist för någon annan, menade hon.

”Är det rättvist att alla dörrar ska vara låggolv så att alla kommer ombord om det medför höga gnisselnivåer för de som bor intill? Nej, då kanske det inte är det. Då kanske man får kompromissa någonstans och säga att ja det är klart att du ska komma på, men kanske inte i alla dörrar när tekniken sätter begränsningar någon annanstans.”, menar Frick.

Hon menar att man för att uppnå en så rättvis kollektivtrafik som möjligt måste hitta en balans i vad som är rimligt utifrån olika förutsättningar och olika behov. Frick exemplifierar med att det

till exempel finns många med psykiska funktionsvariationer som störs av vissa saker, som det audiovisuella utropet. Detta är med andra ord ett störande moment för vissa grupper, men ett väldigt stort stöd för andra (U. Frick, personlig kommunikation, 14 maj 2014).

Inget av de fyra dokumenten nämner rättvisa.

Jag finner den spretiga diskussionen kring rättvisa intressant. I relation till Rawls rättviseteori anser jag att Frick är den enda som för en diskussion som tar även andra grupper än rullstolsanvändare och individer med andra funktionsvariationer i beräkning. Jag tolkar det som att rättvisa för Frick blir ett element som är relativt, och snarare handlar om att uppnå en balans så att så många som möjligt får en så bra kollektivtrafik som möjligt, något som går i linje med Rawls tankeexperiment.

Jag tolkar Rawls tankeexperiment som att det är meningen att man ska utforma ett samhälle som är så rättvist som möjligt för alla individer, varav jag finner Fricks tankar om kompromisser intressanta. Jag skulle dock vilja problematisera att Frick talar om just kompromisser mellan att det ska gå att komma på med rullstol i alla dörrar och att det är höga gnisselnivåer för de individer som bor runt omkring. Här är enligt mig dessa två problem inte att likställa, då problemet med gnissel borde gå att lösa på ett annat sätt än att bygga färre låggolvsdörrar.

Att både Billberg och Löfmarck använder sig av så specifika tekniska och infrastrukturella lösningar för att förklara hur en rättvis kollektivtrafik ser ut för dem, ser jag som en produkt av att hela tillgänglighetsdiskursen bland styrande aktörer i kollektivtrafiken är väldigt teknisk. Elementet rättvisa blir för dem ett tekniskt begrepp. Enligt mig har även dialogen med brukargrupperna med rättvisa att göra – att involvera brukarna i de beslut som tas, och att lyssna på vad de tycker och tänker kan bidra till en mer rättvis kollektivtrafik.

Fortsättningsvis anser jag att elementet rättvisa, liksom social hållbarhet, verkar vara något som kollektivtrafiken är en del av och inte tvärt om. Indikatorer på detta är enligt mig att rättvisa inte nämns i något av de analyserade dokumenten, samt Ax svar på frågan där han hävdar att frågan är mycket större än hela kollektivtrafiken. Därmed är rättvisa någonting som omsluter samhället, men det är inte nödvändigtvis en del i varje separat del av detta, enligt tillgänglighetsdiskursen bland styrande aktörer i kollektivtrafiken.

## 9.6 Makt

När vi drar oss till minnes den socialkonstruktionistiska, Foucauldianska synen på makt, minns vi att Foucault hävdar att kunskap och makt är socialt konstruerad, och verkar genom diskurser som cirkulerar i våra dagliga liv. Kombinerat med ståndpunktsepistemologins förståelse av kunskap som att den alltid skapas i specifika kontexter samt att det är kombinationen av tillgängliga resurser inom en specifik kontext som skapar förståelse och kunskap, är detta även min förståelse av hur makt verkar. Nedan kommer min analys av hur makt utövas och kunskap skapas inom den tillgänglighetsdiskurs som finns bland styrande aktörer inom kollektivtrafiken i Göteborg och Västra Götaland.

### 9.6.1 Den uteblivna brukaren

En observation jag gjorde vid några av intervjuerna var att brukarna av kollektivtrafiken inte nämndes lika mycket som jag hade förväntat mig. I stor utsträckning talades det istället mycket om tekniska specifikationer och standards, och de konkreta sakerna i den fysiska miljön som enligt respondenterna skapar tillgänglighet. När Billberg ska svara på om VGR har någon definition av tillgänglighet, nämner hon till exempel inte brukarna en enda gång, förutom när hon använder sig av det mer generella "tillgänglighet för alla resenärsgupper". Hon talar istället i termer av mått och tekniska specifikationer på hållplatser, som höjd på bänk, och specifika anpassningar av spårvagnar och bussar såsom lift, låggolv och rullstolsplats (L. Billberg, personlig kommunikation, 29 april 2014). Detta sätt att tala om tillgänglighet är återkommande i samtliga styrdokument samt de intervjuer jag genomfört, med undantag för när man talar om de gånger man använt sig av brukargrupper för att testa hur bra kollektivtrafiken fungerar. Dessutom skriver Trafikkontoret i *Trafik för alla* att "det räcker inte att fysiska mått är uppfyllda utan planeringen och utformningen måste baseras på kunskap om brukarnas behov" – varpå sida efter sida med fysiska mått som behöver uppfyllas beskrivs (Trafikkontoret, 2013, s.5). Oavsett om detta sätt att tala om brukaren är en omedveten handling eller en medveten strategi, är detta en maktutövning som skapas i denna specifika diskurs. Denna skapar i sin tur en viss typ av förståelse av brukaren – eller snarare en icke-förståelse av denne. I denna icke-förståelse uteblir brukarens roll till stor del från diskursen, och således, hävdar jag, från arbetet kring kollektivtrafiken. Brukaren blir på ett sätt en del av det diskursiva fältet, och framställs genom de styrande aktörernas diskurs snarast som passiva mottagare istället för aktörer - vad som återstår

är då tekniska och infrastrukturella specifikationer. Då diskursen konstrueras utifrån tekniska parametrar, menar jag att det kan leda till att andra aspekter av tillgänglighet bortses från.

Visserligen talas det om att brukargrupper används för tester av kollektivtrafiken, men som nämnts tidigare verkar detta till största del endast ske i samband med uppstart av något nytt eller i samband med formuleringen av nya styrdokument. Brukaren blir alltså endast aktörer i kollektivtrafiken inom de styrande aktörernas tillgänglighetsdiskurs vid dessa få tillfällen – och vid övriga reduceras de genom diskursens makt till passiva objekt. En kontinuerlig dialog mellan brukare och styrande aktörer skulle med största sannolikhet förändra denna konstruktion av brukaren inom denna diskurs, hävdar jag.

### 9.6.2 Konkurrerande intressen

Att det fortfarande ser ut som det gör när det gäller tillgänglighet i Västra Götaland trots att lagen om handikappanpassad kollektivtrafik funnits sedan 1979 förklarar Linda Billberg med att det inte finns några restriktioner eller påföljder för den som inte följer lagen - det är helt enkelt en politisk prioriteringsfråga hur mycket pengar man avsätter för tillgänglighetsarbetet. Vad gäller diskrimineringslagstiftningen och det nya förslaget till diskrimineringslagen menar Billberg att både VGR och Västtrafik försöker påverka kommunerna att jobba på tillgängligheten genom att varje år skicka ut brev där det står vilka hållplatser kommunerna har kvar att anpassa, och att det finns pengar att söka. Dock söker inte alla kommuner pengar, och prioriterar inte det arbetet. Billberg berättar att Kollektivtrafiknämnden kommer att fortsätta jobba som de gör om den nya kollektivtrafiklagen träder i kraft, genom att försöka påverka kommunerna och redovisa resultatet för nämnden. Mer kan de enligt Billberg inte göra, då hållplatserna är ett kommunansvar (L. Billberg, personlig kommunikation, 29 april 2014).

Ulrika Frick menar att det ser ut som det gör på grund av spårvagnsupphandlingarna – de skjuts på framtiden och man kan inte bygga om de gamla vagnarna hur som helst samtidigt som man måste ha trafik, menar hon. Då får man försöka hitta någon form av avvägning för att ändå möjliggöra resan, som att exempelvis ordna så att åtminstone varannan tur möjliggörs om man är rullstolsburen. Men alla i upphandlingar som görs nu är det en självklarhet att man som rullstolsburen ska kunna komma in i alla vagnar, menar Frick.

När vi senare kommer in på ämnet diskriminering återkommer Frick till rättvisebegreppet, och säger att hon skulle känna att det blev helt orättvist om de skulle lägga så höga kostnader på att



utforma fordonen så att de skulle kunna tillmötesgå varje stund och varje situation, då dessa kostnader i så fall skulle läggas på skatten istället (U. Frick, personlig kommunikation, 14 maj 2014).

Utifrån ovanstående material märker vi att det inte bara är att skapa tillgänglighet trots att tillgänglighet är ett högt prioriterat mål. Istället finns andra intressen som kan prioriteras över tillgänglighet. Ett konkret exempel är när Frick säger att det skulle vara orättvist att lägga så höga kostnader på tillgänglighetsanpassningen av kollektivtrafiken, då detta skulle drabba skattebetalarna. Vid ett annat tillfälle säger hon att biljettpiserna är en nyckelfråga för den politik hon representerar – att kunna hålla dem nere för att uppnå hög jämlikhet. Här ställs alltså två diskurser mot varandra – tillgänglighetsdiskursen för rullstolsanvändare och individer med andra funktionsvariationer mot en (ekonomisk) jämlikhetsdiskurs. Här blir det alltså upp till politikerna att avgöra vilken av frågorna som är viktigast, och vid detta avgörande skapas också makt och därigenom en förståelse av vilken fråga som är viktigast.

Ett annat konkret exempel på vilken makt som skapas genom de styrande aktörernas agens inom tillgänglighetsdiskursen får vi genom Billbergs uttalande om att anledningen till att tillgänglighet fortfarande inte är uppnådd inom kollektivtrafiken beror på att det inte finns några repressalier. Den juridiska diskursen, som redan 1979 konstaterade att kollektivtrafiken ska vara anpassad för individer med funktionsvariationer, borde vara den hegemoniska diskursen i detta fall, då alla Sveriges myndigheter och företag måste följa Sveriges lag. Men då det inte finns några påföljder för den tjänsteman eller politiker som inte följer lagen blir denna juridiska diskurs inte längre styrande i detta fall, utan makten att identifiera vad som är viktigast att arbeta med inom kollektivtrafiken lämnas till de styrande aktörerna inom densamma.

### 9.6.3 Särlosningar

Det blir problematiskt att räkna med att använda sig av särlosningar såsom färdtjänst och Flexlinjen, på det sätt som Billberg indikerar att man kan göra om någon inte skulle kunna åka med spårvagnen eller bussen. Flexlinjen är ofta inget alternativ om man behöver ta sig till arbetet, då en linje går inom samma område, och färdtjänst är ofta väldigt svårpassat och kräver en helt annan typ av framförhållning än att åka med spårvagn eller buss. GIL exemplifierar problematiken med färdtjänst på sin hemsida - ”Ur verkligheten 2012: Du ringer och beställer en färdtjänstresa, du ska vara på ett möte 15.00-16.30. Du får välja om du vill åka

hem 15.45 eller 18.45.” Enligt GIL innehåller färdtjänst ”så många begränsningar att det är omöjligt att vara aktiv och delaktig i samhället”, och det är enligt dem orimligt att använda sig av färdtjänst när man ska få det dagliga livet med arbete, familj och fritid att gå ihop (Göteborgskooperativet för Independent Living, u.å.).

Då både Billberg och de andra respondenterna hänvisar till dessa visar på hur kunskap genom diskursens makt skapas om att färdtjänst är ett bra alternativ. Detta trots att brukarorganisationer som GIL anser att särlösningar som färdtjänst är mycket tveksamma, samt att det enligt KOLLA-projektet är 14 gånger dyrare med en färdtjänstresa än en kollektivtrafikresa (Göteborgs Stad Grafiska Gruppen, 2010)

## 10.0 Sammanfattande diskussion och slutsatser

Forskningsfrågorna har med hjälp av analys av respondentintervjuer samt de fyra styrdokument som berörs i denna studie fått svar som enligt mig ger en bra indikation på hur tillgänglighetsdiskursen gällande rullstolsanvändare ser ut bland de styrande aktörerna inom Göteborgs och Västra Götalands kollektivtrafik:

- Vad är tillgänglighet, enligt dessa aktörer? Och vad är tillgänglighet gällande rullstolsanvändning i kollektivtrafiken, enligt desamma?

Vi har sett att samtliga styrdokument och respondenter förutom de som tillhör Västtrafik inte har någon definition av vad tillgänglighet egentligen är. Istället finns mål som innefattar tekniska mått och fysisk utrustning i styrdokumenterna som får agera ramverk för vad tillgänglighet är. Exempel på några av dessa mått och utrustningar gällande tillgänglighetsanpassning för rullstolsanvändare är att ramp eller lift samt läggolv och rullstolsplats. Funktionshinderstrategin utpekades av Frick och Billberg som basen för tillgänglighetsarbetet, medan Trafikkontoret utgår ifrån *Trafik för alla*. Västtrafik har visserligen en definition av tillgänglighet, men då aktörerna inte har någon gemensam definition av tillgänglighet uppnår de inte heller en gemensam förståelse av vad tillgänglighet är. I vissa sammanhang skulle aktörerna därför kunna motverka tillgänglighet genom att sträva i olika riktningar för att nå denna, hävdar jag.

- Vad ser de styrande aktörerna inom kollektivtrafiken i Göteborg och Västra Götalands län för orsaker till eventuellt missgynnande av rullstolsanvändande individer när det handlar om fysisk tillgänglighet i kollektivtrafiken?

På frågor som berörde denna frågeställning, till exempel när aktörerna tillfrågades om varför läget är som det är i kollektivtrafiken trots att det har funnits en lag om tillgänglighetsanpassad kollektivtrafik sedan 1979, eller frågan som berörde min exempelresa på reseplaneraren med rullstolsplats och övrig anpassning, fick jag en rad intressanta svar. Exempel på vad aktörerna tyckte var den största anledningen till detta missgynnande var upphandlingen av spårvagnarna, att spårvagnarna är i dåligt skick samt att reseplaneraren inte fungerar som den ska. Det svar jag fann mest intressant var dock att det helt enkelt inte finns några restriktioner eller påföljder för den som inte följer lagen, och därför kan kommuner och andra aktörer som har i uppdrag att utföra tillgänglighetsanpassningarna komma undan med att inte göra dem. Här har vi ett konkret

exempel på att aktörerna har möjlighet att *välja* bort tillgänglighetsarbetet, vilket i sig är ett maktutövande inom tillgänglighetsdiskursen som gör att kunskapen om tillgänglighet och förståelsen av tillgänglighetens relevans inom kollektivtrafiken även kan minska.

- Uppfattas ett sådant missgynnande som att det diskriminerar rullstolsanvändare?

Det verkar inte som att aktörerna själva har ett svar på denna fråga. Varken i styrdokument eller intervjuer kan en självklar gräns dras om vad diskriminering innebär. Begreppet diskriminering verkar i stort sett utebli från tillgänglighetsdiskursen bland dessa aktörer, trots att diskrimineringslagstiftningen är på väg att förändras till att innefatta bristande tillgänglighet. Kunskapen om diskrimineringsgrunderna verkar brista, då att inte komma ombord på en buss/spårvagn för att man har rullstol jämförs med samma situation med en barnvagn. Ingen av respondenterna svarar ett tydligt ja eller nej på frågan om den otillgängliga kollektivtrafiken skulle kunna vara en form av diskriminering eller kan tydligt säga var gränsen för diskriminering går.

Mot bakgrund av ovanstående kan argumenteras att tillgänglighetsdiskursen gällande rullstolsanvändning inom kollektivtrafiken bland de styrande aktörerna inom densamma verkar vara konstruerad efter en rad tekniska parametrar, och således inte lämnar utrymme för en tillgänglighetsdialog med brukaren. Begrepp som tillgänglighet, funktionshinder och funktionsnedsättning förblir element och flytande signifikanter inom diskursen då de inte definierats, vilket skapar ett hinder för att kollektivtrafiken blir fullt tillgänglig. Slutligen verkar denna tillgänglighetsdiskurs inte innefatta en diskrimineringsaspekt, och begrepp som rättvisa och social hållbarhet verkar visserligen viktiga för samtliga styrande aktörer, men verkar inte heller ha en självklar del av deras tillgänglighetsdiskurs.

## 10.1 Vidare forskning

Gällande vidare forskning inom området föreslår jag att titta närmare på tre aktörer som på grund av tidsbrist uteslöts i denna studie. För det första Göteborgs Spårvägar, som är en viktig aktör inom kollektivtrafiken om man begränsar sig till Göteborg. För det andra, kommittén för rättighetsfrågor inom VGR, vars perspektiv på social hållbarhet och rättvisa inom kollektivtrafiken hade kunnat vara intressant att titta vidare på. Avslutningsvis vill jag även rekommendera att vidare forskning tittar närmare på kommunerna inom VGR och deras

perspektiv på varför man till exempel gör ett aktivt val om att inte äska pengar för tillgänglighetsanpassning av hållplatser och således stagnerar tillgänglighetsprocessen.

## 11.0 Referenslista

Blake, M. (nd). *International Justice*. Hämtad 1 november 2013, från <http://plato.stanford.edu/entries/international-justice/>

Carlsson, G. (2002). *Catching the bus in old age: methodological aspects of accessibility assessments in public transport*. Diss. (sammanfattning) Lund : Univ., 2002. Lund.

DHR. (u.d). *Tillgänglighet*. Hämtad 24 april, 2014, från Förbundet för ett Samhälle Utan Rörelsehinder, <http://dhr.se/dhr-paverkar/tillganglighet>

DO. (u.å). *FAQ om diskriminering*. Hämtad den 2 april, 2014, från Diskrimineringsombudsmannen, <http://www.do.se/sv/Fakta/Fragor-och-svar/Allmanna-fragor-om-diskriminering/>

DO. (2013). *Diskrimineringsgrunderna*. Hämtad den 28 oktober, 2013, från Diskrimineringsombudsmannen, <http://do.se/sv/Fakta/Diskrimineringsgrunderna>

Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H. & Wängnerud, L. (red.) (2012). *Metodpraktikan: konsten att studera samhälle, individ och marknad*. (4., [rev.] uppl.) Stockholm: Norstedts juridik.

FN. (2012). *FN:s allmänna förklaring av de mänskliga rättigheterna*. Hämtad den 1 november, 2013, från Förenta Nationerna, <http://www.fn.se/fn-info/vad-gor-fn/manskliga-rattigheter-och-demokrati/fns-allmana-forklaring-om-de-manskliga-rattigheterna-/>

F Bromley, R. D., Matthews, D. L., & Thomas, C. J. (2007). *City centre accessibility for wheelchair users: The consumer perspective and the planning implications*. *Cities*, 24(3), 229–241. doi:10.1016/j.cities.2007.01.009

Foucault, M. (1972). *Vetandets arkeologi*. Staffanstorps: Cavefors.

Foucault, M. (2002). *Sexualitetens historia. Bd 1, Viljan att veta*. ([Ny utg.]). Göteborg: Daidalos.

Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder. (u.å.). *Tillgänglighet*. Hämtad 18 maj, 2014, från Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder, <http://dhr.se/dhr-paverkar/tillganglighet>

Gilje, N. & Grimen, H. (2007). *Samhällsvetenskapernas förutsättningar*. (3. uppl.) Göteborg: Daidalos.

Grönvall, O. (2004). *Funktionshindrades tillgänglighet i trafikmiljön: intressekonflikter som barriär?*. Lic.-avh. Lund : Univ., 2004. Lund.

Göteborgskooperativet för Independent Living. (u.å.). Västtragik. Hämtad 18 maj, 2014, från Göteborgskooperativet för Independent Living, <http://www.gil.se/om-gil/socialpolitik/vasttragik/>

Göteborgs Stad. (2014). *Trafikkontoret*. Från [http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/trafikkontoret!/ut/p/b1/04\\_SjzS0NLIwMjQyNzbXj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOKNTL0DnYy8jA383QJdDIxC3BzDAkJ8nExDjfVzoxwVAcyRfes!/](http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/trafikkontoret!/ut/p/b1/04_SjzS0NLIwMjQyNzbXj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOKNTL0DnYy8jA383QJdDIxC3BzDAkJ8nExDjfVzoxwVAcyRfes!/)

Göteborgs Stad Grafiska Gruppen. (2010). *På väg mot en resa utan hinder* [Broschyr]. Göteborg: Taberg Media Group. Från [http://goteborg.se/wps/wcm/connect/952b7fa2-0803-4dd5-ac8c-1f8bbd501ed9/KOLLA-broschyr+version+2.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT\\_TO=URL&CACHEID=952b7fa2-0803-4dd5-ac8c-1f8bbd501ed9](http://goteborg.se/wps/wcm/connect/952b7fa2-0803-4dd5-ac8c-1f8bbd501ed9/KOLLA-broschyr+version+2.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=URL&CACHEID=952b7fa2-0803-4dd5-ac8c-1f8bbd501ed9)

H. Filiz Alkan Meshur. *Accessibility For People With Disabilities In Urban Spaces: A Case Study of Ankara, Turkey*. (2013). Archnet-IJAR: international journal of architectural research, 7(2), 43–60.

Kates, Robert W Thomas M. Parris, and Anthony A. Leiserowitz 2005. *What is sustainable development? Goals, values, indicators and practice*. Environment: Science and Policy for Sustainable Development April 2005: 47 (3): 8 – 21. Hämtad den 28 oktober, 2013, från [http://www.hks.harvard.edu/sustsci/ists/docs/whatisSD\\_env\\_kates\\_0504.pdf](http://www.hks.harvard.edu/sustsci/ists/docs/whatisSD_env_kates_0504.pdf)

Kollektivtrafiksekretariatet. (2012a). *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland: Förslag till trafikförsörjningsprogram Inför Regionstyrelsens möte den 4 sept 2012*. Göteborg: Kollektivtrafiksekretariatet. Från [http://www.vgregion.se/upload/RF\\_och\\_RS/Trafikf%C3%B6rs%C3%B6rjningsprogram%20L%C3%A5guppl%C3%B6st.pdf](http://www.vgregion.se/upload/RF_och_RS/Trafikf%C3%B6rs%C3%B6rjningsprogram%20L%C3%A5guppl%C3%B6st.pdf)

Kollektivtrafiksekretariatet. (2012b). *Strategi för funktionshinderanpassning av kollektivtrafiken: Antagen av kollektivtrafiknämnden 2012-09-27*. Göteborg:

Kollektivtrafiksekretariatet. Från

[http://www.vgregion.se/upload/Regionkanslierna/KollektivtrafiknC3%A4mnden/Bilaga\\_TFP\\_Funktionshinderanpassning\\_130107low.pdf](http://www.vgregion.se/upload/Regionkanslierna/KollektivtrafiknC3%A4mnden/Bilaga_TFP_Funktionshinderanpassning_130107low.pdf)

Loux, M.J. (2006). *Metaphysics: a contemporary introduction*. (3rd ed.) New York: Routledge.

Olsson, Sören. (2012). *Social Hållbarhet i ett planeringsperspektiv*. Hämtad den 2 november, 2013, från Göteborgs stad,  
<http://goteborg.se/wps/wcm/connect/c62d9e004a2fb920b8dfbfadc899f744/Artikel+om+social+h%C3%A5llbarhet.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=c62d9e004a2fb920b8dfbfadc899f744>

Rawls, J. (1971). *A Theory of Justice* [Elektronisk resurs].

Regeringskansliet. (2014). *Bristande tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning ny diskrimineringsgrund*. Hämtad 2 april, 2014, från Regeringskansliet,  
<http://www.regeringen.se/sb/d/18158/a/235261>

Riksdagen. (2013). *Hela resan hela året!: En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning*. Stockholm: Riksdagstryckeriet. Från  
[http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Utredningar/Rapporter-fran-riksdagen/Hela-resan-hela-aret---En-upp\\_H10WRFR5/?html=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Utredningar/Rapporter-fran-riksdagen/Hela-resan-hela-aret---En-upp_H10WRFR5/?html=true)

Socialdepartementet. (2000). *Från patient till medborgare: En nationell handlingsplan för handikappolitiken*. Hämtad 23 maj, 2014, från Regeringskansliet,  
<http://www.regeringen.se/content/1/c4/14/78/e9da3800.pdf>

Socialstyrelsen. (2003). *Klassifikation av funktionstillstånd, funktionshinder och hälsa*. Hämtad den 26 oktober, 2013, från Socialstyrelsen,  
<http://www.socialstyrelsen.se/Lists/Artikelkatalog/Attachments/10546/2003-4-1.pdf>.



Socialstyrelsen. (u.å.). *Frågor och svar om funktionsnedsättning och funktionshinder, användning av begreppen*. Hämtad 6 maj, 2014, från Socialstyrelsen, <http://www.socialstyrelsen.se/fragorochsvar/funktionsnedsattningochfunktio>

Sprague, J. (2005). *Feminist methodologies for critical researchers: bridging differences*. Walnut Creek, CA: Alta Mira Press.

Trafikkontoret. (2013). *Trafik för alla: Trafikkontorets tillgänglighetsprogram för 2014-2018*. Göteborg: Trafikkontoret. Från <http://goteborg.se/wps/wcm/connect/d390ec44-28cd-4b3c-88b5-ed5a17d10529/TRAFIKFORALLAtillganglighetsprogrambeslutsunderlag.pdf?MOD=AJPERES>

Utopia. (2012). *Om orden*. Hämtad 23 maj, 2014, från Utopia, <http://utopias.se/om-orden/>

Vetenskapsrådet (2002). *Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning*. Stockholm: Vetenskapsrådet.

Västrafik. (2004). *Handlingsplan: Ökad tillgänglighet för personer med funktionshinder*. Göteborg: Västrafik. Från <http://frida.port.se/fridadocs/aqvt/tillgang/Handlingsplanen%20-%20C3%96kad%20tillg%C3%A4nglighet%20f%C3%B6r%20personer%20med%20funktionshinder.pdf>

Winther Jørgensen, M. & Phillips, L. (2000). *Diskursanalys som teori och metod*. Lund: Studentlitteratur.

World Commission on Environment and Development (1987). *Our common future*. [Nairobi]: [United Nations Environment Programme].

Zeljko, Tomas. (2012). *Kollektivtrafiknämnden*. Hämtad 23 april, 2014, från Västra Götalandsregionen, <http://www.vgregion.se/sv/Vastra-Gotalandsregionen/startside/Kollektivtrafik/Kollektivtrafiknamnden/>

Zeljko, Tomas. (2013a). *Kollektivtrafiken i Västra Götaland*. Hämtad 23 april, 2014, från Västra Götalandsregionen, <http://www.vgregion.se/sv/Vastra-Gotalandsregionen/startside/Kollektivtrafik/>

Zeljko, Tomas. (2013b). *Trafikförsörjningsprogrammet - så utvecklas kollektivtrafiken*. Hämtad 23 april, 2014, från Västra Götalandsregionen, <http://www.vgregion.se/sv/Vastra->

Gotalandsregionen/startside/Kollektivtrafik/Trafikforsorjningsprogrammet--sa-utvecklas-kollektivtrafiken/

Zeljko, Tomas. (2013c). *Västtrafik – en del av Västra Götalandsregionen*. Hämtad 22 maj, 2014, från Västra Götalandsregionen, <http://www.vgregion.se/sv/Vastra-Gotalandsregionen/startside/Kollektivtrafik/Vasttrafik/>

## BILAGA A Intervjuguide

1. Har du eller [respektive aktör] någon definition av tillgänglighet som ni utgår från i arbetet som handlar om kollektivtrafiken?

2. Hur arbetar du och [respektive aktör] för att förbättra tillgängligheten i kollektivtrafiken för rullstolsanvändare?

3. Om du fick chansen att utforma en så rättvis kollektivtrafik som möjligt, hur skulle den se ut? Anser du att rättvisa är något som du eller [respektive aktör] har i åtanke när ni arbetar?

4. Enligt rapporten *Hela resan hela året!* från riksdagen 2013 är endast 82 % av bussarna och 53 % av spårvagnarna i Västra Götalands län tillgänglighetsanpassade. Varför ser det ut såhär? Vilka orsaker kan du se till att siffran inte ligger på 100 %, med tanke på att lagen om handikappanpassad kollektivtrafik funnits sedan 1979? Anser du att detta skulle kunna vara en form av diskriminering?

5. Jag gjorde en enkel sökning på Västtrafiks reseplanerare. Första sökningen gjorde jag en vanlig sökning där jag ville ta mig från Kaptensgatan till Olivedalsgatan - en central rutt som jag själv åker varje dag till universitetet. De resor som kom upp skulle alla ta mig till Olivedalsgatan inom 45 minuter. Jag gjorde sedan om sökningen, och kryssade då i att jag tar mig fram långsamt mellan hållplatser, att jag vill resa till och från hållplatser som rymmer en rullstol, att jag vill resa med rullstolsplats och med låggolv ELLER ramp. Inga val uppfyllde mina tillval helt. Av fem resor gick två bort helt på grund av att det inte fanns en rullstolsplats, och tre av dem hade begränsat utrymme för på- och avstigning på vagn eller hållplats. Inte heller hållplatserna var helt tillgänglighetsanpassade. Vad anser du om det här?

6. Göteborgs Stads definition av social hållbarhet är

Social hållbarhet handlar kortfattat om att två saker ska finnas i ett samhälle. Den ena är välfärd och innebär att människor ska ha en ha en hygglig standard och leva i en trivsamt miljö. Välfärd betyder också att fördelningen av livets goda ska vara någorlunda rättvis.

Den andra saken är att sociala system, som samhällen, ska ha en förmåga att lösa problem som människor hamnar i.

Hur väl tycker du att detta uppfylls när det gäller kollektivtrafiken? Är social hållbarhet något som [respektive aktör] arbetar med när det gäller kollektivtrafiken?

7. Har ni någon dialog med organisationer som DHR och GIL i erat arbete?