



SAHLGRENSKA AKADEMIN
INSTITUTIONEN FÖR
NEUROVETENSKAP
OCH FYSIOLOGI
ARBETSTERAPI

KÖRA BIL, SOM ALLA ANDRA

En kvalitativ studie om delaktighet och självständighet vid bilanpassning för personer med betydande funktionsnedsättning

Författare: Roar Eriksen, Sebastian Eriksson

Examensarbete: 15 hp

Program: Arbetsterapiprogrammet

Kurs: ARB341 Självständigt arbete (examensarbete) inom arbetsterapi

Nivå: Grundnivå

Termin/år: VT 2019

Handledare: Maria Almberg, fil.mag, leg. arbetsterapeut

Examinator: Anna-Lisa Thorén-Jönsson, med.dr, leg. arbetsterapeut

Sammanfattning

Examensarbete:	15 hp
Program:	Arbetsterapeutprogrammet 180 hp
Kurs:	ARB341 Självtändigt arbete i arbetsterapi
Nivå:	Grundnivå
Termin/år	Vt 2019
Handledare:	Maria Almberg fil.mag, leg. arbetsterapeut
Examinator:	Anna-Lisa Thorén-Jönsson med.dr, leg. arbetsterapeut

Bakgrund: För alla är det inte självklart att kunna vara delaktiga och självständiga i livet. Exempelvis att kunna köra till och från arbetet eller hämta barn på dagis med bil. I relation till fysisk funktionsnedsättning visar Model of human occupation (MOHO) att en påverkan på utförande riskerar att inverka negativt på delaktighet i aktivitet och den aktivitetsidentitet som skapas. En bilanpassning med avancerat styrsystem kan möjliggöra ett aktivt, självständigt och oberoende liv för personer med betydande funktionsnedsättning. Inga tidigare studier har identifierats som belyser delaktighet och självständighet utifrån bilanpassning med avancerat styrsystem.

Syfte: Syftet med studien var att undersöka upplevelsen av delaktighet och självständighet vid en personbilsanpassning med avancerade styrsystem för personer med betydande funktionsnedsättning.

Metod: Studien har en induktiv kvalitativ ansats. Intervjuer har genomförts med fem personer som har anpassad personbil med avancerat styrsystem. Intervjuerna analyserades med hjälp av kvalitativ innehållsanalys.

Resultat: Analys av intervjumaterialet gav upphov till två domäner: *bilen* och *individen*. För domänen bilen framkom en kategori: *bilanpassningsprocessen*, som omfattades av fyra underkategorier: *upplevt inflytande*, *samarbete mellan parter*, *stå i tacksamhetsskuld*, och *tidens påverkan*. För domänen individen uppdragades tre kategorier: *inverkan på trygghet*, *friheten och dess utfall*, och *transition*, vilka omfattade totalt nio underkategorier. För inverkan på tryggheten: *körvana*, *justering av bilanpassning*, *vädrets effekter*, *incident och det oväntade* och *tillgång till personlig assistans*. För frihet och dess utfall: *underlättar vardagslivet* och *ger känslan av oberoende och normalitet*. För transition: *förändring av funktionstillstånd* och *förändring av livssituation*.

Konklusion: Delaktighet och självständighet är beroende av varandra. Rätt bilanpassning gör personer med funktionsnedsättning mer självständiga och ökar förutsättningarna för delaktighet. En god bilanpassningsprocess ger en ökad delaktighet och en förutsättning att vara självständig. Om det finns delaktighet i bilanpassningsprocessen kan detta generera trygghet i användandet och utökad självständighet med personbilen.

Abstract

Thesis:	15 hp
Program:	Occupational Therapy program 180 hp
Course:	ARB341 Bachelor thesis in Occupational therapy
Level:	First Cycle
Semester/year	St 2019
Supervisor:	Maria Almberg MSc, reg. Occupational therapist
Examiner:	Anna-Lisa Thorén-Jönsson PhD, reg. Occupational therapist

Keyword: Occupational therapy, automobile driving, freedom, activities of daily living

Background: Participation and independence in daily life is not self-evident for everyone. For example, being able to drive to and from work or pick up children in kindergarten by car. The model of human occupation (MOHO) shows that physical disability with an impact on performance affects participation in occupation and the creation of one's occupational identity. Assistive mobility devices, such as driving modified vehicles, could enable an active and independent life for persons with disability. Previous studies do not account for the person's participation and independence based on modified driving vehicles.

Aim: The purpose of the study was to investigate the experience of participation and independence in a car, adapted with digital driving and steering systems, for persons with significant disabilities.

Method: The study had an inductive qualitative approach. Five interviews were conducted with people in possession of an adapted car with digital driving and steering systems. The interviews were analyzed using qualitative content analysis.

Result: The analysis gave rise to two domains: the *car* and the *individual*. For the domain the car one category emerged: *the car adaptation process*. The category involved four subcategories: *the perceived influence*, *cooperation between parties*, *debt of gratitude* and *the influence of time*. Three categories were discovered for the domain the individual: *impact on security*, *freedom and its outcome* and *transition*. They involved a total of nine subcategories. For impact on security: *driving experience*, *adjustment of the car adaptation*, *weather effects*, *incident and the unexpected* and *access to personal assistance*. For freedom and its outcome: *facilitates everyday life* and *gives sense of independence and normality*. For transition: *changes of physical disability* and *changes in life situation*.

Conclusion: Participation and independence both depend on each other. A correct car adaptation can make the person more independent and increase the conditions for participation. A positive adaptation process can increase participation and is a prerequisite for independence. If the adaptation process is pervaded with participation this may generate safety in the use of the car and increased independence.

Innehåll

Bakgrund	1
Syfte	3
Metod	3
Studiens design	3
Urval och undersökningsgrupp.....	3
Procedur och material	3
Analys.....	4
Etiska överväganden.....	5
Resultat.....	6
Bilanpassningsprocessen	7
Inverkan på tryggheten	8
Friheten och dess utfall.....	9
Transition.....	10
Diskussion	11
Metoddiskussion.....	11
Resultatdiskussion	11
Konklusion.....	13
Klinisk implikation.....	13
Vidare forskning	14
Referenser.....	15

Bakgrund

Att alla människor skall kunna vara delaktiga och självständiga i livet genom att exempelvis kunna köra till och från arbetet är kanske för de flesta en självklar sak. Delaktighet kan definieras som personens görande i relation till andra samt att görandet uppfattas meningsfullt och engagerar personen (1). I relation till aktivitet baseras delaktighet på den sociala miljö som omger personen och är nödvändig för välbefinnandet (2). Självständighet kan ses som personens förmåga att genomföra vardagliga aktiviteter som personen vill och kan genomföra samt förväntas att göra (3). För alla är dock detta inte en självklarhet i den egna vardagen. Delaktighet i aktivitet på lika villkor, jämlik tillgång till aktivitet och delaktighet inom ett socialt sammanhang är inte en självklarhet (4).

Det är i interaktionen mellan människa och miljö som funktionshinder uppstår (5). En anpassad miljö eller sättet personen tar sig an miljön kan förhindra negativa effekter på delaktighet och identitet. Model of Human Occupation (MOHO) (2) beskriver relationen mellan människan och aktivitet, hur arbetsterapeuten kan förstå aktivitet samt varför ett aktivitetsperspektiv är relevant. Enligt Kielhofner (2) har mening sitt ursprung i den aktivitetsidentitet som skapas under livets gång. Samma aktivitetsidentitet ger upphov till vår förmåga att skapa en framtid vi är tillfreds med. I relation till fysisk funktionsnedsättning visar MOHO (2) att en påverkan på utförande riskerar att inverka negativt på delaktighet i aktivitet och den aktivitetsidentitet som skapats. Genom att anpassa förarmiljön i en personbil kan en person med funktionsnedsättning ges möjligheten att självständigt framföra en personbil. Ett aktivitetsfokuserat perspektiv ger möjlighet att se hur människan motiveras till aktivitet, vad som sker när människan konfronteras med oväntade aktivitetsproblem samt hur arbetsterapeuten kan bidra till fysiskt och psykiskt välbefinnande (2).

Personer vars funktionstillstånd såsom multipel skleros (MS), neuromuskulära sjukdomar och ryggmärgsskada (6), cerebral pares (CP) (7) samt amputation (8) påverkas i sitt vardagsutövande. Gemensamt för dessa tillstånd är påverkan på motorisk förmåga genom rörelseinskränkningar eller bestående förlamning. Vardagen med en betydande funktionsnedsättning har inverkan på sättet personen till exempel kan framföra sin personbil (9). För personer med en betydande funktionsnedsättning av den art att de inte kan framföra en personbil (10) med sedvanlig styrning, kan således vara i behov av ett avancerat styrsystem.

Ett avancerat styrsystem är en specialanpassning för den enskilde personen (11), så att manövrering kan ske med en hand/arm eller två händer/armar (12). Utöver det saknas en entydig definition av ett avancerat styrsystem. I allmänna ordalag innebär det avancerade styrsystemet exempelvis att gas och broms samt manövrering sker via både hård- och mjukvara i form av en styrlåda. Generellt för alla typer av bilanpassningar är att de ska möjliggöra ett aktivt, självständigt och oberoende liv (13).

Ett alternativ till avancerade styrsystem är att en personlig assistent framför personbilen. Personlig assistans kan en person beviljas som har behov av hjälp med grundläggande behov såsom toalettbesök, mat och matlagning samt på- och avklädning (14). Grundläggande behov som också behöver tillgodoses är förflyttning (14). Om personen vill framföra sin personbil på egen hand kan bilstöd sökas genom Försäkringskassan vilket regleras i Socialförsäkringsbalken (15) samt i förordning (16) om bilstöd till personer med funktionshinder.

För att kunna ta del av bilstödet i Sverige skall personen vara mellan 18 och 65 år, ha en funktionsnedsättning som innebär stora svårigheter med förflyttning, alternativt stora svårigheter att åka med allmänna kommunikationer. En varaktig funktionsnedsättning måste föreligga och personen behöver vara med i det svenska sjukförsäkringssystemet samt tillhöra en bidragsgrupp (15, 17).

Bilstöd har funnits sedan slutet av 1940-talet (11). Regelverket har ändrats vid ett flertal tillfällen och är även nu under förändring. Så sent som 2017 gav Hallengren, dåvarande barn-, äldre-, och jämställdhetsminister, ett uppdrag att se över lagstiftningen för bilstöd till personer med funktionsnedsättning och se om lagstiftningen går att förbättra (18). I en uppföljning från Försäkringskassan, oktober 2018, gällande den nya lagstiftningen kapitel 52 i Socialförsäkringsbalken (15) framkom det att ändringarna generellt begränsat vissa gruppers delaktighet i samhället, att färre tar del av bilstödet och föranlett till en merkostnad för personen (18).

En del av bilstödet omfattas av ett anpassningsbidrag där avancerade styrsystem ingår. Under åren 2008-2016 betalade Försäkringskassan i medeltal ut dryga 89 miljoner kronor per år (18). Arbetsterapeuter och trafikinspektörer bedömer personens behov av anpassning, vilket sedan utförs av företag specialiserade inom fordonsanpassning. En typisk anpassning med avancerade styrsystem samt övrig anpassning av en personbil, exempelvis ramp och sänkt golv, kostar runt en och en halv till två miljoner kronor (Personlig kommunikation I Bolin 2019-02-07). För att underlätta delaktighet i samhället för personer med betydande funktionsnedsättning är bilstödet en viktig förmån (11), framförallt för att främja delaktighet och självständighet (3). Anpassningsprocessen tar lång tid och omfattas av själva processen samt initialt brukande av personbilen. Personbilanpassningen kan således finjusteras och förändras även efter anpassningsprocessen avslut.

Det har visat sig svårt att hitta studier kring personens delaktighet och självständighet i relation till avancerade styrsystem. En magisterstudie av Norheim (19) undersökte däremot användarnöjdhet och såg en hög tillfredsställelse hos användarna. Användarna upplever dessutom säkerhet och trygghet, service och reparation samt uppfyllelse av behov som viktiga aspekter i användandet av avancerade styrsystem. Norheim (19) berör inte begrepp som delaktighet eller självständighet utan faktorer som påverkar nöjdheten med anpassningen. Inte heller andra studier (20, 21), utforskar delaktighet och självständighet, utan lägger fokus på andra faktorer.

Det finns således ett kunskapsgap gällande det individuella värdet av den egna personbilen, vid en anpassning med avancerade styrsystem, utifrån begreppen delaktighet och självständighet.

Syfte

Syftet med studien var att undersöka upplevelsen av faktorer som påverkar delaktighet och självständighet vid en personbilsanpassning med avancerade styrsystem för personer med betydande funktionsnedsättning.

Metod

Studiens design

För att undersöka hur upplevelsen av delaktighet och självständighet påverkas vid en personbilsanpassning med avancerade styrsystem valdes en induktiv kvalitativ ansats (22). Studien avhandlar upplevelsen av personbilsanpassning vilket är i linje med kvalitativ studiedesign. En kvalitativ forskningsmetod med en semistrukturerad intervjuguide valdes. Den semistrukturerade intervjuguiden innehåller olika områden/teman som författarna önskar undersöka och ses mer som en minneslista (23).

Urval och undersökningsgrupp

Lämpliga intervjupersoner hittades genom ett strategiskt urval med hjälp av arbetsterapeuter på Mobilitetscenter i Göteborg. Arbetsterapeuterna på Mobilitetscenter arbetar med utredning och utprovning av vilka lösningar som passar personen bäst för att kunna framföra en personbil så självständigt som möjligt. Mobilitetscenter är en ekonomisk förening vars arbetsterapeuter bedöms ha motsvarande kompetens som de trafikinspektörer som arbetar med bilanpassning på Trafikverket (11). Tre av respondenterna har fått anpassningen via Mobilitetscenter medan två har fått anpassningen via trafikinspektörer på Trafikverket. Ett strategiskt urval (23) valdes för att kunna undersöka delaktighet och självständighet, utifrån nedanstående inklusions- och exklusionskriterier (se tabell 1).

Tabell 1. Inklusions- och exklusionskriterier.

Inklusionskriterier	Exklusionskriterier
Fått avancerade styrsystem som anpassning av personbilen och haft den under minst ett års tid	Kognitiv nedsättning
Ålder 18-65 år	Anpassning på annat än personbil
	Ej fått avancerat styrsystem

Elva personer tillfrågades av Mobilitetscenter, sex svarade och bokades till intervju men på grund av sjukdom avbokade en respondent vilket resulterade i totalt fem respondenter. Respondenterna var mellan 30 och 53 år, och omfattade två kvinnor och tre män. Av dessa var en arbetssökande, två arbetade heltid och två utan lönearbete. Tre av respondenterna har ett föränderligt funktionstillstånd med en gradvis försämring över tid, övriga har ett mer statiskt funktionstillstånd. Samtliga respondenter har haft två eller flera anpassade bilar tidigare, är rullstolsburna, har personlig assistent i vardagen och är alla boende inom Västra Götalandsregionen.

Procedur och material

En semistrukturerad intervjuguide konstruerades utifrån Malterud (23) och Kvale (24). Olika frågeområden (23) framställdes i relation till syftet och gav upphov till intervjufrågorna (24).

De frågeområden som initialt togs fram handlade om personen, bilen, vardagen, anpassningsprocessen och andra färdssätt. En intervjuguide utgör enligt Malterud (23) en slags minneslista för att inte missa något område under intervjun samt erbjuda ett adekvat flöde i samtalet (23, 24).

Ett godkännande för studien inhämtades av verksamhetschefen på Mobilitetscenter. Varpå en pilotintervju genomfördes innan första intervjutillfället i syfte att hitta svagheter i intervjuguiden. Respondenten i provintervjun tillhörde samma målgrupp men data samlades inte in i samband med intervjun. Således är respondenten från provintervjun ej inkluderad i studien. Efter provintervjun justerades intervjuguiden och fastställdes.

Därefter kontaktades de presumtiva respondenterna, som tillfrågats av arbetsterapeut på Mobilitetscenter, via önskat sätt (telefon eller mail) för vidare information och när de önskade att intervjun ägde rum. I anslutning till upprättad kontakt skickades ett informationsbrev om deltagande via e-post som vidare beskrev studien samt bekräftade överenskommen tid för intervju. Ytterligare ett nytt mail skickades där de presumtiva respondenterna tillfrågades om de ville delta eller ej och i sådant fall svara via e-post. Samtycke skrevs därefter ut och arkiverades.

Fem respondenter intervjuades och intervjun varade mellan 20 och 45 minuter. Intervjuerna spelades in på diktafon. Intervjuerna ägde rum i lokal på Mobilitetscenter, Göteborgs universitet eller annan överenskommen plats. Båda författarna var närvarande vid alla intervjuer, en som intervjuledare som ställde frågorna och en som bisittare som förde anteckningar. Datamaterialet består av fem transkriberade intervjuer. Transkriberat material omfattar totalt omkring 47 A4-sidor skrivet i Times New Roman, teckenstorlek 12 med 1,15 radavstånd. Det transkriberade datamaterialet analyserades av författarna var för sig.

Analys

Insamlad data analyserades utifrån manifest kvalitativ innehållsanalys i enlighet med Graneheim et al (25). Kvalitativ innehållsanalys valdes då författarna önskade skildra upplevelser hos målgruppen (26). Analysmetoden kan beskrivas som konventionell (27), något som används vid studier som önskar beskriva ett fenomen och där tidigare studier är få eller icke existerande. Kategorier och kategoriernas namn har sitt ursprung i den insamlade datan och inte från tidigare kunskap. Analysen påbörjades genom upprepad läsning av det transkriberade materialet för att få en helhetsbild. Vidare gjordes anteckningar av första intryck eller vad som direkt tolkades av texten. Transkriberingarna lästes sedan ordagrant för att hitta meningsbärande enheter. Detta för att få grepp om intervjuerna som helhet men utan att missa detaljer. Meningsbärande enheter kan involvera ett fåtal ord till flera meningar. För att få fram essensen kondenserades de meningsbärande enheterna, det vill säga sammanfattades utan att berövas sin innebörd. Allt eftersom anteckningar gjordes uppstod koder (initialt 117 stycken som sammanslogs till 101 enskilda koder) som beskrev flera olika kondenserade meningsbärande enheter. Dessa koder gav upphov till kodsystemet, koderna sorterades sedan in i domäner, kategorier och underkategorier beroende på hur de hänger samman (25) (se tabell 2). Vid de tillfällen där olika koder förelåg diskuterades koderna mellan författarna.

Tabell 2. Exempel på meningsbärande enheter kondensering, koder och kategorier.

Meningsbärande enhet	Kondensering	Kod	Kategori
När du sitter i bilen. Det är ju också en frihet, att bara vara sig själv. Det är en viktig grej tycker jag.	Frihet att kunna vara sig själv i bilen.	Vara sig själv	Frihet
Ja, varför skulle jag överlåta det till någon annan när jag kan göra det själv.	Varför skulle jag låta någon annan köra när jag kan göra det själv.	Jag kan köra själv	Frihet
De underlättar ju massa olika aspekter, liksom. Allt de här handla, köra barnen till fritidsaktiviteter och egna fritidsaktiviteter och så. Att de känns inte som att jag avstår ifrån något för att de är krångligt att ta sig dit.	Bilen underlättar vardagen och jag avstår inte för att det är krångligt.	Avstår inte	Frihet

Etiska överväganden

En etisk risk uppdagades, då båda författarna var närvarande vid samtliga intervjutillfällen, detta kan uppfattas som en maktposition (24). Nyttan bedömdes överstiga risken genom att inledningsvis informera respondenten om vilken av författarna som för intervjun och vem som assisterar och tar anteckningar. Vidare informerades respondenten om vikten av att kunna diskutera upplevelsen av intervjun mellan författarna, detta för att stärka reliabiliteten.

Någon etikprövning bedömdes inte vara aktuell då det är en kandidatuppsats (28). Det föreligger en risk vid studier av människan att eventuella känsliga uppgifter kan komma upp. Dock bedömdes detta som en låg risk jämfört med nyttan att skildra bristen på kunskap om upplevelser vid personbilsanpassning.

De inspelade intervjuerna förvarades i ett låst utrymme som endast författarna hade tillgång till. Efter godkänd examination raderades de inspelade intervjuerna däremot förvaras en kopia på inspelningar på digitalt media vid Göteborgs universitet för arkivering. Detta arkiv är låst och obehöriga äga ej tillträde.

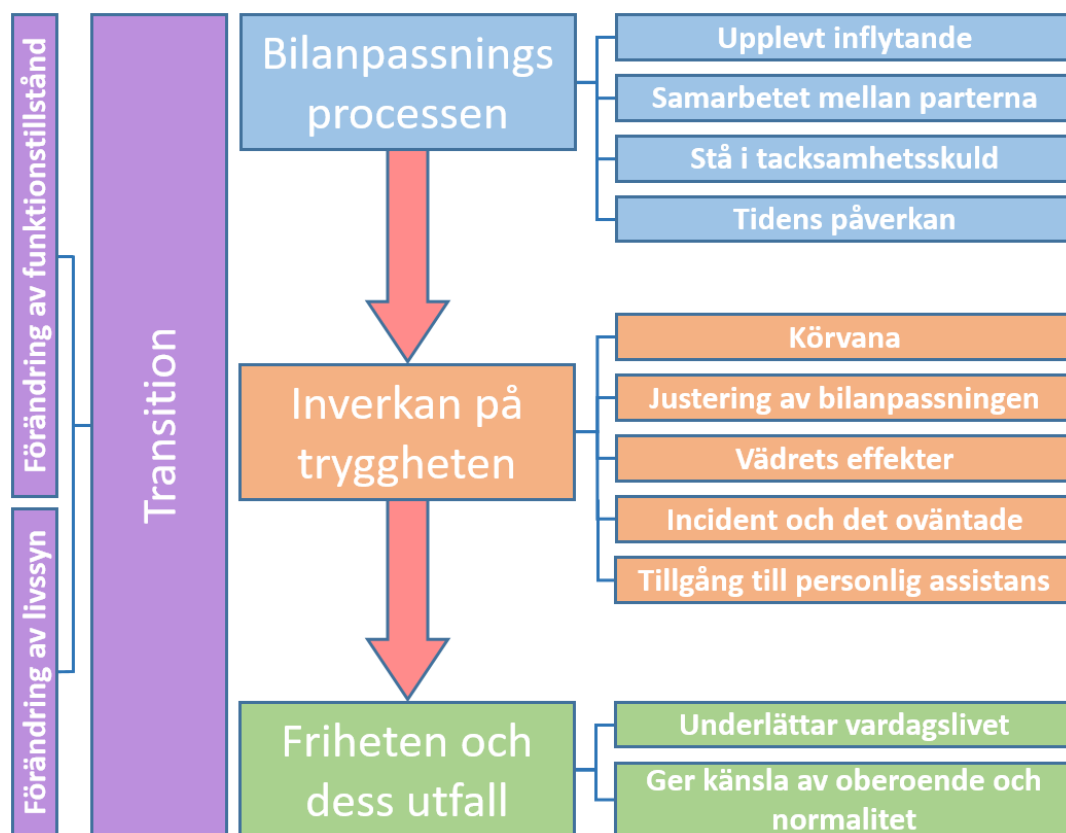
Vetenskapsrådet (29) beskriver fyra huvudkrav för forskning med människor. De presumtiva respondenterna i studien fick informationsbrev via e-post men även muntlig information vid intervjun. Informationen omfattade frivillighet att delta och att de när som helst kan avbryta sitt deltagande utan att ange orsak och att inga konsekvenser kommer inträffa vid sådant eventuellt tillfälle. Detta är vad Vetenskapsrådet (29) kallar informationskravet. Vidare skrev respondenterna på ett samtycke (via e-post) till deltagande i studien, något som återfinns i Vetenskapsrådets samtyckeskrav. De data som kommer från respondenterna behandlas konfidentiellt. Vid enstaka tillfällen har vissa för studien obetydliga detaljer förändrats. Detta för att göra det mindre troligt att respondenterna eventuellt kan bli igenkända, något som regleras i konfidentialitetskravet. Till sist, nyttjandekravet, vilket innebär att den insamlade datan enbart kommer användas till det syfte som studien avser (29).

Resultat

Resultatet är derivat utifrån intervjuerna med fem personer som har en personbilanpassning med avancerade styrsystem. Ur materialet identifierades två domäner (individ och bilen) och fyra kategorier (bilanpassningsprocessen, inverkan på trygghet, friheten och dess utfall samt transition), se tabell 3. Med utgångspunkt i koderna och deras karaktäristika skapades kategorier och underkategorier vilka presenteras nedan, se figur 1. Figuren beskriver sambandet mellan kategorierna där bilanpassningsprocessen har en inverkan på upplevd trygghet vilket i sin tur påverkar känslan av frihet. Parallellt med dessa tre kategorier ligger transition som påverkar över tid. I resultatredovisningen har samtliga respondenter fått fingerade namn.

Tabell 3. Domäner med tillhörande kategorier.

Kategorier	Domäner
Bilanpassningsprocessen	Bilen
Inverkan på tryggheten	Individen
Friheten och dess utfall	
Transition	



Figur 1. Kategorier med tillhörande underkategorier. Bilanpassningsprocessen påverkar upplevelsen av trygghet, tryggheten påverkar känslan av frihet. Transition ligger parallellt och påverkar över tid.

Bilanpassningsprocessen

Processen att färdigställa den anpassade bilen var inte bara omfattande utan involverade flera faktorer som påverkade personen. Upplevt inflytande visar i vilken utsträckning personen kände sig delaktig i bilanpassningsprocessen och betydelsen av att övningsköra. Kategorin berör även omfattningen av informationen som personen behövde tillgodogöra sig för att förstå bilanpassningsprocessen. Samarbetet mellan parterna omfattar personens upplevda samarbete men även de fall där det brister. Stå i tacksamhetsskuld skildrar upplevelsen av att vara tacksam för något som är tillgängligt för alla andra.

Upplevt inflytande

Inflytande i anpassningsprocessen utgjordes av att komma med förslag för att påverka anpassningen. Utöver det kan en tydlig variation i inflytande urskiljas mellan olika personers bilanpassningsprocesser. Exempelvis övernatta på plats hos anpassningsföretaget för att vara nära i anpassningsprocessen eller återkommande besök. När personen inte gjordes delaktig i processen, saknade inflytande eller inte hade förkunskaper nog att förstå upplevdes anpassningen olämplig, påtvingad och användes därför inte. Utfallet av att inte använda personbilsanpassning gjorde att en skillnad i vardagen uteblev. Detta innebar att personen förblev i gamla aktivitetsmönster eller löste situationen på annat sätt, exempelvis genom att överlämna bilkörningen till anhörig eller assistent.

Att övningsköra ingick under anpassningen av den egna bilen, vilket innebar att provköra den färdigställda anpassningen för att vänja sig vid manövrering. Detta gjordes vid två till sex tillfällen, på inhägnat område utan andra förare i personens körfält. Det fanns en önskan om att innan den egna bilanpassningsprocessen påbörjades få prova en eller flera anpassade bilar. Detta i syfte att få känna på vilken typ av anpassning som upplevdes passa bäst. Utöver det önskades fler tillfällen att övningsköra på inhägnat område, vilket skulle minimera de tillfällen då personen behöver öva på egen hand i trafik.

“Men kanske hade behövts mer lektioner då kanske... De här två, tre lektionerna räckte inte för att köra.” Bertil

Ett exempel på hur personen på egen hand hanterade behovet att övningsköra var att köra på stora tomma parkeringsplatser.

Det framkom att personerna behövde tillgodogöra sig mycket information före och under bilanpassningsprocessen. Tidigare egen erfarenhet av personbilsanpassning samt ett utbyte av andras upplevelser var till hjälp för att ta till sig informationen.

“Dom som anpassar bilen har ju erfarenhet också men ibland kan det vara bra med användarperspektivet tror jag.” Carina

Det efterfrågades ytterligare information kring eventuella negativa aspekter gällande personbilsanpassningen såsom omkostnader. Det framkom en upplevelse av att enbart det som kunde förändras till det bättre fick utrymme. Syftet bakom att även lyfta de negativa sidorna av personbilsanpassningen var att personen skulle kunna ta ett informerat beslut om den anpassade personbilen.

Samarbetet mellan parterna

Det framkom att ett gott samarbete mellan personen, arbetsterapeuter och anpassningsföretaget skulle ha varit till gagn för alla inblandade vilket innebär att anpassningen ska bli så bra som möjligt. Detta skulle öppna upp för bättre kommunikation då

det skildrades i intervju att personen hade svårt att samarbeta om bemötandet upplevdes dåligt. Ett exempel på dåligt bemötande var då personen upplevde att anpassningsföretaget hellre ville sälja ett koncept än den anpassning som personen ville ha.

“... eftersom Försäkringskassan och allt är inblandat så tänker man att det finns ett samarbete, men företaget vill ha ut så mycket pengar som möjligt, givetvis. Det tänker ju inte jag på när jag kommer dit, för du blir fullmatad med hur bra allting är och hur ditt liv ska bli.” Emma

Stå i tacksamhetsskuld

Under anpassningsprocessen upplevdes en tacksamhetsskuld där personen fick känslan av att behöva vara tacksam för bilanpassningen. Detta trots uppfattningen att den anpassade bilen är enda sättet för personen att köra själv, likt andra i samhället.

“Det är väl inte så det ska va tänkt, att man ska åka omkring och vara tacksam för att man får möjlighet att leva ett normalt liv.” Adam

Tidens påverkan

Anpassningsprocessen upplevdes omständigt med olika ansökningar innan bilanpassningsprocessen började, antalet tillfällen personen behövde vara på plats under processen för justeringar samt eventuella finjusteringar efter bilanpassningen färdigställdes. Dessa separata instanser före, under och efter bilanpassningsprocessen tog lång tid och påverkade vardagslivet. Bland annat lönearbete uteblev för att närvara vid justeringar under anpassningsprocessen och andra vardagsaktiviteter hindrades också.

“Det finns ju en alternativkostnad i det hela och det är ju alla timmar som jag lägger på att få till det, där jag offrar arbetstid.” Adam

Däremot återfanns också upplevelsen av att processen gick för fort. Personen upplevde att det inte givits nog med tid att tillgodogöra sig information gällande för- och nackdelar med bilanpassningen, Detta bidrog till ett upplevt missnöje efter bilanpassningen färdigställdes.

Inverkan på tryggheten

Trygghet påverkas av flera faktorer både under och efter anpassningsprocessen. Vanan att köra bil påverkar behovet av mängden av körträning med personbilanpassningen. Justering av bilanpassningen har betydelse för att säkerställa personens upplevelse av trygghet. Trots justeringar finns det tillfällen då personen inte känner sig trygg med sin bilanpassning dessa omfattas av: Vädrets effekter, Incident och det oväntade samt Att ha tillgång till personlig assistans.

”...jag sätter mig ju inte i en bil där jag inte känner mig helt och hållet trygg. Jag har ju ingen dödslängtan, liksom.” Adam

Körvana

Känslan av trygghet återfanns när personen hade en vana att köra personbilen samt upplevelsen av kontroll över situationen. För att bygga upp en vana och upplevelse av kontroll krävdes mängdträning med personbilanpassningen, vilket hade gjorts genom att övningsköra själv eller med instruktör. Däremot om personen undvek att körträna och därigenom inte byggde upp en vana att köra den anpassade bilen kändes körupplevelsen otrygg.

Justering av bilanpassningen

Vid anpassning av personbilen krävde flera respondenter ytterligare justeringar då det inte kändes tryggt. Om tryggheten inte infann sig var personen mindre benägen att framföra bilen i trafik då de inte kände sig trygga med anpassningen eller med bilen.

Vädrets effekter

Väder påverkade användandet av den anpassade bilen och den upplevda tryggheten. Personbilen användes främst under sommarhalvåret, utöver det kunde assistenten köra om vädret var sämre exempelvis vid halt väglag, snö eller storm.

“Mest beroende på vilket väder det är. Så är det halt och stormigt, ja, Göteborgsväder från sent höst till tidig vår, eh, så kör assistenten.” David

Incident och det oväntade

Oro för incidenter såsom olyckor eller att bilen stannar på olämpligt ställe påverkar känslan av trygghet vid framförandet av bilen. Detta kan leda till en rädsla att köra och att personen väljer att assistenterna kör bilen istället.

Tillgång till personlig assistans

Personlig assistent upplevdes som en trygghet att ha med vid längre körningar även om det var personen som körde merparten själv. Assistenten kunde vara behjälplig om det skulle ske något med bilen som respondenten inte klarade av själv, exempelvis att sätta ut varningstriangel om bilen havererar.

Friheten och dess utfall

Trygghet lägger grunden för att känna sig fri oavsett om personen kör bilen eller den körs av någon annan. Följande underkategorier förmedlar den känsla av frihet och oberoende som den anpassade bilen möjliggör, men även hur frihet kan upplevas genom att bli körd av anhörig eller assistent. Vidare beskrivs hur en känsla av oberoende och normalitet kan möjliggöras av den anpassade bilen.

Underlättar vardagslivet

Det framkom att det innebar en frihet att köra bil samt att det var viktigt att kunna köra själv och att inte överlåta detta till någon annan. Bilen underlättade och möjliggjorde studier, arbete och andra vardagsaktiviteter. Med bilen lätt tillgänglig avstod inte personer att ta sig an vardagsaktiviteter såsom att hämta barnen, åka till stallet samt att handla. Vardagslivet beskrevs det som omständligt om personen inte kunde använda bilen till att ta sig an vardagens bestyr.

“De underlättar ju massa olika aspekter. Allt det här att handla, köra barnen till fritidsaktiviteter och egna fritidsaktiviteter. Det känns inte som att jag avstår ifrån något för att det är krångligt att ta sig dit.” Adam

Att bli körd av assistent eller närstående upplevdes också som en frihet, att kunna ta sig dit hen vill och önskar.

“Men det är ändå en frihet. Några av mina assistenter har ju körkort, inte alla men vill jag åka någonstans så säger jag till, jag vill åka dit.” Bertil

En förutsättning för att nyttja bilen var dock att det inte var för krångligt att ta sig in och ur bilen.

Den anpassade personbilen sparade tid genom att erbjuda ett smidigare alternativ till buss, tåg och färdtjänst.

“Men det är en frihet att ta sig dit man vill utan att behöva tänka på tider och planering och byten. Man behöver inte ge sig ut två timmar innan...” David

Anpassningarna som behövde göras krävde en större bil vilket upplevdes som en ekonomisk baksida, som kunde hämma den upplevda friheten i vardagen. Personbilsanpassningen medförde ökade kostnader i form av högre beskattningsgrad, ökad bränsleförbrukning samt högre reparationskostnader. Exempelvis framkom det att ett avgassystem kunde kosta upp mot 25 tusen kronor.

Den anpassade bilen ansågs vara en självklarhet att ha såsom många andra har bil i samhället. Bilen betraktades som ett hjälpmedel efter färdigställd anpassning, där anpassning av personbilen var nödvändig för att kunna bruka bilen.

“Jag ser bilen som ett hjälpmedel. Den gör ju att jag kan, kan vara fri och självständig tillsammans med assistans.” Carina

Ger känsla av oberoende och normalitet

Bilen innebar en frihet där det var skönt att vara oberoende med en känsla av självständighet. Bilen skapade utrymme för en stund för sig själv och att kunna vara behjälplig i vardagen.

“Jag tycker om att köra bil, det är en frihet jag känner. Det är så mycket i mitt liv som jag inte kunnat gjort om jag inte haft bilen.” Carina

Ytterligare en känsla som användandet av bilen gav var att personen kände sig som alla andra, *“Som när man satt och körde innan man skadade sig”*. Detta upplevdes som om skadan inte längre syntes, en frihet att vara sig själv. Rättigheten till att erhålla en anpassad bil upplevdes dock som en kamp under flera års tid.

Transition

Nedan beskrivs hur förändringar under och efter anpassningsprocessen påverkar personens brukande av personbilsanpassningen. Bland respondenterna fanns personer som gav uttryck för att det skett en förändring av såväl livssyn som funktionsnedsättning, vilket påverkade personens brukande av personbilsanpassningen.

Förändring av livssyn

En förändring av livssyn gav upphov till insikten att inte längre vara i behov av att vara självständig i användandet av personbilen då livet idag ser annorlunda ut än när bilen anpassades. I viss grad väljs självständighet bort på grund av förändring i livssyn. Således brukades inte den anpassade bilen utan transport sker på annat sätt exempelvis genom kollektivtrafik eller att anhörig/assistent kör bilen.

”Jag konstaterade att jag alltid har med mig en assistent eller barnen eller någon annan när jag är ute och åker. Jag hade inte det behovet längre helt enkelt, att kunna fixa allting själv, så jag valde bort en liten bit av självständigheten.” Adam

Förändring av funktionstillstånd

Ett föränderligt funktionstillstånd såsom en progredierande muskelsjukdom leder till förändringar av behov. Funktionstillståndets dynamiska natur gjorde att den statiska personbilsanpassningen inte kunde tillgodose de behov personen hade över tid, det vill säga

att anpassningen inte längre mötte graden av funktionsnedsättning. Vardagslivet kunde ändå fungera med en vanlig bil, utan att man kör bilen själv. Emellertid framkom att en del av självständigheten i dessa fall valdes bort vilket innebar att personen i större utsträckning var beroende av assistans eller anhöriga.

Diskussion

Metoddiskussion

Reliabilitet ser till huruvida samma resultat genereras vid ny studie eller hur mycket slumpartade händelser påverkar, utifrån extern och intern reliabilitet. Extern reliabilitet bemöter specifikt studiens förmåga att upprepas (26). Detta har gjorts genom att transparent beskriva för studiens metodologiska tillvägagångssätt. Däremot kan inte författarna återskapa den sociala miljö eller de band som skapats med intervjupersonen. Vidare är det svårt att uppnå god extern reliabilitet (26) då exempelvis dagens regler kring bilanpassning inte nödvändigtvis är statiska. Den sociala kontexten går inte att återskapa.

Intern reliabilitet ser till huruvida författarna uppnår konsensus på insamlat material (26). Vilket har uppnåtts genom att separat analysera och ta fram koder ur transkriberat material, vilket ökade den så kallade intercoder reliability (30). De gånger författarna ej tagit fram liknande koder diskuterades detta för att nå konsensus.

Validitet tar ställning till studiens slutsatser utifrån extern och intern validitet. Extern validitet berör huruvida resultatet går att appliceras på andra grupper och situationer (26), vilket kan ses ur begreppet mättnad (23). Materialet har ej uppnått mättnad (23) då datamaterialet bestod av totalt fem intervjuer. Studien borde ha omfattat betydligt fler intervjuer för att kunna uppnå mättnad. Detta bedömdes dock inte rimligt då studien limiterades både av akademisk nivå och begränsad tid. För studien var det svårt att bemöta extern validitet med tanke på målgruppens storlek och specifika tillstånd. Exempelvis hade samtliga personlig assistans och var rullstolsburna vilket innebar en svårighet att applicera resultatet på fler grupper.

Intern validitet bemöter författarnas resultat och de slutsatser som dras (26). Utifrån intern validitet (26) bedöms studien ha givit en inblick i området delaktighet och självständighet. Detta då författarna träffade intervjupersonerna och genomförde intervjuer med möjlighet att ställa följdfrågor, vilket stärker de observationer som författarna gjort. Det faktum att författarna var och fortfarande är oerfarna intervjuare kan studiens interna validitet ha påverkats. Det är tydligt att intervjuaren blev mer bekväm i intervju fem än vid intervju ett. Detta var en lärandeprocess och ju fler intervjuer som genomfördes, desto skickligare blev intervjuaren. Exempelvis kan intervjuaren bli mer observant på behovet av följdfrågor för att fördjupa och tydliggöra förståelsen som vuxit fram i intervjuerna. Kvale (24) nämner att det är ett hantverk att kunna intervju på ett bra sätt och som alla hantverk kräver det övning.

För att ytterligare öka den interna validiteten kan respondenterna läsa igenom sina egna transkriberade intervjuer, något som kallas för dialogisk validitet (23). Detta gjordes emellertid inte föreliggande studie. Risken för fel vid transkribering bedömdes som liten då båda författarna gemensamt lyssnade igenom och läste transkriberingarna flera gånger.

Resultatdiskussion

Samarbete mellan personen samt arbetsterapeuter och anpassningsföretagen förefaller vara viktigt för användandet av bilen. Studien visar att samarbetet under bilanpassningsprocessen har en inverkan på upplevelsen av trygghet. Trygghetskänslan utgör en grund för användandet av den anpassade bilen. Vidare är personen i behov av att tillgodogöra sig information som

upplevs överväldigande som likt samarbetet påverkar användandet. Transitioner över livets gång, dynamiska i sin natur, ställer nya krav på den annars statiska anpassningen. Genomgår personen en transition påverkas bilanpassningsprocessen, trygghet samt friheten, och vidare användandet av den anpassade bilen.

Delaktighet

Delaktighet relaterar till om görandet uppfattas meningsfullt och engagerar personen (1), och påverkas även av den sociala miljö som personen befinner sig i (2). Att göras delaktig i bilanpassningsprocessen genom att få påverka justeringar och komma med förslag på lösningar utifrån det egna behovet, kan påverka användandet av bilen. Exempelvis vid ovana att köra var personen mindre benägen att använda bilen. Att inte kunna delta i de aktiviteter som personen så önskar har en negativ effekt på upplevelsen av delaktighet i vardagliga aktiviteter (31). Föreliggande studie visar däremot en tvetydig bild huruvida personen nödvändigtvis behöver köra bilen själv för att känna sig delaktig i vardagliga aktiviteter.

Den samhälleliga delaktigheten påverkas om personen undviker att använda den anpassade bilen och inte överlåter körandet. Personen riskerar att isolera sig i större utsträckning om bilen av olika anledningar inte kan brukas, vare sig det beror på väder eller en rädsla att använda personbilen. Trygghet förefaller således vara en förutsättning för både delaktighet i process och samhällelig delaktighet. Även Norheim (19) lyfter säkerhet och trygghet som en viktig del i sin studie kring användarnöjdhet.

Det förefaller svårt att tillämpa delaktighet om personen genomgår en transition, en period eller händelse som kan innebära att nya aktivitetsmönster uppkommer för personen (32). En sådan händelse kräver att personen förmår att medvetandegöra vilka nya krav och förväntningar som ställs (33). Oförmågan att se nya krav och förväntningar kan påverka förmågan att tillgodogöra sig information, vilket slutligen påverkar användandet av personbilsanpassningen. Tid verkar inte påverka upplevelsen av delaktighet i lika stor utsträckning som andra underkategorier. Givet behövs en rimlig tid göras tillgänglig för att personen skall kunna tillgodogöra sig information och bilanpassningen.

Således om personen har svårt att ta till sig information ställer det ytterligare krav på personalen i anpassningsprocessen. Ett aktivt ställningstagande till vilka behov personen har bör prioriteras, vilket faller inom ramarna för personcentrerad vård (34). Ett personcentrerat perspektiv skulle ta hänsyn till eventuella svårigheter att erbjuda personen den anpassning som behövs. Detta gäller inte enbart de arbetsterapeuter och/eller trafikinspektörer som är inblandade i processen, utan skulle rimligtvis även kunna utvidgas till de företag som ansvarar för justering och montering av anpassningen.

Att använda sin anpassade bil gav upphov till känslan av att personen kände sig som alla andra. Något som återspeglas i delaktighet i aktivitet på lika villkor och delaktighet inom ett socialt sammanhang (4). Således kan en personbilsanpassning leda till en ökad jämställdhet, åtminstone i trafiken.

Självständighet

Självständighet kan ses som personens förmåga att genomföra vardagliga aktiviteter som personen vill och kan genomföra samt förväntas att göra (3). Föreliggande studie redovisar en upplevelse av att bilen underlättar vardagen och gör den mindre omständlig. Därtill ger bilen en känsla av självständighet och frihet. Självständighet påverkas av var en person är i livet, det vill säga om personen är mitt inne i en transition eller ej (32). Exempelvis vid ett föränderligt funktionstillstånd, såsom en muskelsjukdom, förmår inte anpassningen att svara

mot nya förändringar i tillståndet då personbilsanpassningen är statisk och konstruerad för personens funktionsförmåga vid tillfället av anpassning. Således kan en transition påverka självständigheten.

Upplevelsen av kontroll i användandet av den anpassade bilen påverkar självständighet. Kontroll byggs upp genom ett kontinuerligt användande av bilen, vilket ger utrymme för att skapa en vana att bruka bilen. Således är både kontroll och vana faktorer som påverkar det självständiga brukandet av bilen. Exempelvis när kontroll och vana inte byggs upp riskerar personen att erfara en incident som i sin tur kan göra personen mindre benägen att fortsätta att köra bilen. Personen kan däremot trots att denne inte kör själv uppleva självständighet. Exempelvis återspeglas detta i personlig assistans. Där personen använder sig av personlig assistent vid de tillfällen då körning upplevs mindre trygg, såsom vid längre körningar och dåligt väder. Vid de tillfällen då ingen kan ta över körningen riskerar användandet av bilen att utebli, vilket påverkar personens självständighet i vardagen.

Studien visar bland annat att självständighet väljs bort då betydelsen av att vara självständig inte längre uppfattas som lika viktigt för personen som tidigare. Självständighet väljs bort till fördel för en anpassning som för personen är lättare att använda med hjälp av personlig assistans. Exempelvis kan en ramp för att rulla in i fordonet väljas bort och assistenten istället hjälper personen in och ur fordonet samt med att ställa undan rullstolen. Det finns även de tillfällen där personen helt väljer bort att köra själv och låter personlig assistent eller anhörig köra bilen istället. I dessa fall uppger personen ingen inskränkning i självständigheten utan självständigheten tillgodoses genom att andra kör bilen dit personen önskar. Självständigheten kan utifrån definitionen, aktiviteter som personen vill och kan genomföra samt förväntas att göra (3), bibehållas på samma nivå men att personen har valt en personlig assistent som "hjälpmedel" snarare än en teknisk lösning.

Bilanpassningen ställer ökade krav på att personen har ekonomiska resurser, för att möta ökad bränsleförbrukning, reparationskostnader och beskattningsgrad. Dels på grund av att lösningarna är specialanpassade, exempelvis ett avgassystem kan kosta upp mot 25 tusen kronor. Norheim (19) skriver i sin studie att service och reparation är viktiga delar i användandet av avancerade styrsystem. Det finns således en risk att personer inte kan ta del av en personbilsanpassning utifrån ekonomiska faktorer, något som också återspeglas i Försäkringskassans uppföljning (18) från 2018. I förlängningen kan detta innebära att målgruppen blir mindre självständig i vardagen.

Konklusion

Delaktighet och självständighet är beroende av varandra och interagerar med varandra. Rätt bilanpassning gör personen mer självständig vilket ger ökade förutsättningar för delaktighet. En god bilanpassningsprocess leder till en ökad delaktighet och ger förutsättning att vara självständig på egna villkor. Föreliggande studie visar det individuella värdet av personbilen. Om det finns delaktighet i bilanpassningsprocessen genererar denna trygghet i användandet och med det utökad självständighet med personbilen.

Klinisk implikation

Det finns ett uttalat behov av att tydliggöra varje persons unika situation, inte enbart med hänsyn till personbilsanpassningen utan även livssituationen. Föreliggande studie kommer kunna användas för att visa på nödvändigheten av att anpassa informationen utifrån personens behov. En välfungerande bilanpassningsprocess ökar delaktighet och självständighet i och med att bilen innebär en känsla av frihet och oberoende. Denna känsla kan vara betydelsefull

för personer som i andra sammanhang är betydligt mer beroende av hjälp och stöd från samhället och personlig assistans i de flesta av livets aktivitetsområden. Arbetsterapeutens aktivitetsperspektiv är således en utgångspunkt för att tillgodose dessa behov.

Föreliggande studie talar för den typen av stöd som en personbilsanpassning utgör, men att det finns utrymme för förbättring i bilanpassningsprocessen. Det föreligger ett behov av att i vissa avseende genomföra förändringar i bilanpassningsprocessen för att göra den tydligare för personen, att i större utsträckning individanpassa processen. Det bekräftar behovet av att göra arbetsterapeuter mer involverade i hela processen med tyngdpunkten på personens kapacitet och förmåga i aktivitetsutförandet, det vill säga att prova och öva på att köra med bilanpassningen. För att kunna prova och öva måste personen känna sig trygg då endast en trygg förare kan känna att bilen ger en känsla av frihet och oberoende.

Vidare forskning

Förslag på vidare studier kan vara att ta reda på omfattningen av de upplevelser som beskrivs i denna studie. Detta då föreliggande studie endast beskriver variationer av upplevelser och inte hur vanligt förekommande dessa upplevelser är.

Det kan vidare vara intressant att undersöka huruvida det föreligger en skillnad mellan trafikinspektör och arbetsterapeut i bedömning av behov, anpassningsprocessen och användandet av personbilen.

I föreliggande studie är samtliga respondenter rullstolsburna och vidare studier föreslås inkludera personer med mindre omfattande funktionsnedsättning, för att se om upplevelserna är annorlunda.

Referenser

1. Pless M, Granlund M. Handbok i att använda ICF och ICF-CY. Stockholm: Studentlitteratur; 2011.
2. Kielhofner G. Model of human occupation: teori och tillämpning. Lund: Studentlitteratur; 2012.
3. Christiansen C, Baum CM, Bass JD. Occupational therapy: performance, participation and well-being. 4 uppl. Thorofare, N.J: SLACK; 2015.
4. Wilcock A. An occupational perspective of health. 3 uppl. Thorofare, N.J: SLACK; 2015.
5. Hammell KW. Perspectives on disability & rehabilitation: contesting assumptions, challenging practice. Edinburgh: Churchill Livingstone/Elsevier; 2006. Kapitel 4 Theoretical models of disability; s. 53-70
6. Kjørsvik Bertelsen A. Kapitel 14 Sjukdomar i nervsystemet. I: Ørn S, Mjell J, Bach-Gansmo E, redaktörer. Sjukdom och ohälsa - diagnostik och behandling. Lund: Studentlitteratur; 2012. s. 313-36.
7. Westbom L. Kapitel 13 Allmänt om motoriska funktionsnedsättningar Cerebral Pares (CP). I: Lagerkvist B, Lindgren C, redaktörer. Barn med funktionsnedsättning. Lund: Studentlitteratur; 2012. s. 173-204.
8. Vaughn P. Appendix I: Common conditions, resources and evidence. I: Willard HS, Spackman CS, Neistadt ME, Crepeau EB, redaktörer. Willard and Spackman's occupational therapy. 12 uppl. Philadelphia, Pa.: Lippincott; 1998. s. 1101-03.
9. Martinelle C. Kroniska sjukdomar som medför betydande funktionsnedsättning (LiÖ 2011-3430) [Internet]. Linköping: Landstinget i Östergötland; 2011. [citerad 2019-02-08] Hämtad från:
<https://wssex.regionostergotland.se/Politiska%20dokument/H%C3%A4so-%20och%20sjukv%C3%A5rdsn%C4mnden/Behovsanalyser,%20brukar-%20och%20medborgardialoger/2011%20Behovsanalyser%20och%20brukardialoger/Behovsanalys%202010-2011.%20Kroniska%20sjukdomar%20som%20medf%C3%B6r%20betydande%20funktionsneds%C4tning.pdf>
10. Lag om vägtrafikdefinition (SFS 2001:559) [Internet]. Stockholm: Näringsdepartementet RST [citerad 2019-02-01]. Hämtad från:
https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2001559-om-vagtrafikdefinitioner_sfs-2001-559
11. Socialdepartementet. Regerings proposition 2016/17:4 Ett reformerat bilstöd. Socialdepartementet. Stockholm: Regeringskansliet; 2016.
12. Föreskrifter om ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:60) om körkortets utformning och innehåll [Internet]. Stockholm: Transportstyrelsen. [citerad 2019-02-08]. Hämtad från:
https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202012_60k.pdf

13. Regeringen. Regeringens skrivelse 2009/10:166 Uppföljning av den nationella handlingsplanen för handikappolitiken och grunden för en strategi framåt [Internet]. Stockholm: Socialdepartementet; 2010. [citerad 2019-02-04]. Hämtad från: <https://www.regeringen.se/49b69b/contentassets/89a6d6b7b2014581954166682bbf1fba/uppfoljning-av-den-nationella-handlingsplanen-for-handikappolitiken-och-grunden-for-en-strategi-framat-skr.-200910166>
14. 1177 Vårdguiden. Personlig assistans [Internet]. Stockholm: 1177 Vårdguiden; 2018 [uppdaterad 2018-03-28; citerad 2019-02-01]. Hämtad från: <https://www.1177.se/Vastra-Gotaland/Regler-och-rattigheter/Personlig-assistans/?ar=True>
15. Socialförsäkringsbalk (2010:110) [Internet]. Stockholm: Socialdepartementet [citerad 2019-02-04]. Hämtad från: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/socialforsakringsbalk-2010110_sfs-2010-110
16. Förordning (2010:1745) om bilstöd till personer med funktionshinder [Internet]. Stockholm. Socialdepartementet [citerad 2019-02-04]. Hämtad från: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-20101745-om-bilstod-till-personer_sfs-2010-1745
17. Försäkringskassan. Bilstöd för vuxna [Internet]. Stockholm: Försäkringskassan; 2018 [citerad 2019-02-08]. Hämtad från: https://www.forsakringskassan.se/!ut/p/z0/LcsxDsIwDADAtzB4jhEbW4X4ACxVl8ptTbFSHCt2w_cBifGGS0Pq06DUZKWQorR93b_n19konnA8dYCXosEa9-t4Y7eiLo0BrUqjMK4O-Ng1_7YrL04RKroCTrJ5lAWw7lOVPP6dLHeHD27dDxI/
18. Försäkringskassan. Uppföljning av det reformerade bilstödet konsekvenser för enskilda. Stockholm: Socialdepartementet; 2018.
19. Norheim U. Med spesialstyring i bilen. En studie av tilfredshet med hjelpemiddel og tilhørende tjenester blant bilførere med funksjonsnedsettelse, undersøkt med QUEST 2.0 [masteroppsats]. Oslo: University of Oslo; 2013 [citerad 2019-02-08]. Hämtad från: <https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/44091/Norheim.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
20. Norweg A, Jette AM, Houlihan B, Ni P, Boninger ML. Patterns, predictors, and associated benefits of driving a modified vehicle after spinal cord injury: Findings from the national spinal cord injury model systems. Arch Phys Med Rehabil. 2011;92(3):477-83.
21. Tsai IH, Graves DE, Lai C-H. The association of assistive mobility devices and social participation in people with spinal cord injuries. Spinal Cord. 2014;52(3):209.
22. Elo S, Kyngäs H. The qualitative content analysis process. J Adv Nurs. 2008;62(1):107-15.
23. Malterud K. Kvalitativa metoder i medicinsk forskning: en introduktion. 3. rev. uppl. Lund: Studentlitteratur; 2014.

24. Kvale S. Den kvalitativa forskningsintervjun. 3. rev. uppl. Lund: Studentlitteratur; 2014.
25. Graneheim UH, Lundman B. Qualitative content analysis in nursing research: concepts, procedures and measures to achieve trustworthiness. *Nurse Educ Today*. 2004;24(2):105-12.
26. Bryman A. Samhällsvetenskapliga metoder. 2. rev. uppl. Malmö: Liber; 2011.
27. Hsieh HF, Shannon SE. Three approaches to qualitative content analysis. *Qual Health Res*. 2005;15(9):1277-88.
28. Lag om etikprövning av forskning som avser människor (SFS 2003:460). Stockholm: Utbildningsdepartementet [citerad 2019-02-04]. Hämtad från: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2003460-om-etikprovning-av-forskning-som_sfs-2003-460.
29. Vetenskapsrådet. Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning. Stockholm: Vetenskapsrådet; 2002.
30. Marshall C, Rossman GB. Designing qualitative research. 6 uppl. Thousand Oaks, California: SAGE; 2016.
31. Eriksson G, Kottorp A, Borg J, Tham K. Relationship between occupational gaps in everyday life, depressive mood and life satisfaction after acquired brain injury. *J Rehabil Med*. 2009;41:187-94.
32. Vrkljan B, Polgar J. Linking occupational participation and occupational identity: An exploratory study of the transition from driving to driving cessation in older adulthood. *J Occup Sci*. 2007;14(1): 30-9.
33. Blair S. The centrality of occupation during life transitions. *Br J Occup Ther*. 2000;63(5), 231-7.
34. Ekman I, redaktör. Personcentrering inom hälso- och sjukvård: från filosofi till praktik. Stockholm: Liber; 2014.