

# Äldres resande i vardagen

---

Möjligheter, begränsningar och inställning till hållbara stadsvisioner

Kandidatuppsats i geografi med kulturgeografisk inriktning

Institutionen för Ekonomi och samhälle  
Avdelningen för Kulturgeografi  
VT-2014

Författare:  
Tobias Johansson  
Lovisa Svensson

Handledare:  
Eva Thulin



# Innehållsförteckning

1. Inledning .....	7
1.1 Introduktion.....	7
1.2 Syfte och frågeställningar .....	8
1.3 Avgränsningar .....	8
2. Teori .....	9
2.1 Tillgänglighet och mobilitet .....	9
2.2 Äldres resvanor .....	9
2.3 Stadsvisioner.....	10
2.3.1 Fenomenet sprawl.....	10
2.3.2 Smart growth.....	11
2.3.3 New urbanism .....	11
2.3.4 Förtätning av staden och blandbebyggelse .....	11
2.4 Tidsgeografi.....	12
3. Studieområde.....	14
3.1 Områdesbeskrivning av Göteborg .....	14
3.2 Trafik och resande.....	14
3.3 Demografiska förändringar .....	16
4. Metod.....	17
4.1 Urval.....	17
4.2 Dagbok.....	18
4.2.1 Metodval .....	18
4.2.2 Genomförande och datahantering.....	18
4.2.3 Alternativa metoder .....	20
4.3 Intervju .....	20
4.3.1 Metodval .....	20
4.3.2 Genomförande .....	21
4.3.3 Datahantering .....	21
4.3.4 Alternativa metoder .....	22
4.4 Analysmetod.....	22
5. Resultat.....	23
5.1 Respondenternas rörelsemönster.....	23
5.1.1 Dagböcker.....	23

5.1.2 Intervjuer.....	23
5.2 Möjligheter och begränsningar vid val av transportmedel .....	24
5.2.1 Bilen.....	24
5.2.2 Cykel och gång .....	24
5.2.3 Kollektivtrafik.....	25
5.3 De äldres reflektioner om hållbara stadsvisioner.....	25
5.3.1 Bilfri stad .....	25
5.3.2 Förtätning och blandbebyggelse .....	26
6. Resultatdiskussion .....	28
6.1 Rörelsemönster .....	28
6.2 Tillgänglighet och mobilitet .....	29
6.3 Resonemang kring hållbara stadsvisioner .....	31
6.3.1 Bilfria städer.....	31
6.3.2 Förtätning och blandbebyggelse .....	32
6.3.3 Avslutande diskussion.....	33
6.3.4 Annan och vidare forskning.....	34
7. Slutsats .....	35
8. Källförteckning .....	36
9. Bilagor.....	41

## Sammanfattning

*Äldres resande i vardagen – möjligheter, begränsningar och hållbara stadsvisioner* syftar till att undersöka och beskriva äldre människors rörelsemönster, deras möjligheter och begränsningar att uppnå en god mobilitet och tillgänglighet, samt deras inställning till olika hållbara stadsvisioner. Studien utgår från ett tidsgeografiskt perspektiv, då den behandlar förflyttningar i tidrummet, vilka förklaras och utvecklas med hjälp av begreppen mobilitet och tillgänglighet. För att undersöka inställningen till hållbara stadsvisioner utgår studien även från teorierna *New urbanism*, *mixed-use* och *the compact city*.

Metoden bygger på en sammanvävning av en tidsgeografisk dagboksmetod och kvalitativa intervjuer där respondenterna är sex pensionärer mellan 68 och 77 år bosatta i Göteborg. Det insamlade materialet analyserades och sammanställdes kvalitativt för att kartlägga återkommande och unika åsikter hos respondenterna och kan därför inte generaliseras för hela den äldre befolkningen. Syftet är istället att lyfta fram mönster och åsikter som **kan** förekomma bland äldre.

Resultatet visar att respondenterna har många olika åsikter och tar upp flera teman. Allmänt sett går det dock att urskilja olika rörelsetyper. Bilen och kollektivtrafiken fungerar som en bas i de flesta respondenters vardag, men kompletteras av andra färdstätt. De vanligaste anledningarna till förflyttning är fritidsaktiviteter, utflykter, socialt umgänge och ärenden, t.ex. handla mat och besöka inrättningar för samhällsservice. Respondenternas upplevda möjligheter och begränsningar styrs inte, som man kanske kan tro, av de enskilda personernas fysiska välbefinnande, utan beror främst på personliga preferenser, enkelhet och nytta. Inställningen till en kompakt stad med blandbebyggelse är varierande. Tanken om en kompakt stad med blandbebyggelse togs oftast emot väl, men inställningen var mindre tillmötesgående till ett faktiskt införande som skulle medföra förändringar i respondenternas vardag. Inställningen till en bilfri stad var främst negativ, med undantag för några positivt inställda personer som idag bara utnyttjar kollektivtrafiken.

**Nyckelord: äldre, resande, tillgänglighet, mobilitet, tidsgeografi, New Urbanism, stadsvisioner**

## Abstract

*Everyday life mobility of elderly people – opportunities, restrictions and sustainable urban visions* aim to examine and describe elderly people's movement patterns, their opportunities and restrictions of reaching high mobility and accessibility, and their attitude towards various sustainable urban visions. This paper is based on an approach of time-space geography as it covers the topic of movements in time-space, explained and developed using the concepts of mobility and accessibility. To examine elderly people's attitude towards sustainable urban visions, this paper also takes approach on theories such as *New Urbanism*, *mixed-use* and *the compact city*.

The method used in the study is an interweaving of a time geographic diary and qualitative interviews, where the respondents are six retired people between 68 and 77 years old living in Gothenburg city. The collected material has been qualitatively analysed and compiled to identify recurrent and unique opinions of the respondents, and can therefore not be generalised to the entire elderly population. The study aims to highlight possible patterns and opinions among the elderly.

The results show that the respondents are of many different opinions and emphasises different themes. It is however possible to distinguish different types of motion. The car and public transport serves as a base for most respondent's everyday lives, although supplemented by other means of transport. The most common reasons for mobility are leisure activities, excursions, social interaction, and matters such as food shopping and visit to social service functions. The respondent's perceived opportunities and constraints are not, as one might think, determined by the individual's physical condition, but depend mainly on personal preferences, fluidity and utility.

The attitude towards a compact city with mixed-use is diverse. The idea of a compact city with mixed-use was generally well received but the attitude towards its implementation was less accommodating, due to the changes in the respondent's everyday lives that it would imply. The attitude towards a car-free city was mostly negative, with the exception of a few people who currently rely entirely on public transport.

**Keywords: elderly, travelling, accessibility, mobility, time-space geography, New Urbanism, urban visions**

## Förord

Detta är en kandidatuppsats i kulturgeografi à 15 högskolepoäng som skrivits inom ramarna för Kandidatprogrammet i geografi vid Göteborgs Universitet. Intresset för frågan kring äldres mobilitet och tillgänglighet väcktes i samband med Andrew Byerleys<sup>1</sup> förslag att undersöka äldre i staden, då de anses vara förbisedda i vetenskapliga sammanhang. Vi har under en tidigare GIS-kurs gjort ett arbete kring tillgängligheten och mobiliteten i Göteborg, och ville undersöka dessa begrepp ur en mer kvalitativ synvinkel genom att koppla dem till den äldre befolkningen.

Vi vill först och främst tacka vår handledare Eva Thulin<sup>2</sup> som med sin kunskap inom mobilitet handlett oss genom denna C-uppsats. Hon har hjälpt oss med problemlösande, med strukturering av studien, samt ägnat mycket tid till att korrekturläsa. Vi vill även tacka kontaktpersonerna för PRO Smycket och PRO Tuve för att de möjliggjort för oss att komma i kontakt med studiens respondenter. Ett extra tack till de personer som gjort studien möjlig genom att ägna tid till dagboksföring och intervju. Slutligen ett tack till de kursansvariga Bodil Jansund<sup>3</sup> och Björn Holmer<sup>4</sup> som har instruerat och hjälpt oss framåt i arbetsprocessen under vår sista tid på Geografiprogrammet.

---

<sup>1</sup> Andrew Byerley - lektor vid institutionen för kulturgeografi, Göteborgs Universitet

<sup>2</sup> Eva Thulin - forskare och docent vid institutionen för kulturgeografi, Göteborgs Universitet

<sup>3</sup> Bodil Jansund - lektor vid institutionen för kulturgeografi, Göteborgs Universitet

<sup>4</sup> Björn Holmér - forskare och docent vid avdelningen för geovetenskaper, Göteborgs Universitet

# 1. Inledning

## 1.1 Introduktion

Enligt FN:s prognos från 2012 kommer den urbana populationen att öka med 72 % fram till år 2050 (FN 2012, s.3). Om städerna ska klara av en sådan ökning krävs det en hållbar planering som tillgodoser behovet av bostad, möjliggör förflyttning, samt skapar en trivsamt miljö för alla invånare. Dagens städer är anpassade efter bilen som färdmedel och de senaste fem decennierna har antalet bilar på vägarna ökat i hög takt, då bilen ses som en frihet. Bilberoendet och livsstilen som hör därtill har dock på senare år ifrågasatts mer och mer på grund av dess klimatpåverkan, och olika visioner för den alternativa staden har därmed fått större fäste. Utmaningen är att bibehålla den mobilitet och frihet bilen ger, samtidigt som tillgängligheten till viktiga platser bör ökas. Detta kan med fördel genomföras med hjälp av en innovativ transport- och stadsplanering, där dels behovet av längre transportsträckor minimeras samt antalet resor med hållbara transporter ökar. Detta kan möjliggöras genom bland annat en förtätning av staden och en blandning av verksamheter inom samma område, vilket kräver en sammanhängande planering som tillgodoser många olika behov.

Flera teoretiska stadsplaneringsvisioner utgår från att minska antalet resor med bilar och istället öka användningen av kollektiva transportmedel, samt att få fler att cykla och gå. Detta fick oss att fundera över samhällets äldre befolkning, och hur representerade de är inom dagens transportplanering. Dagens äldre är en växande del av befolkningen, och som till skillnad från för 25 år sedan åker mer bil, har en bättre hälsa, en högre inkomst, samt är mindre benägna att ändra på sina resvanor (Alsnih & Hensher 2003, s.906). Under den senaste perioden har 40-talets baby-boom börjat gå i pension, och omkring 2030 är det dags för 60-talisterna att göra detsamma. År 2025 kommer det finnas ungefär 22 000 fler människor över 65 år i Göteborg än idag, och detta kommer såklart att märkas (Göteborgs stad 2013c). Förväntningarna på en god tillgänglighet och mobilitet, samt fungerande transportsystem - privata som kollektiva - kommer att öka då den större och friskare äldre generationen kommer utgöra en allt större del av den totala populationen. Den växande äldre befolkningen bör vara en motivation att undersöka de olika rörelsebehov som idag finns bland äldre, eftersom processen från åsikt till implementering kan vara långdragna.

De flesta studier som belyser äldres rörlighet i rummet kommer från USA, Kanada, Nederländerna och Storbritannien (Alsnih & Hensher 2003, s.905). I dagsläget finns det förhållandevis lite kunskap om hur de äldre i Sverige ställer sig till hållbara stadsvisioner och detta öppnar upp för ett intressant perspektiv som tidigare inte har varit särskilt framträdande inom forskning. En ökad kunskap inom detta område skulle kunna ge stads- och transportplanerare ett större kunskapsunderlag för att kunna integrera de äldre i rådande planeringsdiskurser kring den framtida staden.

## ***1.2 Syfte och frågeställningar***

Studien syftar till att induktivt undersöka och beskriva äldre människors rörelsemönster, möjligheter och begränsningar att transportera sig i Göteborg, samt deras inställning till olika hållbara stadsvisioner. Detta gör vi genom en fallstudie med sex pensionärer bosatta i Göteborg.

De frågor som vi därför ställer oss är:

1. Hur ser de äldres rörelsemönster ut?
2. Vilka möjligheter och begränsningar att uppnå en god mobilitet och tillgänglighet upplever de äldre?
3. Hur förhåller sig de äldre till hållbara stadsvisioner?

## ***1.3 Avgränsningar***

Studien omfattar sex personer i pensionsåldern som är bosatta i Göteborg. Studien avgränsas framförallt av Göteborgs stadsrum men även stadsrummet generellt. Resultatet ämnar inte att generalisera för hela den äldre befolkningen, utan till att identifiera rörelsemönster, åsikter och tankar hos respondenterna.



## 2. Teori

### 2.1 Tillgänglighet och mobilitet

Människor idag lever ett allt mer rörligt liv då transportmöjligheterna ständigt ökar (Frändberg, Thulin & Vilhelmsson 2005, s.75-76). Våra aktiviteter sker på allt fler platser i det geografiska rummet, och på allt större geografiska avstånd från varandra (ibid, s.26). Den tekniska utvecklingen har medfört möjligheten att färdas både snabbare och längre avstånd än vad som tidigare varit möjligt, och på det viset har den fysiska rörligheten ökat (ibid, s.38-39). Den tekniska utvecklingen har samtidigt i viss mån förstärkt den fysiska rörligheten genom att komplettera med en virtuell dimension (Frändberg, Thulin & Vilhelmsson 2005, s.17). Nära förknippade med den ökade rörligheten är begreppen tillgänglighet och mobilitet, som enklast förklaras i relation till varandra då de är starkt sammanknutna.

Tillgänglighet är starkt kopplat till mobilitet och Levine & Garb (2002, s.179) definierar den som underlättandet att nå en viss plats. Geurs & van Wee (2004, s.128-129) diskuterar tillgänglighet som möjligheten för människor att utöva viktiga aktiviteter och besöka viktiga platser i vardagen. Tillgänglighet uppnås med hjälp av kombinationen och relationen mellan markanvändning och olika transportsystem. Mobilitet är ett abstrakt begrepp som kan definieras på flera olika sätt. Levine & Garb (2002, s.179) pratar om begreppet mobilitet som möjligheten att underlätta för rörlighet. Begreppet används även ofta som synonym för rörlighet, men kan belysa olika sorters rörlighet (Levin et.al 2007, s.8). Detta ger lätt upphov till en felaktig bild och det är lätt att tro att det enbart handlar om själva transporten. Suen & Sen (2004, s.97) menar att mobiliteten inte bara handlar om själva resandet, utan även de underliggande kraven för möjligheten att röra sig, exempelvis att det finns tillgänglig och lättförståelig information om transportsystemet och att det finns möjlighet att betala för resan. Mobiliteten kan därför sägas inbegripa både tillgången till transportmedel men likväl kunskap och information om hur de ska användas. Vi skiljer mellan en faktisk och en upplevd mobilitet hos människor. Den faktiska mobiliteten inbegriper den fysiska möjligheten att ta sig till och från önskade platser, såsom familj, arbete och liknande. Den upplevda mobiliteten innefattar däremot känslan av självständighet, sociala kontakter och den upplevda möjligheten att bibehålla dessa (Alsnih & Hensher 2003, s.905).

Det finns en tydlig skillnad mellan mobilitet och tillgänglighet. Kort sagt kan mobilitet sägas styras av variabeln *rörelse* medan tillgänglighet begränsas av variablerna *rörelse* och *markanvändning*. En hög mobilitet innebär inte nödvändigtvis en hög tillgänglighet. Ett exempel kan man se i många stora städer, där motorvägarna medför hög mobilitet men ett ineffektivt nyttjande av marken (Levine & Garb 2002, s.179).

### 2.2 Äldres resvanor

En människas rörelsemönster möjliggörs och begränsas av hennes mobilitet och tillgänglighet, vilket blir ännu tydligare när människan blir äldre. I samband med pensioneringen förändras människans rörelsemönster på olika sätt, när det kommer till antal resor per dag, distans och restid, men även resornas syften. I samband med pensioneringen minskar de arbetsrelaterade resorna, och resor med syften som inköp, service, fritid och socialisering ökar hos både män och

kvinnor. Generellt sett minskar antalet resor påtagligt från 75 års ålder och uppåt. Studeras den historiska utvecklingen av äldres rörelsemönster, så reser dagens äldre generation betydligt mer i jämförelse med för 20 år sedan (Heikkinen & Henriksson 2013, s.13-17). Resvanor skiljer sig mycket från person till person, och samma sak gäller för gruppen äldre - det vill säga 65 år och uppåt. Faktorer som påverkar äldres rörelsemönster är de individuella preferenser och den egna fysiska kapaciteten (Svensson 2004, s.23).

Bilen är ett av de mest använda transportmedlen för äldre över 65 år, och både i Europa och Sverige görs ungefär hälften av alla resor med bil. Under de senaste decennierna har andelen körkortsinnehavare över 65 år i Sverige ökat drastiskt, och mellan åren 2000 och 2030 förväntas andelen äldre med körkort ha ökat med 40 % (Heikkinen & Henriksson 2013, s.16-17). De personer som under det senaste decenniet har gått i pension samt de som inom det kommande decenniet kommer att göra detsamma, kan alltså sägas vara en bilorienterad generation som jämfört med tidigare äldre generationer har betydligt fler körkortsinnehavare och större körvana (Rosenbloom 2009, s.33-35). I samband med ökad ålder är det tydligt att körsträckan med bil minskar, resorna blir kortare, hastigheten sänks, och dessutom förändras förflyttningarnas syften (Svensson 2004, s.10-11). Kvinnor kör bil mer sällan än män i äldre ålder, och de slutar även att köra bil tidigare än männen (Levin et al 2007, s.77). Av Sveriges äldre använder sig 60 % av kollektivtrafiken i någon mån. Om man ser till äldres resor så görs endast 5 % av dem med hjälp av kollektivtrafiken. Detta är ett mönster som även går att urskilja i andra länder (Levin 2007, s.73).

## **2.3 Stadsvisioner**

En bibehållen mobilitet och tillgänglighet är en viktig aspekt vid utveckling av hållbara städer som återkommer inom flera teoretiska visioner. För att få en förståelse för hur stadsplanering kan återupphålla hållbarhetsperspektivet, så kommer några av de mest framträdande teorierna att presenteras i kommande avsnitt. Vi har försökt skilja på flera begrepp för att göra dem mer lättförståeliga, dock bör läsaren vara medveten om att de ofta går in i varandra och flätas samman på olika sätt. Vi har även valt att behålla vissa engelska benämningar av den anledningen att de är vedertagna begrepp och ibland svåra att översätta. För att kontextualisera dessa visioner beskrivs först fenomenet *sprawl* som de ämnar motverka.

### **2.3.1 Fenomenet sprawl**

Ett stort hinder för en hållbar stad är idag fenomenet *sprawl*, som i sin enklaste form syftar till att städer breder ut sig över stora områden och blir glesare. De längre transportsträckorna medför därför en större klimatpåverkan. Orsakerna till *sprawl* är många men Nechyba & Walsh (2004) menar att bilen tillsammans med minskade kostnader för transporter är en av de största orsakerna till städernas utglesning under 1900-talet och även idag. *The monocentric model* är en ekonomisk modell som förklarar *sprawl* genom att människor balanserar kostnaden för transport med hyreskostnaden, vilket innebär att människor är villiga att betala lite mer för transporten om de kan få en billigare hyra i förorten. Tillsammans med ökade inkomster och billigare transporter har därför städernas utglesning accelererat under 1900-talet och framåt. Både fördelaktiga huslån

och subventioner som direkt har gjort bilägandet fördelaktigt, har haft inverkan på var folk har bosatt sig, och därmed också på transportsträckornas längd (Nechyba & Walsh 2004, s.178-182).

Då sprawl är ett komplext problem kan det inte endast förklaras utifrån en ekonomisk modell då det finns andra ”push”- och ”pull”-faktorer som har bidragit till utglesningen, vilka främst handlar om människors egna preferenser. Faktorer som kan påverka förflyttning mellan innerstad och förorter kan vara kvalitet på skolor, brottsfrekvens, tillgång till öppna ytor och annat (Nechyba & Walsh 2004, s.183 & 189). Det krävs därmed både enkla övergripande ekonomiska modeller, samt förklaringar på mikronivå för att definiera begreppet (Nechyba & Walsh 2004, s.195).

### **2.3.2 Smart growth**

Smart growth är en politisk rörelse och planeringsstrategi från USA som strävar mot att identifiera och motverka stadens utglesning (McCann 2009, s.438). Smart growth är en reaktion mot fenomenet sprawl, som genom att fokusera på konservering och stärkande av innerstaden och inre förorter, försöker ”avskräcka” eller motverka utveckling i utkanterna av staden. Visionen är att bevara grönområden och jordbruksmark, och med hjälp av reglerande incitament, för utvecklare och företag, motverka en ytterligare utglesning av staden (McCann 2009, s.438).

### **2.3.3 New urbanism**

New urbanism är ett samlingsnamn för ett stadsideal och dess utvecklingsstrategier som myntades i USA under 1980-talet, och som sedan dess har haft en stark genomslagskraft i bland annat Nordamerika och Europa. Denna vision uppkom som en reaktion mot den ökande bilismen i staden, men även mot den stora påverkan som människan har på sin omgivning. New urbanism förespråkar en kompakt stadsform där tillgången till exempelvis kyrkor, skolor, affärer, arbetsplatser och samlingslokaler finns inom gång- eller cykelavstånd från boendet, och där invånarna i större grad än tidigare närmar sig varandra både fysiskt och socialt. Tanken är att det myndighetsstyrda perspektiv som råder inom dagens stadsplanering ska bytas ut mot en gräsrotsrörelse där alla som är intresserade får vara med och utveckla omgivningen, exempelvis genom offentliga möten där visioner och tankar får uttryckas innan byggandet sätter igång (McCann 2009, s.438-439).

Föregångare till nyurbanismen är många, men den mest framstående av dem var Jane Jacobs under 1980- och 90-talen som i sin klassiker *The Death and Life of Great American Cities* från 1961 kritiserar det faktum att städer utvecklas genom ett top-down-perspektiv. Framför allt anser Jacobs att medborgarna har en kunskap som åsidosätts med argumentet att experternas och planerarnas kunskap skulle vara av högre värde (Jacobs 2005).

### **2.3.4 Förtätning av staden och blandbebyggelse**

New Urbanism har lagt grunden till många hållbara stadsvisioner där stort fokus ligger på begreppen *the compact city* (förtätning) och *mixed-use* (blandbebyggelse). Det råder en viss

osäkerhet i skillnaden mellan de båda begreppen då de till stora delar flyter ihop.

*The compact city* syftar till att bygga tätare för att motverka städernas accelererande utglesning. Detta ska resultera i en mer energieffektiv stad där närheten till vitala verksamheter gynnar cykel- och gångtrafik (Neuman 2005, s.12). Städerna är idag uppbyggda kring bilen och vi tillhör en bilberoende population, vilket har stor påverkan på miljön. En förtätning av staden tillsammans med en blandbebyggelse skulle kunna minska tvånget att använda bilen för resor, då viktiga noder i vardagen skulle finnas på närmare avstånd (Roseland 2012, s.136-137). Detta kommer i sin tur främja fotgängare samt resande med cykel och kollektivtrafik, då avstånden blir kortare (Coupland 1997, s.71). Detta understryks av Newman & Kenworthy (1999, s.100-102) som i ett diagram visualiserar befolkningstätheten mot energianvändningen vid transport. Det visar på det statistiska sambandet att den transportrelaterade energiförbrukningen minskar vid en ökad förtätning av staden.

Den fundamentala möjligheten med blandbebyggelse är att kunna motverka den zonplanering som förankrade sig i stadsplaneringen på 1920-talet och som sedan dess präglade städernas uppbyggnad. Denna planeringsstrategi har gjort att verksamheter som inte anses vara kompatibla med varandra separeras, exempelvis industriområden från bostadsområden (Grant 2002, s.72). Jane Jacobs beskriver att blandbebyggelse ska fungera på ett sätt så att det bildas ett levande, stimulerande och säkert stadsrum. Den blandade användningen av rummet ska upprätthållas genom en mix av olika verksamheter, såsom bostäder, affärer och liknande (Coupland 1997, s.152). En blandbebyggelse anses ha flera positiva effekter för den hållbara staden, men framförallt framhålls fördelarna inom transportsektorn, av den anledningen att transportsträckorna blir kortare (Coupland 1997, s.71).

## 2.4 Tidsgeografi

Tidsgeografi är en användbar metod för att förstå och undersöka en människas mobilitet och rörlighet, samt dess betydelse i vardagen. Torsten Hägerstrand som utformade tidsgeografin menar att man inte ska separera tid från rum (läs: historia från geografi) i två separata studieområden. Det standardiserade normativa vetenskapliga tillvägagångssättet missar viktiga aspekter, samband och sammanhang, och ger endast **en** dimension av verkligheten (Hägerstrand 1991, s.133). Tidsgeografin är inte endast fördelaktig vid studerande av en människas förflyttningar och aktiviteter, utan även då man vill få en djupare förståelse för det som **inte** äger rum, och anledningen till det (Åquist 2002, s.3).

Rummet är ett återkommande begrepp vars definition kan skilja sig beroende på vilken gren inom geografin som studeras. Inom tidsgeografin bildar rummet tillsammans med tiden ett *tidrum* (Åquist 2002, s.1). Tidrummet är ett abstrakt begrepp och Hägerstrand förklarar hur rummet begränsar individen och hennes aktiviteter, samt hur tiden ter sig i rummet. Han använder sig av uttrycket "händelse bortom händelse" vilket betyder att saker som sker efter varandra visar på tidens riktning. För att definiera rummets utbredning använder han sig istället av "ting bortom ting" som på samma sätt visar på hur saker som befinner sig bredvid varandra definierar rummets gränser (Hägerstrand 1991, s.136).

Andra centrala begrepp inom tidsgeografin som är relevanta för denna studie är *projekt* och *restriktioner*. Projekt är aktiviteter som utförs för att åstadkomma något, exempelvis att byta däck på bilen. Detta kan, i olika stor utsträckning, kräva tillgång till material och redskap samt att individer sammanstrålar. Begreppet restriktioner kan delas upp i *kapacitetsrestriktioner*, *kopplingsrestriktioner* och *styrningsrestriktioner* (Åquist 2002, s.2-3). Restriktionerna i tidrummet är centrala för förandet av varje enskild individs rörelsemönster, och är därför intressanta att studera då vi vill undersöka hur de äldre människorna rör sig i vardagen och vilka faktorer som påverkar deras transportrelaterade aktiviteter.

Begränsningar som är direkt knutna till individen brukar kallas *kapacitetsrestriktioner* och syftar till de individbundna begränsningarna, exempelvis som att hon har en viss styrka eller en viss tid att tillgå. En äldre människa skulle exempelvis kunna tänkas ha en rörelsenedsättning som påverkar och bestämmer vad hon klarar av eller hur hon kan transportera sig i vardagen. Äldre kan även tänkas ha mindre kunskap kring förutsättningarna för förflyttning och mycket information begränsas idag till digitala tjänster, vilket skulle kunna försvåra för äldre att ta sig runt (ibid). Aktiviteter och förflyttningar begränsas även av *kopplingsrestriktioner*, där vissa specifika individer, material och redskap måste sammanfalla i både tid och rum för att en aktivitet ska kunna äga rum. Det måste därför finnas ett samspel mellan individen, större företag och myndigheter som innefattar informationsspridning, utbud och efterfrågan. Det krävs exempelvis att både individen som ska åka buss och själva bussen befinner sig på samma plats vid samma tidpunkt (ibid). Möjligheten att förflytta sig begränsas i både tid och rum genom *styrningsrestriktioner* som innefattar institutionella begränsningar. Detta kan bland annat vara att bussar endast går vissa tider eller att bilar är pliktskyldiga att köra i en viss hastighet. Vi styrs av lagar, regler och öppettider, vilket ger olika individer, material och redskap olika stor tillgång till de olika rummen (ibid).

Restriktionerna formar på sätt människors vardagsliv, då de sätter ramarna för vilka aktiviteter och förflyttningar som är möjliga att göra, vid givna tillfällen och platser. De är därför av stor vikt för att kunna analysera och tolka människors aktiviteter och rörlighet i vardagen.

## 3. Studieområde

### 3.1 Områdesbeskrivning av Göteborg

Göteborg är Sveriges näst största stad med ungefär en halv miljon invånare, och ligger på västkusten vid Göta Älvs mynning till Kattegatt. Staden grundades på 1600-talet av Gustav II Adolf och har präglats av sin stora varvs- och sjöfartsindustri, men efter varvskrisen under 1970-talet förändrades stadens nisch till att istället befatta IT och miljöteknik. Både Volvo och SKF har under många år varit, och är fortfarande idag, stora varumärken med huvudkontor i Göteborg (Göteborgs Stad 2014a).

Göteborg har inspirerats av de nationella miljömålen som styr det svenska miljöarbetet, och utifrån dessa utformat egna mål som ska bidra med ”en god livsmiljö och en hållbar utveckling” (Göteborgs Stad 2014b). Göteborgs stad menar att satsningarna på gång-, cykel- och kollektivtrafiken samt pendelparkeringar och bilpooler måste bli större om andelen bilar i trafiken ska minska (Göteborgs Stad 2014c). För att uppnå en begränsad klimatpåverkan, friskare luft och en god bebyggd miljö måste fokus ligga på kollektivtrafiksatsningar, styrmedel och en hållbar stadsutformning, som tillsammans kan locka fler att lämna bilen hemma och resa mer hållbart (Göteborgs Stad 2014d). Ett problem idag är Älven som fungerar som en barriär mellan den södra och norra delen av staden och Göteborg Stad har visioner om att knyta samman dessa för att minska det upplevda avståndet (Göteborgs Stad 2013a). Älven går i dagsläget att korsa i de centrala delarna av Göteborg med hjälp av Älvsborgsbron, Tingstadstunneln och Göta Älvbron.

### 3.2 Trafik och resande

Göteborg präglas liksom andra städer av en flitig bilanvändning, men i dess relativt lilla stadskärna blir bilen som transportmedel allt mindre fördelaktig på grund av restriktioner, samtidigt som gång, cykel och kollektivtrafik främjas. Göteborg stad har installerat runt 60 stationer med *Styr-och-ställ*-cyklar som går att låna för att ta sig runt i innerstaden (Göteborg Turistbyrå 2014). Detta möjliggör för turister och invånare att lätt ta sig fram i de centrala delarna på ett miljövänligt sätt. Denna tjänst är en av anledningarna till att invånarna cyklar allt mer, där ökningen av antal cyklisterna under 2013 var 22 %. Dock står cykeln endast för 6-7 % av det totala resandet i Göteborg (Göteborgs Stad 2014g). Det har under det gångna året skett förändringar till fördel för cyklisterna på Västra Hamngatan, som ligger i centrala Göteborg, där bilarna och cyklarna nu delar körbanan. Västra Hamngatan klassas därför som en cykelfartsgata och samma planer för ombyggnation finns för Östra Hamngatan (Göteborgs Stad 2014h). Målet med cykelfartsgator är att göra Göteborg till en bättre stad för cyklisterna att transportera sig i, och att uppmuntra en innerstadstrafik där cyklisterna och bilförarna kör på lika villkor (Göteborgs Stad 2013b).



Figur 1. Styr- och Ställ-cyklar vid Valands hållplats, Göteborg

Kollektivtrafiken består av ca 2700 spårvagnar, bussar och båtar som samordnas av Västtrafik (Västtrafik 2014). De olika spårvagns- och busslinjerna möts i de centrala noderna som Brunnsparken, Centralstationen, Korsvägen och Järntorget. De områden som inte spårvagnarna når trafikeras istället av stombussar, och för destinationer längre ut från staden går det expressbussar. Av göteborgarna har 31 % tillgång till mycket god kollektivtrafik, vilket innebär att man har högst 30 minuters resa från sin bostad till hälften av alla arbetsplatser i Göteborg (Göteborgs Stad 2014f).

Under både de senaste och kommande åren kommer Göteborg vara måltavla för många förändringar av transportsystemet. En av de största infrastruktursatsningarna är det Västsvenska paketet som löper fram till år 2028. I samband med detta infördes trängselskatten i januari 2013, och ytterligare projekt är den nya Götaälvsbron, Mariefholmstunneln samt Västlänken. Allt detta ska bidra med mer hållbara och utbyggda transportsystem (Göteborgs Stad 2014e).

Utifrån Göteborgs framtidsplaner syns en strävan mot ökad rörlighet för de flesta transportmedlen, främst genom västsvenska paketet. Göteborgs strävan är att öka tillgängligheten genom att öka mobiliteten och skiljer sig därmed från våra teoretiska visionerna som genom främst planering och effektivisering av markanvändning vill förbättra tillgängligheten.

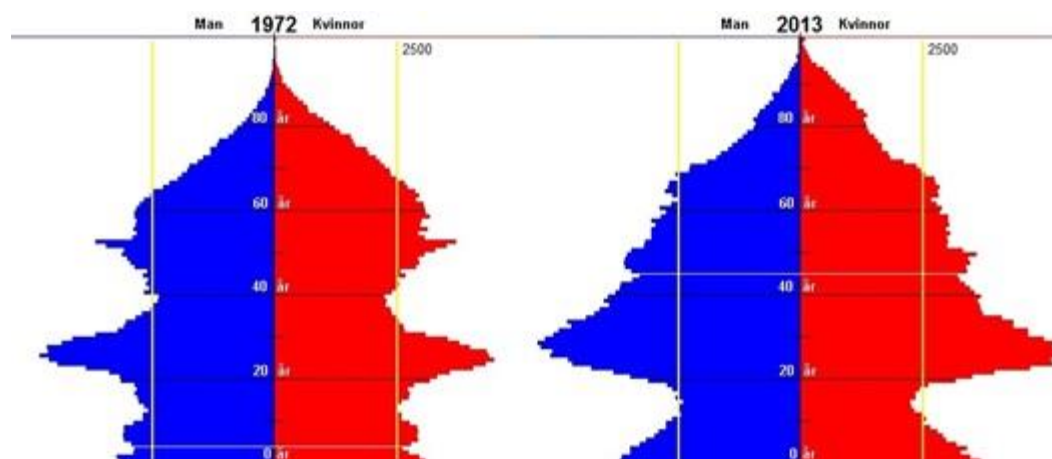
Genom Göteborg stad löper flera Europavägar och ger därmed bilister stor möjlighet att ta sig till och från staden. En negativ aspekt för bilister är trängselskatten, men tillsammans med en sänkning av maxhastigheter i de centrala delarna av Göteborg skulle det kunna medföra en mer attraktiv miljö för cyklister och fotgängare (Göteborgs Stad 2014d).

Göteborgs centralstation ligger i centrum och spår sträcker sig i östlig, nordlig och sydlig riktning. Det finns även ytterligare en station i varje vädersträck innan spåren lämnar staden, där pendeltågen stannar. Efter en lång process av diskussion och planering har arbetet med

Västlänken satt igång och 2028 förväntas den stå klar. Det ska bli en 6 km lång pendeltågstunnel med tre stationer, och den kommer att möjliggöra för 100 000 – 130 000 göteborgare att ta sig till en pendelstation genom att gå eller cykla (Göteborgs Stad 2014i). Stationerna kommer ligga under jorden och medföra pendlingsmöjligheter från Korsvägen, Haga och Centralstationen (Trafikverket 2014).

### 3.3 Demografiska förändringar

Göteborgs befolkningspyramid från 1972 respektive 2012 visar på en förändrad befolkningsstruktur där de horisontella pelarna (årskullarna) främst har blivit längre vid högre åldrar (se figur 1 och 2). Under de senaste fyra decennierna har den äldre befolkningen över 80 år blivit större, detta till följd av att personernas hälsa förbättrats och livslängd ökat. En befolkningspyramid som sådan möjliggör att förutspå hur dagens befolkning kommer se ut om 10, 20, 30 år och så vidare.



Figur 2. Åldersfördelningen i Göteborgs stad år 1972 och 2012  
Källa: <https://www.h5.scb.se/kommunfakta/pyramider/>  
[2014-05-10]

Göteborgs befolkning förväntas växa med ca 6500 invånare per år fram till 2025. Det kommer ske en liten ökning av barn, medan människor i arbetsför ålder (18-65) kommer minska under perioden (Göteborgs Stad 2013c). I Göteborg finns det idag ca 60 000 invånare i åldrarna 65-79 , och samtidigt växer den äldre befolkningen starkt (SCB:s statistikdatabas 2013). Antalet personer från 65 till 85 års ålder kommer i framtiden att växa kraftigt, medan antalet personer över 85 år kommer att minska under perioden fram till år 2025. I slutet av perioden kommer situationen att förändras då 1960-talets babyboom går i pension, vilket kommer göra att det äldre omfånget ökar i storlek. Staden förväntas fram till år 2020 öka med ca 12 000 invånare per år i åldersgruppen över 65 år, därefter kommer siffran reduceras till 9 000, detta beror antagligen delvis på den ovan nämnda babyboomen som blir äldre (Göteborgs Stad 2013c).



## 4. Metod

Vi använder oss av en dagboks metod med uppföljande intervjuer för vi anser att de kompletterar varandra bra och ger en transparent helhetsbild. Genom dagböckerna får vi konkret information om hur respondenterna rör sig under två dagar, och dessa fungerar som en grund och inledning till de uppföljande intervjuerna där vi får ytterligare information om de äldres rörelsemönster och behov. Intervjuerna används även för att diskutera upplevda möjligheter och begränsningar för att uppnå en hög mobilitet och tillgänglighet, samt respondenternas inställning till stadsvisionerna. För att återge en rättvis bild av det som respondenterna uttalat sig om måste forskaren vara medveten om den makt man har att konstruera, presentera och därmed generera kunskap. I alla led från förberedelser, insamling och bearbetning av information och tolkning, till analys och presentation påverkar vi kunskapen på ett eller annat sätt. Alla respondenter har fått påhittade namn för att de inte ska kunna identifieras.

### 4.1 Urval

Studien omfattar totalt sex pensionärer, hälften män och hälften kvinnor, mellan 68 och 77 år som är bosatta inom Göteborg stad. Detta innebär att det endast är dessa sex personer vi kan uttala oss något om. Anledningen till att vi valde denna åldersgrupp var att vi var intresserade av den yngre gruppen äldre, vilka brukar klassas som personer mellan 65 och 75 år. Vi valde därför att hålla oss i närheten av detta spann men vid intresseförfrågan var en person på 77 år intresserad av att bidra och vi gjorde därför ett övervägande och utökade åldersgränsen med två år. Vi valde yngre pensionärer då vi trodde att de skulle vara enklare att komma i kontakt med, men även för att vi trodde att de använder sig av flera olika transportmedel till vardags, och därför skulle kunna berätta om begränsningarna och möjligheterna med flera olika transportmedel. Då detta inte är en generaliserande studie, utan en fallstudie av människors vardag, anser vi att detta inte kommer att påverka resultatet.

Under studiens tidiga fas tog vi kontakt med flera föreningar och organisationer för pensionärer, detta genom både personliga telefonsamtal och mailkontakt, och berättade om syftet med uppsatsen. Vi kontaktade följande: Senioruniversitetet, Allégårdens pensionärsförening, Sveriges Pensionärsförbund samt lokala distriktsföreningar inom PRO (Pensionärernas Riksorganisation) i Göteborg<sup>5</sup>. De personer som i slutändan deltog i studien var pensionärer med koppling till PRO Smycket i Frölunda-Tynnered och PRO Tuve. Kontaktpersonen för PRO Smycket kunde vidarebefordra informationen till andra grupper, såsom en vinprovargrupp och bokklubb hen var involverad i, för att se om det fanns intresse där. Vi gjorde därför ett snöbollsurval, då vi med hjälp av en person kom i kontakt med andra potentiella respondenter (Flowerdew & Martin 2005, s.117). Kontaktpersonen för PRO Smycket meddelade att hen tillsammans med ytterligare tre personer från bokklubben var villiga att delta i studien. Kontaktpersonen för PRO Tuve bjöd in oss att presentera studien på ett medlemsmöte den 9 april 2014 i Tuve Kulturhus. Vid mötet berättade vi kort om studiens syfte och upplägg, varpå medlemmarna sedan fick möjlighet att fylla i sina kontaktuppgifter på en intresselista. Efter besöket i Tuve Kulturhus hade fyra personer meddelat oss att de var intresserade av att delta.

---

<sup>5</sup> PRO Lergöken, PRO Lundby/Bjurslätt, PRO Smycket, PRO Tuve och PRO Teleringen

Vi valde sedan att gå vidare med tre kvinnor och tre män, vilket tvingade oss att göra en lottning i gruppen av män respektive kvinnor. De utvalda personerna kontaktades sedan via telefon och gavs återigen en kort förklaring om studiens upplägg. I samband med detta bestämdes en tid för ett kortare möte, där överlämning av dagbok skulle äga rum, och där personerna skulle få möjlighet att lära känna oss lite mer och ställa eventuella frågor.

Viktigt för oss är att klargöra för omständigheterna kring urvalet vid vårt besök på PRO:s medlemsmöte i Tuve Kulturhus. Genom en något bristande förklaring, svårigheter för åhörarna att höra och förstå vad vi sa, skrev endast ett fåtal människor sina kontaktuppgifter på intresselistan. Det syntes tydligt att många var osäkra på vad som skulle förväntas av dem som respondenter. Detta gör att urvalet kan tänkas utgöras av människor med kunskap inom området, samt med större driv och nyfikenhet. Det går även att ifrågasätta det faktum att urvalet skett på olika sätt, med dels ett snöbollsurval och dels en frivillig intresseanmälan. I urvalet ingår endast personer som frivilligt anmält intresse att delta, dock är det viktigt att poängtera att vi vid snöbollsurvalet inte hade kontroll över hur studien presenterades och därför inte vet hur mycket övertalning som krävts för att få personerna att delta. Alla respondenter har inte valts ut på lika villkor, men det viktigaste för oss är att de inte tvingats till att delta, utan fått närma sig oss på egen hand. Vårt tillvägagångssätt kan ha gjort att bara de som exempelvis är intresserade, politiskt aktiva och har en stor framåtanda kom att inkluderas i studien. Detta gör resultatet mindre nyanserat, då individer som kanske har en annan bild av de frågeställningar vi ämnar att besvara utelämnas från studien. Av studiens deltagare bor de tre männen i Tuve och kvinnorna i Frölunda, vilket endast är ett resultat av det slumpartade snöbollsurvalet och ingenting vi planerade.

## **4.2 Dagbok**

### **4.2.1 Metodval**

Vi valde att använda oss av en tidsgeografisk dagboksmetod för att den lämpar sig bra för att fånga personers vardagliga rörelsemönster. Precis som Nordell (2002) skriver är dagboken en passande metod, där individer för dagbok över sin vardag utifrån olika aspekter, och därmed presenterar en subjektiv bild av dagen. Informanten kan medvetet och omedvetet välja vilken information som ska vara med eller utelämnas. Viss information kan exempelvis utelämnas för att den anses vara överflödig, irrelevant eller av en för personlig karaktär. Av den anledningen spelar dagboksföraren en viktig roll, då det är hen som konstruerar kunskapen (Nordell 2002, s.59-60). Avgörande för metodvalet var även att vi ville prova att använda oss av dagboksföring, då vi aldrig tidigare arbetat på detta sätt.

### **4.2.2 Genomförande och datahantering**

Med inspiration från Nordells modell för dagboksanalys utarbetade vi en egen mall för att kunna kartlägga människornas vardagliga rörelse- och aktivitetsmönster. Vår dagboksmall består av följande fem kolumner: klockan, vad gör du, var är du, med vem och ett kommentarsfält (se tabell 1)

*Tabell 1. Vår dagboksmall som respondenterna fyllt i under 2 dagar*

Klockan	Vad gör du?	Var är du?	Med vem?	Kommentar

Denna mall fördes sedan in i små lätthanterliga anteckningsblock som personligen överlämnades till respondenterna, med en kortare förklaring av studiens syfte och hur dagboksföringen skulle gå till. Personerna fick själva styra över vilka dagar de skulle anteckna aktiviteter och förflyttningar, men alla förde dagbok under två vardagar i följd. Vi förstod tidigt att vi inte kunde förvänta oss samma detaljnivå från alla individer, och därför gav vi dem relativt fria händer på det viset att de själva fick bestämma hur detaljerat och i vilken utsträckning de ville skriva. Vi betonade att de skulle vara extra detaljerade vid förflyttningar, då denna information var av störst intresse för oss. Dagarna började med antecknande om uppvaknande på morgonen och avslutades genom att anteckna läggdags på kvällen. Varje gång en ny aktivitet eller förflyttning påbörjades skulle detta antecknas i dagboken. Tidsgeografiska dagböcker bör skrivas under ungefär en vecka i sträck för att kunna upptäcka veckorytmer, men vi valde att låta informanterna föra dagbok under två dagar på grund av strikta tidsramar för genomförandet av studien, samtidigt som vi ansåg att en dag var för lite tid för att vänja sig vid konceptet (Nordell 2002, s.61).

Efter två dagar fick vi tillbaka dagböckerna och i samband med analysen uppstod det problem då dagböckerna inte var helt fullständiga. Viss information hade utelämnats av dagboksförarna och ibland kunde vi inte göra uppskattningar om restider och hur olika aktiviteter hängde ihop. Därav kunde vi inte sammanställa en helt sanningsenlig bild, men informationen var ändå tillräckligt detaljerad för att kunna användas som underlag i analysen. Den information som omedvetet har utelämnats handlar ofta om att flera aktiviteter sker samtidigt eller sammanflätas, och det som medvetet har utelämnats kan bero på att det är personliga aktiviteter som respondenterna inte gärna delar med sig av, eller som de inte anser tillför dagboken någonting.

Att utforma en lättförståelig och hanterbar dagboksmall var inte helt enkelt. De svårigheter som belysts av våra respondenter har varit att det kan vara svårt att veta exakt hur en aktivitet ska antecknas, exempelvis om en aktivitet anses vara gemensam om ens partner befinner sig i samma rum, eller om det krävs mer interaktion personerna emellan för att det ska räknas som en gemensam aktivitet. I en traditionell dagbok kan författaren skriva om allt mellan himmel och jord, till skillnad från denna mer strukturerade dagbok där de fem definierade kolumnerna utgör ramarna för det som ska antecknas. Då de fem från början bestämda kolumnerna satt ramarna för vad som ska antecknas, har dagboksföringen blivit aningen platt, och större reflektioner har utelämnats. Detta har vi kompenserat för i de uppföljande intervjuerna, där respondenterna fått tillfälle att diskutera deras vardagsliv på ett bredare och mer abstrakt plan. Både omedvetna och medvetna informationsluckor kan uppstå i dagboken, detta till följd av att människor antecknar olika detaljerat.

### 4.2.3 Alternativa metoder

Dagboksmetoden syftar till att belysa människors förflyttningar och aktiviteter, men även sammanhang och mönster i vardagen. Istället för att fylla i dagböcker så hade respondenterna kunnat bära GPS:er under dessa två dagar, detta för att minska deras deltagande i processen. Däremot hade resultatet endast blivit en visualisering i det geografiska rummet, i form av en karta som visar den geografiska förflyttningen personen gjort under en bestämd tid. Det man går miste om med visualisering på detta vis är dels tidspekten - vi hade inte vetat hur lång tid varje aktivitet hade tagit - och dessutom hade vi inte fått någon information om på vilket sätt, i vilket syfte och med vem en förflyttning eller aktivitet genomförts.

En annan metod hade varit att under dessa två dagar gå med respondenterna och själva anteckna hur de rör sig i rummet. Fördelarna hade varit att de hade sluppit att föra anteckningarna själva, och vi som forskare skulle haft möjlighet att i samband med en aktivitet fråga om dess bakomliggande syfte. Det hade kunnat spara oss tid, dock hade risken varit att vi som forskare påverkat situationen med vår närvaro och fått respondenterna att förflytta sig onaturligt eller utföra andra aktiviteter än det som var tänkt, samt att vi skulle inkräkta på deras personliga sfär.

En metod för att visualisera dagboks innehållet hade varit att använda sig av tidsgeografiska individbanor. Genom att föra in alla aktiviteter, förflyttningar och tidpunkter i ett datorprogram kan individbanor visualiseras i ett tidsdiagram med rummets utbredning på x-axeln och tiden på y-axeln. Den slutliga visualiseringen visar därmed hur en person har rört sig under ett dygn. Metoden är fördelaktig för att göra en persons förflyttningar och aktiviteter synliga och överskådliga och fungerar som ett kraftfullt verktyg för att studera och analysera en individs aktivitets- och rörelsemönster. Vi hade från början tänkt oss att använda denna metod men valde att göra analysen mer kvalitativ då dagböckernas innehåll inte var tillräckligt fullständigt för att möjliggöra en sådan visualisering.

## 4.3 Intervju

### 4.3.1 Metodval

Vår utgångspunkt var att göra en induktiv fallstudie, och därför var intervju ett givet val för oss då vi ämnar fånga respondenternas subjektiva upplevelser och tankar samt få en djupare förståelse för de äldres rörelsemönster. Metoden är passande för att göra en djupare analys av de något abstrakta och övergripande begrepp vi valt att studera. Precis som Esaiasson et al (2012, ss.252-256) skriver, fungerar frågeintervjuer bra då man vill belysa ett fenomen, ta reda på mer om ett tidigare utforskat fält, undersöka hur människor uppfattar sin värld eller leta sammanhang. De Lyser et al. skriver att intervjuer inte endast är ett utbyte av information utan ett komplext möte mellan människor som präglas av en maktrelation (de Lyser et al 2009, s.161). Genom att arbeta med ett mindre antal äldre som vi inte kände sedan tidigare kunde vi få samma utgångspunkt tillsammans med alla respondenter och minimera maktförhållandet. Vi tyckte även intervjuer var bra för att gå igenom och diskutera dagboken så att individen kunde ifrågasätta och återberätta sin egen version utan att vi skulle tolka den utifrån "ingenting".

### 4.3.2 Genomförande

Intervjuer används ofta i kombination med andra källor, d.v.s. triangulering eller mixed-methods och vi valde att använda de ifyllda dagböckerna som en startpunkt och en eventuell "isbrytare" för intervjuerna (Flowerdew & Martin 2005, s.110-112). Intervjun baseras på tre övergripande block med olika teman och frågor som går från konkreta till abstrakta. Det första blocket behandlar dagboken och frågor direkt kopplade till denna. Det andra blocket utgår från respondenternas upplevda möjligheter och begränsningar att transportera sig i Göteborg. I det sista blocket diskuteras övergripande hållbara stadsvisioner, för att få en förståelse för hur respondenterna ställer sig till dessa. I **bilaga 1** återfinns den guide som användes under intervjuerna. Intervjun var semi-strukturerad och varje block innefattade en del förbestämda frågor för att få igång ett samtal. Precis som Flowerdew et al. (2005, ss.110-112) skriver, syftar inte intervjuer till att vara generaliseringsbara, utan endast till att belysa respondenternas subjektiva upplevelse, erfarenheter, åsikter och tankar. Intervjuerna varade mellan 15 och 35 minuter, och detta räckte för att täcka upp de frågeställningar vi hade. Intervjuerna genomfördes på den plats respondenten själv valt, och tack vare att alla tillät inspelning av samtalet kunde vi lätt bearbeta och transkribera informationen i efterhand. Vi förde en bra dialog med respondenterna och genom att vara flexibla med både plats och tid minskade vi risken för obehagskänslor och maktförhållande mellan respondent och student. En påtryckande eller maktpräglad situation kan göra att respondenten svarar vad de tror förväntas av dem och inte vad de egentligen tycker.

Metoden har även haft vissa svagheter, främst på grund av problem relaterade till kommunikationen. Det finns alltid en risk att respondenter utelämnar information medvetet eller omedvetet svarar på något annat än vad som efterfrågas, för det mesta genom misstolkningar. Det har då varit viktigt att försöka leda tillbaka personen till frågan utan att det blir en obekvämt stämning. Vi märkte ofta hur intervjun präglades av vår egen positionalitet och förutfattade meningar då vi ibland ställde ledande frågor vid pauser eller vaga svar, vilket givetvis haft en viss inverkan på vilken kunskap som uppmuntrats och därigenom genererats.

I samband med att vi diskuterade det tredje blocket förklarade vi inte fullt ut vad vi menade med en bilfri stad och därför var svaren vi fick utifrån varierande utgångspunkter, då de själva fick definiera vad en bilfri stad är. Vi redogjorde inte tillräckligt för vad vår definition av en bilfri stad innebär och detta påverkade förmodligen resultatet på det sätt att vi och de olika respondenterna utgick från olika definitioner och förkunskaper. Uppfattningen vi fick var att respondenterna såg scenariot utifrån dagens stadsplanering och hur dess kollektivtrafik skulle te sig utan en närvarande biltrafik, vilket inte stämmer med vår definition baserad på rörelsen New Urbanism. En tydligare och mer riktad frågeställning i intervjun, kanske med tillhörande ritningar och bilder hade kunnat klargöra vad vi menar.

### 4.3.3 Datahantering

Den insamlade datan från intervjuerna bearbetades med ett transkriberingsprogram som heter InqScribe (Inquirium 2014), vilket möjliggör enkel uppspelning av ljudmaterialet och anteckningsmöjligheter i samma fönster. Processen är tidskrävande, och för oss kunde det ta upp till 3 timmar att transkribera 30 minuter intervjutid. Det uppstod ofta svårigheter med att dela upp inspelningen i rena repliker och vid flera tillfällen pratade respondenten och den person som

intervjuade samtidigt, vilket gjorde det omöjligt att höra vad som sades. Ibland var det svårt att höra vissa repliker från respondenten men det gjorde ingen skillnad för resultatet, då det inte skedde vid ett betydande antal tillfällen. Vi valde att utelämna vissa partier som inte var givande för våra resultat, där respondenten pratade om andra aspekter och teman än vad vår studie är ämnad att diskutera.

Slutligen skrev vi ut de transkriberade intervjuerna och satte oss ned för att systematiskt försöka finna teman som var återkommande, men även belysa aspekter som skiljde sig respondenterna emellan. Utmaningen var att välja ut vilken information som skulle utelämnas och vilken som skulle behållas, då intervjuerna gav oss väldigt mycket information. Även i denna fas är det lätt att omedvetet positionera sig och inta en förutfattad mening av vad resultatet skulle ge. Detta innebär att vi hade kunnat vrida och vända på innehållet i dagböckerna och intervjuerna på många sätt genom att välja den information vi anser viktig och bör vara en del resultatet.

#### **4.3.4 Alternativa metoder**

Undersökningen kunde ha gjorts med hjälp av enkäter med öppna frågor. Problemet med denna metod är att det är svårt att ringa in abstrakta begrepp, och den tenderar även att göra det svårt och ointressant för respondenter att svara. Detta tror vi kan bero på att engagemanget inte är lika stort som vid en kvalitativ intervju där man går in på djupet. Intervjuer är bättre för att fånga en djupare förståelse och mängden information blir betydligt större än vid en enkätundersökning.

Fokusgrupper är ett annat alternativ som kan tänkas ha fungerat för att genomföra studien, men vi ansåg att det var ett större projekt och inte passade inom tidsramen för uppsatsen. Vi anser även att en fokusgrupp skulle kunna förvränga individuella svar genom att folk instämmer med varandra, faller för gruppträck och liknande.

#### **4.4 Analysmetod**

Vår analys är både teori- och empirinära, där teorin är en utgångspunkt för mycket av den empiriska undersökning vi har gjort. Tolkningen är en sammanvävning av intervjuerna och dagböckerna, detta då vi inte ser metoderna som separata, utan som kompletteringar till varandra. Tolkningsarbetet går ut på att hitta återkommande mönster och teman, samt gemensamma och unika åsikter, i både dagböcker som intervjuer. Dagböckerna har gett oss information om respondenternas rörelsemönster, som intervjuerna sedan har kunnat beskriva ytterligare. Med hjälp av de semi-strukturerade intervjuerna har vi kunnat få en djupare förståelse för de äldres resonemang kring hållbara stadsvisioner.

## 5. Resultat

### 5.1 Respondenternas rörelsemönster

#### 5.1.1 Dagböcker

Under respondenternas respektive två undersökningss dagar har det genomsnittliga antalet resor varit 4,7 resor per person och dag. Respondenterna tar sig runt på flera olika sätt, både kollektivt, med bil, samt cykel och gång. Resorna görs främst antingen med en partner eller själv, men även skjuts av barnbarn och andra familjemedlemmar är återkommande mönster hos flera av respondenterna. I dagböckerna går det att urskilja ett tydligt mönster hos alla respondenter, där resorna endast gjorts inom ett begränsat geografiskt område, som inbegriper Göteborgs Stad, och främst stadsdelar i närheten av hemmet. Syftet med förflyttningarna har främst varit utövandet av fritidsaktiviteter, utflykter, socialt umgänge och ärenden såsom inhandling av mat och besök av samhällsfunktioner. I **bilaga 2** finns respondenternas dagboksanteckningar från de två undersökningss dagarna samlade.

#### 5.1.2 Intervjuer

Under intervjuerna berättade respondenterna om hur de transporterar sig i vardagen. De sex pensionärerna skiljer sig från varandra genom att de har olika resvanor, och även olika preferenser av färd sätt. Det framgick att alla personer har ett dominerande transportmedel, som antingen är bilen eller kollektivtrafiken. Det dominerande färd sättet kompletteras sedan med övriga resmöjligheter som beror på deras olika möjligheter och begränsningar. Bilen och kollektivtrafiken täcker olika stora delar av varje respondents resbehov. Vissa använder sig enbart av kollektivtrafiken medan andra använder det som ett komplement till bilen. Bilen används av flera respondenter, men en tydlig skillnad som syns är att de som bor i Tuve åker bil i större utsträckning än de som bor i Frölunda, där kollektivtrafiken är mer betonad. Även om antalet resor med kollektivtrafiken varierar från person till person, så använder de sig generellt sett av buss och spårvagn i den utsträckning de känner att det går.

*“Bussen utnyttjar jag så mycket jag kan va” - Arne, 72 år*

En återkommande plats för de flesta respondenter är knutpunkter som Frölunda Torg, Tuve Centrum och Hjalmar Brantingsplatsen, vilka besöks för vardagliga aktiviteter såsom att uträtta ärenden och att transportera sig med kollektivtrafiken.

Flera respondenter säger att de inte använder cykeln in till centrum, utan då istället tar bilen eller kollektivtrafiken. Vissa respondenter använder sig även av en kompromiss där de parkerar bilen i utkanten av stadskärnan, för att därifrån sedan använda sig av kollektivtrafiken för vidare resa. I närområdet kring bostäderna rör sig respondenterna oftare till fots och med cykel än med andra medel. De flesta föredrar dock ändå att gå istället för att cykla.

*“Jag har ju cykel. Jag vet inte, jag tycker liksom.. Jag promenerar hellre ska jag säga dig” - Mona, 74 år*

## 5.2 Möjligheter och begränsningar vid val av transportmedel

Respondenterna diskuterar i samband med intervjuerna många olika möjligheter och begränsningar när det kommer till olika transportmedel, där det både finns enskilda åsikter men även återkommande teman hos alla respondenter.

### 5.2.1 Bilen

Ett återkommande mönster bland respondenterna är att bilen används för längre resor ut från centrum, då alternativen inte anses vara fördelaktiga. Faktorer som storhandling, långa avstånd och skrymmande saker att frakta anses vara anledningar till att bilen väljs som transportmedel.

*“Det är buss och spårvagn i första hand kan jag ju säga. Förutom när vi åker någonstans, vara uppe i fjällen till exempel eller.. Då åker vi bil. Eller en gång i veckan brukar vi faktiskt åka ut och storhandla om man säger så, när man köper lite tyngre grejer som, ja du vet mjöl och, drickor och sånt där som väger litegrann” - Gun, 76 år*

Flera av respondenterna väljer att inte ta bilen till centrum utan förlitar sig hellre på kollektivtrafiken, då svårighet att finna parkering, höga parkeringskostnader och trängsel är nämnda orsaker. Ett par respondenter menade även att rusningstrafiken har gjort att de fått anpassa sina resvägar och restider med bilen. En av respondenterna kände sig även begränsad att välja bort ställen att handla på grund av trängselskatten.

*“Det går ju bra att åka ner till stan och i stan, men det värsta är att göra sig av med eländet. Parkeringar och såna här grejer va. Vet man vart man ska, om man har något ärende, så är det faktiskt enklare att ta bussen ner” - Tage, 73 år*

*“40 kronor i timmen! Och då tänkte jag, nej då tar jag bussen, bussen stannar precis utanför Nordstan, så jag bara går rätt över vägen och in till Nordstan. Varför ska jag betala 40 kronor. Nej det gör jag inte, nej. Då åker jag spårvagn” - Ragnar, 77 år*

### 5.2.2 Cykel och gång

Cykel och gång ses som ett möjligt transportsätt vid kortare avstånd, mindre att bära och mindre ärenden i närområdet. Några av respondenterna framhåller den lokala butiken som bra, då de slipper göra längre resor med fordonstrafiken, och en av respondenterna påpekar att det finns bra cykelvägar i västra Göteborg.

*“Jag använder väl en del av cykel också när jag åker och kompletteringshandlar någonting här på torget” - Tage, 73 år*

Det finns begränsningar för respondenterna att förflytta sig till fots eller med hjälp av cykel, där en av respondenterna berättade om en skada som i princip har gjort sådana förflyttningar omöjliga i vardagen. En annan menar att det är för den egna säkerheten som cykelresor in till staden undviks, och att det då är säkrare att använda sig av den kollektivtrafik som erbjuds.



### 5.2.3 Kollektivtrafik

Respondenterna har olika stor vana av att resa kollektivt och är olika informerade om kollektivtrafikens möjligheter och alternativ. Dock framhåller många, oavsett förkunskaper, Västrafiks Reseplanerare som en bra och lätt funktion för att planera sin resa.

*“Ska jag åka någonstans där jag inte har varit förut eller jag är lite osäker, då går jag ju in på den här Reseplaneraren och så får jag uppgifter om hur jag ska göra”  
- Ebba, 72 år*

Några av respondenterna nämner även Flexlinjen som ett alternativ att ta sig runt. De förstår hur tjänsten fungerar, men det finns ingen som verkar använda sig av den regelbundet. Många av pensionärerna är positivt inställda till att de får åka gratis mellan halv 9 och 15 på vardagar samt helger. En person upplever att bostadsområdets pensionärer har börjat åka mer kollektivt än tidigare sedan gratisåkningsen infördes. Det ses som positivt, då äldre får möjlighet att prata med och lära känna nya människor.

*“Ja, plus det att det är socialt att träffa folk som bor länge upp i området som man aldrig sett förut. Man hade inte sett dem om man inte åkt buss” - Gun, 76 år*

Några av respondenterna upplever trängsel, begränsade möjligheter att sitta ner samt att vissa chaufförer kör väldigt fort som negativa aspekter av kollektivtrafiken. En av personerna anser även att avgångarna borde dubbleras på morgonen och eftermiddagen, då det är som flest resande. Samtidigt dyker det upp teman som att det kan vara rörigt, dåliga förbindelser till vissa platser, samt att byten och väntetider kan vara jobbiga. Majoriteten av respondenterna tycker dock att förbindelserna är bra och även turtätheten framhålls av ett par respondenter som positiv.

*“En del chaufförer kör ju som ja.. Jag vet inte vad.. Gasa å växla bara” - Mona, 74 år*

## 5.3 De äldres reflektioner om hållbara stadsvisioner

### 5.3.1 Bilfri stad

Bland respondenterna finns det olika tankar kring hur en bilfri vardag skulle påverka deras förflyttningar och aktiviteter. Det övergripande mottagandet av ett scenario där bilen är utesluten och endast kollektivtrafiken kan utnyttjas, är främst negativ men två av de som idag främst använder sig av kollektivtrafiken ser inga direkta nackdelar. Några tror att bilens funktion och möjligheter kommer vara svår att ersätta med andra transportmedel, och andra anser att vardagen, bortsett från några få aktiviteter, skulle förbli densamma.

*“Och sen är det ju, ja. Det finns saker som är svårt att göra, åka kollektivt, och det är ju t.ex. då va, handla stora otympliga grejer och, ja mycket grejer då va, mat kanske. Mycket veckohandla och såna grejer. Då är det inte helt smidigt alltså” - Tage, 73 år*

Negativa tankar med en bilfri stad är bland annat rädslan för trängsel vid vissa tider på dygnet, till följd av att fler skulle använda sig av kollektivtrafiken. Flera respondenter belyser kollektivtrafikens begränsningar, vilket innefattar bland annat krångel att ta sig till och från vissa platser, på grund av många byten och lång resväg. En respondent anser även att det skulle bli problem för äldre och barnfamiljer att resa kollektivt.

*“Ja, och så snart du får byten inblandat så tar det så lång tid också, att ta sig fram”  
-Tage, 73 år*

En av respondenterna menar att en bilfri stad hade inneburit att hen skulle behöva sluta med vissa fritidsintressen, då det krävs transport av tunga saker, vilket hen inte menar skulle vara möjligt med endast kollektivtrafiken. Även en säkerhetsaspekt tas upp i samband med intervjuerna, där respondenten helst inte åker kollektivt ensam under kvällstid.

*“Ja då får jag ju sluta med musiken och ta mig runt personligen och ha min buss va  
Men då fick jag ju lägga av alla dom hobbies jag har” - Arne, 72 år*

En person tror att en bilfri innerstad skulle ha effekten att de centrala butikerna skulle konkurreras ut av större shoppingcenter i utkanten av staden, då det är svårare att åka till centrum. Innerstäderna riskerar då att bli tomma och livlösa om biltrafik inte är välkommen dit. Samtidigt skulle möjligheten till storhandel påverkas om det inte fanns möjlighet att förflytta sig med bilen, tycker en annan respondent.

### **5.3.2 Förtätning och blandbebyggelse**

När vi bad respondenterna att fundera kring en teoretisk förtätning av staden och en blandbebyggelse, visade resultatet på en acceptans och förståelse för fenomenet. Många belyser värdet av att ha närhet till butiker och andra viktiga platser, och en person tycker att det är försvarbart att bygga mer kompakt om det innebär att man kan ge fler människor någonstans att bo och möjligheten för äldre att ha nära till affären.

*“Ska alla få lägenheter så måste dom bygga på höjden” - Ebba, 72år*

*“För om 10 år om jag får leva, eller kanske 5, så kan jag kanske inte ta bilen eller bussen och då måste jag ha affären där uppe. Så att jag kan åka dit å handla. Så att det är inte bra att det blir för mycket stora affärer runt om utan det, för det är synd om dom gamla som sitter i sin lägenhet här och inte kan handla därför att det inte finns nånting” - Ebba, 72 år*

När vi frågar om de själva kan tänka sig att bo i en kompakt stad, blir många tveksamma och visar en viss skepsis, dock är några personer mer neutrala till ett sådant scenario. Många menar dock att fördelarna med en förtätning inte överväger andra personliga aspekter. Vissa tror helt enkelt inte på att konceptet skulle fungera, och för många handlar det om personliga preferenser, att de helt enkelt inte vill bo i en sådan miljö. En respondent är till exempel inte förtjust i höjder,

och kan därmed inte tänka sig att bo i ett höghus. Några av respondenterna påpekar att en förtätning av staden med blandbebyggelse är väldigt likt hur de växte upp i Göteborg, där en person menar att det är "förgånget".

*"Tänka att bo i första våning där inne i mörkret.  
Det är nog ingen plats för mig" - Arne, 72 år*

Många pekar på att trivseln skulle minska i och med att insynen, närheten och trängseln ökar. En av respondenterna menar att det måste finnas plats att andas och ta en promenad utan att inkräkta eller känna att man blir inkräktad på den egna personliga sfären. På det viset skulle det bli väldigt tröttsamt att bo och leva i en tätbefolkad stad.

*"Det är, fördelarna är väl, det här med närhet då till mycket grejer, annars så.  
Man överväger ju trivseldelen då, så att säga" - Tage, 73 år*

*"Då kan grannen kolla på mig om jag äter potatis eller spaghetti från sitt fönster"  
- Ragnar, 77 år*

Placering av sjukhus, universitet och skolor framhålls av en person som en eventuell problematik i en kompakt stad. En person uttrycker även en viss oro för att den fysiska kapaciteten senare i livet skulle begränsa förflyttningar till fots och med cykeln.

## 6. Resultatdiskussion

### 6.1 Rörelsemönster

Respondenternas rörelsemönster skiljer sig åt från person till person, vilket var väntat. Svensson (2004, s.23) menar att det främst är individuella preferenser och människans fysiska kapacitet som avgör hur man väljer att färdas. Våra resultat visar att den fysiska kapaciteten är en marginell variabel då majoriteten av våra respondenter inte har några större fysiska problem med att förflytta sig, och vi blev förvånade över resultatet då vi inte hade förväntat oss att de skulle vara så aktiva. Istället ser vi tillgängligheten till infrastruktur och individuella preferenser som de avgörande variablerna för valet av transport. Vi trodde att begränsningarna skulle vara fysiska, dock tyder resultatet på att anledningen är av en helt annan karaktär. Resultatet visar på många och omväxlande projekt i vardagen, och det faktum att respondenterna främst rör sig inom ett begränsat geografiskt område kan istället för en fysisk begränsning tyda på en god tillgänglighet och möjligheten att utföra vardagliga ärenden.

Vi tror att det uppstår en kompromiss och övervägning mellan nytta och komfort. Ett transportmedel kan till exempel föredras för att det är smidigare i ett specifikt syfte, trots att det kan vara dyrare än alternativet. Detta mönster är antagligen inte unikt för de yngre äldre utan återfinns i alla åldrar, men förklarar ändå till viss del varför rörelsemönstren ser ut som de gör. Att olika transportmedel används för olika sorters förflyttning beror förmodligen också på en avvägning mellan nytta och komfort. I närområdet går och cyklar respondenterna oftast, vilket är ett rimligt resultat då distansen man kan färdas med dessa transportmedel är ganska liten i förhållande till hur mycket energi och tid som krävs. Samtidigt är de flesta andra färdmedel ganska klumpiga och otympliga för kortare resor. Fram till dess att andra färdmedel verkligen kan konkurrera med bilens fördelar, uppfattar vi det som ganska givet att bilen kommer användas för storhandling, långa transportsträckor och vid frakt av skrymmande saker. Det skulle till exempel kunna handla om att utöka möjligheten att frakta saker på kollektivtrafiken. Dock kan kollektivtrafiken anses vara konkurrenskraftig i de fallen parkeringsbrist, bilköer och annat minskar fördelarna med bilen. En annan påverkande faktor vid val av transportmedel kan även vara individuella invanda mönster som är svåra att förändra. Det kan innebära att man som pensionär bibehåller transportsättet från andra perioder i livet såsom då man arbetade. Våra respondenter är en grupp unga pensionärer som inte upplever mycket begränsningar, och pensioneringen har antagligen inte medfört några större förändringar av transportval.

Att respondenterna reser med buss och spårvagn i den utsträckning det går, går att tolka på flera sätt. Antingen väljer de att åka med kollektivtrafiken så mycket de kan med tanke på den miljömässiga vinsten, men det kan också vara en ekonomisk fråga likaväl som det kan bero på transportmedlens bekvämlighet och smidighet. Givetvis kan incitamenten vara en kombination av flera av variablerna, men detta går endast att spekulera i då det inte framgick av dagböckerna och intervjuerna.

Enligt resultatet åker man inte bil in till centrum, utan väljer hellre att åka kollektivt för att det är mer fördelaktigt. Detta visar delvis på att Göteborg stad har lyckats med sin parkeringspolicy, där avgifter och begränsande av parkeringsplatser ska främja kollektivtrafiken och minska

arbetspendlingen (Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, Göteborgs Stads Parkering AB, Fastighetskontoret och Miljöförvaltningen 2009, s.16). Detta är en positiv förändring för trivseln i staden då avgaser, ljud och rädsla för att exempelvis bli påkörd minskar. Människor ska inte behöva besvärmas av de tunga avgaserna, alla ska kunna vistas i staden utan att uppleva den som alltför påträngande, och man ska inte behöva oroa sig för sin egen eller andras säkerhet.

Det är viktigt att påpeka att skillnaden i transportval mellan Tuve och Frölunda skulle kunna bero på att respondenterna från Tuve var män och de från Frölunda var kvinnor. För att kunna påvisa ett samband mellan kön och transportval, skulle det krävas en större undersökning, som inte ligger i vårt syfte. I denna studie är det dock tydligt att männen är vana bilförare och regelbundet transporterar sig med bil, medan kvinnorna i stor utsträckning använder sig av kollektivtrafiken. Tänkbara förklaringar till detta är att bilen är mer fördelaktig än bussen för de som bor i Tuve, medan de som bor i Frölunda erbjuds bättre kollektivtrafiklösningar och därför inte behöver använda bilen lika ofta. De seglivade könsrollerna kan därför tänkas göra att män kör bil i större utsträckning än kvinnor.

Ett genomgående mönster i vårt resultat är att bilen som transportmedel är vanligt vid samåkning med barnbarn eller andra familjemedlemmar. Detta skulle kunna bero på faktorer som en logistik-, säkerhets- eller bekvämlighetsfråga. Vi tror att i vissa fall kan bilen anses säkrare än alternativen, och i andra fall handlar det enbart om att bilen är det lättaste alternativet för en eventuell samkörning med flera stopp på vägen. Vid skjuts av barnbarn kan det till exempel vara bekvämt att veta att de sitter fastspända, att inte behöva oroa sig för att hitta sittplats bredvid varandra, samt att risker vid hållplatser undviks.

Dagböckerna tillsammans med intervjuerna visade på många av de restriktioner Torsten Hägerstrand diskuterar inom tidsgeografien. Det går att urskilja hur respondenternas transportval formas genom ett antal styrningsrestriktioner. Bland annat syns det att tidtabeller och bestämda tider för gratisåkning begränsar mobiliteten och tillgängligheten under vissa tider av dygnet. Rörelsemönstret formas även mycket utifrån kopplingsrestriktioner där det bland annat krävs en väl utbyggd infrastruktur och kollektivtrafik där respondenterna rör sig. Tidigare nämnt är att kapacitetsrestriktionernas påverkan på respondenternas rörelsemönster inte är särskilt stor, förutom då fysiska begränsningar exempelvis gjorde att respondenterna använde bilen för storhandling.

## ***6.2 Tillgänglighet och mobilitet***

Tillgängligheten gavs olika uttryck beroende på vilket område respondenterna bodde i. Resultatet visar på ett flitigare bilanvändande i Tuve än i Frölunda, vilket vi efter att ha besökt respondenterna kan förstå. Respondenterna i Frölunda har i vårt tycke fler och bättre förbindelser in till staden via framförallt knutpunkten Frölunda Torg. Samtidigt är området mer tätbebyggt än hos respondenterna i Tuve, vilket vi tror gör att tillgängligheten uppfattas som större. Två av Tuvebornas bostäder låg mer på landsbygden och det var glesare mellan husen, mer fria ytor, samt färre förbindelser till centrum och knutpunkter som Tuve Centrum och Hjalmar Brantingsplatsen. Det är därför viktigt att påpeka att resultatet i denna studie baseras på de

kretsar som respondenterna rör sig i, och inte indikerar att Tuve eller Frölunda som stadsdelar skulle vara mer eller mindre tillgängliga.

Om man inte ser till den *faktiska* tillgången till olika färdmedel utan till den *upplevda* tillgängligheten, så kan den sägas var densamma för alla respondenter, oavsett om de bor i Tuve eller Frölunda. Frölundaborna talar gott om de goda förbindelserna från Frölunda Torg, och inte heller Tuveborna ser några stora svårigheter med att ta sig runt. Vi ser dock en skillnad mellan hur den upplevda tillgängligheten ges uttryck i de båda stadsdelarna och anser att den upplevda tillgängligheten i Tuve främst beror på bilen, men även till viss del på kollektivtrafiken. I Frölunda uppfattade vi istället att en god planering av kollektivtrafiken samt närheten till Frölunda Torg var avgörande för den upplevda tillgängligheten. Knutpunkters tillgänglighet uppskattas av de äldre då de erbjuder både närliggande affärer och butiker, samt möjligheter att transportera sig vidare därifrån. Vi har fått uppfattningen att den positiva inställningen grundas i att knutpunkterna medför både en hög tillgänglighet och mobilitet i samma geografiska punkt. En förutsättning för att kunna utnyttja dessa är att möjligheten att ta sig dit också är god. Detta går därmed direkt att koppla till Geurs & van Wee (2004, s.128-129) diskussion att god tillgänglighet går att uppnå genom en balanserad kompromiss mellan markanvändning och transportmöjligheter.

Västrafik har möjliggjort för de äldre att öka sin mobilitet genom olika incitament. Den fria åkningen mellan halv 9 och 15 men även Västrafiks Reseplanerare, möjliggör för dem att skaffa information om trafikläget och planera sina resor. Suen och Sen (2004, s.97) menar att detta är en lika stor förutsättning för en hög mobilitet som den fysiska resan. Den virtuella rörligheten kan därför inte anses vara ett hinder utan en möjlighet att förstärka den faktiska mobiliteten.

Även om några av respondenterna ser rusningstrafiken, trängselskatten och trängsel i kollektivtrafiken som negativa aspekter av deras resande, kan de undvika problemen. Eftersom de i större utsträckning har möjlighet att anpassa sina dagar mer än människor som arbetar fasta tider, kan de välja att resa under de tider då det är mer framkomligt på vägarna. Detta gör yngre äldre med bil mer flexibla än den arbetande befolkningen, eftersom de kan resa när de vill, och inte behöver anpassa sig till fasta arbetstider. Mobiliteten beror mer på möjligheten att välja tid för resandet, än att det finns en utbyggd infrastruktur att ta del av.

Enligt en undersökning av Svensson (2004, s.10) framkommer det att bilen fyller en mycket viktig funktion när det gäller människans sociala liv. Men frågan är då vad som händer när äldre inte längre får eller kan köra bil. I Svenssons studie anser en del av respondenterna att isolering till följd av att inte kunna ta sig runt med bilen kan leda till depressioner. I vår studie framkommer det att gratisåkningen mellan halv 9 och 15 har varit en möjlighet för många äldre att ta sig runt, men framförallt för att ta sig utanför huset och socialisera med människor som man inte hade träffat annars. Man kan därför tänka sig att en ökad mobilitet även kommer att öka livskvaliteten på äldre dagar.

## **6.3 Resonemang kring hållbara stadsvisioner**

### **6.3.1 Bilfria städer**

Svensson (2004, s.10) gjorde en studie där äldre fick fundera kring hur deras liv skulle förändras om de slutade köra bil, och där blev responsen att friheten och bekvämligheten skulle minska. Även ett socialt liv, besök av familj och vänner samt att bo kvar där man bor, verkar vara saker som blir möjliga när det finns tillgång till bil. Några respondenter i vår studie menar också att friheten och bekvämligheten är fördelen med att ha bil, men eftersom de flesta anser att de lätt kan ta sig runt med kollektivtrafiken, tror vi inte att deras sociala liv med vänner och familj kommer att förändras i någon större utsträckning, om de inte hade haft tillgång till bil.

När vi introducerade visionen om en framtida bilfri stad återkom många åsikter som redan diskuterats i samband med de vardagliga begränsningarna och förflyttningarna i Göteborgs stad. De begränsningar som finns i kollektivtrafiken idag verkar flera av respondenterna se som ett orosmoln inför en bilfri stad. Vi tror att detta visar på en misstro till att kollektivtrafiken ska kunna byggas ut på ett sätt att den tar över bilens funktion, kapacitet och fördelar. Tillgången till bil medför att man själv kan styra över tidpunkt för avfärd, och behöver inte trängas med andra, utan får sin lugna stund för sig själv. Dessutom undviks väntetider och byten under resans gång. Under respondenternas tid i Göteborg har kollektivtrafiken ökat enormt i utsträckning och kapacitet, och idag är knutpunkter som Brunnsparken och Korsvägen mycket trafikerade. Detta kan vara en anledning till att respondenterna ser en ytterligare utökning av kollektivtrafiken som omöjlig, och därför har en mer negativ inställning till ett bilfritt scenario. Vi uppfattar att några av respondenterna oroar sig för en förlust av mobiliteten, och precis detta visar Levin et al (2007, s.52) på då hon menar att man förlorar en stor del av sin egen rörlighet när man inte längre kan köra bil.

Respondenterna är positiva till att använda kollektivtrafiken till centrum och det är viktigt att bevara denna inställning. För att övergå till ett mer bilfritt samhälle krävs det att den positiva inställningen bevaras samtidigt som bilens möjligheter begränsas ytterligare. Risken att affärer i centrum skulle konkurreras ut anser vi är möjlig men vi ser snarare att innerstadens karaktär kommer att förändras från blandade verksamheter till att innefatta mer kulturliv och sociala verksamheter, och därav få en ny funktion för stadens invånare. Inställningen till en bilfri stad var mer däremot mer neutral hos de respondenter som nästan uteslutet använder sig av kollektivtrafiken i vardagen. Redan idag görs alltså majoriteten av resorna med kollektivtrafiken och de känner sig redan trygga och nästan fullständigt mobila genom det kollektiva resandet. Misstron till att kollektivtrafiken skulle kunna bli ett fullständigt substitut till bilen kan därför bero på vanan att idag resa kollektivt. De som förlitar sig på den idag har redan bevis på att vardagen fungerar med dagens kollektivtrafik, och är därför mer positivt inställda till en bilfri stad, än de som använder sig mer av bilen.

Dagens äldre generation växte upp under efterkrigstiden då Sverige utvecklades mot ett bilsamhälle, och kan som Rosenbloom (2009, s.33-35) säger, ses som en bilgeneration. Detta betyder att dagens pensionärer växte upp då bilar blev allt vanligare på gatorna. Bilen blev runt denna tid en symbol för frihet och status, och än idag är detta transportmedel ett bevis på den

industriella utvecklingen. På det viset kan vi förstå att tanken att helt plötsligt bara ta bort bilen igen och börja förlita sig på kollektivtrafiken igen, känns aningen meningslös och bakåtsträvande.

För att öka respondenternas mobilitet anser vi att det krävs mycket arbete, inte bara med att möjliggöra den fysiska resan, utan även med att förbättra upplevelsen för resenärerna. Ett återkommande resonemang är att bilen föredras vid frakt av mycket saker. Vi tror därför att det krävs innovativa lösningar och bättre planering för att kunna frakta saker på ett smidigt sätt från dörr till dörr. Även planering för att öka säkerheten och komforten är viktigt för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv för äldre. En förbättrad upplevelse av dagens kollektivtrafik skulle även på lång sikt kunna medföra en mer positiv syn på en framtida bilfri stad.

### **6.3.2 Förtätning och blandbebyggelse**

Resultaten visar på att personliga preferenser spelar stor roll för inställningen till en blandbebyggelse och förtätning av staden. Personliga preferenser är ofta djupt rotade och enda sättet att förändra inställningar hos människor är att informera och göra alternativet mer attraktivt. Svensson (2004, s.23) skriver att de positiva och negativa aspekterna av resandet är individuellt, vilket betyder att det är svårt att planera trafiken så att den passar allas behov. Några av respondenterna jämförde samhället de växte upp i med scenariot om en kompakt stad med blandbebyggelse. Vi tror att detta kan ha varit en av anledningarna till en negativ syn på detta scenario, då dagens levnadsstandard kan anses vara mycket högre än under deras uppväxt, och att det finns en rädsla att offra dagens komfort.

Resultatet visar på att många personer är rädda om den personliga integriteten och vill ha friheten att röra sig utan att det alltid är människor tätt inpå. Det uppstår dock ett problem när både den personliga integriteten och samtidigt öppenheten och ljusinsläppet ska vara stort i bebyggelsen. Nya bostadsområden idag har en annorlunda arkitektur, ofta med större fönster än äldre hus, både för ökat ljusinsläpp och en trendig stil. Detta medför dock en ökad insyn, vilket kan vara en avskräckande faktor för respondenterna. Utifrån resultatet kan en kompromiss mellan insyn och öppenhet för ljusinsläpp urskiljas, vilket gör en gles bebyggelse mer fördelaktig än en tät sådan. Vid en glesare bebyggelse kan både ljusinsläpp och en minskad insyn uppnås medan det kräver en större kompromiss vid en tätare bebyggelse. De moderna och ljusa lägenheter lockar förmodligen många olika åldergrupper, men vår uppfattning är att en ung arbetsför population bosätter sig där på grund av det fördelaktiga läget, medan äldre hellre prioriterar faktorer som trivsel och frihet att röra sig som de vill.

En tätare stad med blandbebyggelse kan minska möjligheten till avkoppling och tillgång till naturen, vilket i längden skulle kunna vara negativt för hälsan. Ett mål i regeringens nationella mål för folkhälsan inbegriper tillgången till grönområden för rekreation. Naturen beskrivs här som en läkande kraft för stresstillstånd och detta kan direkt relateras till att en av respondenterna påpekade att en väldigt kompakt stad skulle bli tröttsam att bo i om inte möjligheten att exempelvis kunna ta en promenad ute i den friska luften fanns. Även om scenariot med en kompakt stad med blandbebyggelse innefattar grönområden tror vi det finns en betydlig skillnad mellan mindre parker och stora grönområden som skogar (SOU 2000, s.108).

En förväntning vi hade när vi genomförde studien var att diskussionerna kring olika visioner skulle präglas mer av respondenternas fysiska begränsningar. En person som nämnde detta



visade sig vara mer orolig för framtida fysiska besvär, än dagens eventuella begränsningar vid resande. De fysiska besvären hade antagligen varit mer påtagliga i resultatet om urvalsgruppen hade varit äldre. Levin (2007, s.25) pekar på att det är få yngre äldre som behöver hjälp till följd av funktionsnedsättningar, och att besvären ofta uppkommer vid högre ålder. En ökad medellivslängd, till följd av bättre sjukvård och förbättrade hjälpmedel kan tänkas förskjuta de fysiska besvären till senare i livet.

### 6.3.3 Avslutande diskussion

Det blir i denna studie tydligt att vi som studenter och våra respondenter har två olika utgångspunkter. Vi är mitt uppe i en teoretisk utbildning, medan respondenterna förmodligen baserar mycket av sina åsikter på praktisk kunskap och erfarenheter. Vi formulerar våra frågor utifrån teoretiska begrepp, och utgångspunkten att samhället påverkar miljön negativt med sin livsstil. Respondenterna är medvetna om detta problem, men de för även in mer individuella argument för varför exempelvis en bilfri stad inte skulle fungera. Det får oss att inse att de individuella behoven är minst lika viktiga att uppfylla som de samhällsliga vid planering av hållbara städer.

Vi tror inte att dessa argument och beteenden är särskilt specifika för just äldre, utan de kan även återfinnas hos andra åldersgrupper. Anledningen till att respondenterna inte skiljer sig mycket från övriga åldersgrupper kan vara för att de fortfarande är så pass unga och aktiva utan fysiska begränsningar. Därför kan det vara av större intresse att undersöka begränsningar och möjligheter när det kommer till människor som har exempelvis funktionshinder eller som begränsas av deras fysiska kapacitet.

Resonemangen kring hållbara stadsvisioner styrs i stor utsträckning av respondenternas personliga preferenser, där den egna trivseln och friheten, i olika stor utsträckning mellan respondenterna, värderas högre än samhällets övergripande vinst av hållbara stadsvisioner. Med andra ord upplever respondenterna en gräns efter vilken de inte längre vill offra sin frihet och bekvämlighet för samhällets vinst. Detta ser vi som ett ganska vanligt beteende och det kan direkt kopplas till fenomenet NIMBY, Not In My Backyard, som stadsplanerare har förhållit sig till sedan början av 80-talet då begreppet myntades (Schively 2007, s.255). NIMBY innebär att människor ofta ser samhällets fördelar med markanvändningsförändringar som positiva, så länge det inte drabbar deras egen sfär eller grannskap. Exempel på verksamheter som inte uppskattas kan vara fängelser, reningsverk och bostäder för hemlösa (Dear 1992, s.288).

Även det ekonomiska begreppet *allmänningarnas tragedi* är nära kopplat till problematiken. Kortfattat syftar det till att kollektiva varor, sådant som alla eller ingen äger, får lida för vår strävan att maximera vår individuella vinst. (Hardin 2009, s. 246). Enligt *allmänningarnas tragedi* prioriterar människor de kortsiktiga individuella vinsterna över de långsiktiga samhällsliga vinsterna. I grunden är människan rationell, och vid ett val mellan två alternativ, kommer hon att välja det alternativ som ger den största individuella "avkastningen". Detta beteende tror vi är anledningen till att människor känner en tveksamhet för införandet av dessa stadsvisioner, men är positiva till själva idén. Det är lätt att vara positivt inställd till en förändring så länge det inte inkräktar på den egna friheten. Motsättningen uppstår när lösningen på stora samhällsliga problem kräver uppoffringar från alla människor och ingen känner att det är deras

ansvar. Vi tror därmed att preferenserna är det avgörande för hur inställningen till hållbara stadsvisioner nyanseras.

Vi tror att en New Urbanism-rörelse och ett ökat deltagande från medborgarna i stadsplaneringen skulle kunna lindra fenomen som *NIMBY* och *Allmänningarnas tragedi*. För att uppnå ett mer informerat samhälle och invånare som deltar i planeringsprocessen av staden eller ett specifikt område, krävs det ett gräsrotsperspektiv i stadsplaneringen där allas kunskaper och åsikter väger lika och där alla som vill får vara med och förändra. Problemen är svåra att komma runt men vi tror att det krävs en förändring av mentaliteter och normer i samhället, för att människor ska få en mer positiv inställning till visionen. Människor har blivit vana vid den samhällsbyggnad vi idag har och som uppkommit genom bilens intågande, stadens utglesning samt zonplanering. Visionerna skulle konkret innebära stora förändringar ur ett rörelseperspektiv. Människor skulle till följd av en ökad tillgänglighet röra sig mindre än i dagens läge, och kollektivtrafiken skulle bli mer fördelaktig än bilen. Detta skulle vara en stor omställning för människor i ett samhälle där ett stort bilanvändande och en hög rörlighet idag är normen. Det går därför att diskutera om dagens levnadssätt är bättre för den individuella livskvalitén eller om det endast handlar om en rädsla och ovilja att ifrågasätta dagens vanor.

### **6.3.4 Annan och vidare forskning**

Green, Farquhar & Michael (2006) har skrivit en rapport där han undersökt vilka åsikter äldre människor över 55 år i Portland, USA, har om sitt grannskap. De använder sig av fokusgrupper för att diskutera hur de äldre upplever sitt grannskap, men även själva förflyttningen i närområdet. Studien framhåller både liknande, men även andra aspekter än vad vårt resultat visar. Detta beror givetvis mycket på att studierna inte är lika i sin utformning och behandlar skilda saker. Green, Farquhar & Michael framhåller att de äldre ser möjligheten till att handla och göra dagliga ärenden i närområdet som positivt, vilket även dyker upp i vår studie. Samtidigt talade de väl om kollektivtrafiken och dess möjligheter, samt hur kollektivtrafiken medför ett mer socialt liv för dem, vilket stämmer väl med vad en av våra respondenter diskuterade. En åsikt som dök upp i Greens studie var obehagliga och osäkra trottoarer på grund av mycket fordonstrafik, vilket ingen i vår studie sa något om. Detta kan bero på en väsentlig skillnad i trafik mellan Sverige och USA, samt att Greens avgränsning innefattar närområdet och därmed fångar gångtrafiken i större utsträckning, samtidigt som vi har valt att fånga helheten av alla transportsätt (Green, Michael, Farquhar 2006).

Vår studie har medfört många tankar på hur man i fortsatta studier kan arbeta med äldre i fokus. För det första skulle det vara väldigt intressant att göra om vår studie fast med fokus på de äldre äldre (75+), eftersom den fysiska kapaciteten vanligtvis blir sämre från denna ålder och uppåt. Studiens fokus hade istället varit på äldre med fysiska hinder och hade antagligen gett ett mer kontrastfyllt resultat mot arbetsföra åldersgrupper. Det hade även varit intressant att göra en liknande studie, fast mer öppen för de äldre att diskutera hur de vill att den framtida staden ska se ut och vad som är viktigt, istället för att introducera visionerna för dem.

## 7. Slutsats

I studien har vi beskrivit äldres rörelsemönster, deras upplevda möjligheter och begränsningar att uppnå en god mobilitet samt deras resonemang kring hållbara stadsvisioner. De sex personer som deltog i studien visade på olika rörelsetyper. Det valda färdmedlet och den geografiska utsträckningen av resandet skiljde sig från person till person, men generellt sett var bilen och kollektivtrafiken de främsta färdmedlen och övriga transportmedel fungerade som komplement. När respondenterna rör sig i närområdet kring sina bostäder går eller cyklar de oftast, men när de ska förflytta sig längre sträckor med mycket bagage så föredras bilen. På det viset beror valet av transportmedel främst på tillgång till infrastruktur, praktisk möjlighet och individuella preferenser.

Respondenterna är överlag väldigt rörliga och upplever inga större begränsningar, men berättar om vissa aspekter som påverkar deras resande. Kollektivtrafiken framhålls överlag som bra och gratisåkningen mellan klockan halv 9 och 15 samt Västtrafiks Reseplanerare möjliggör för en god mobilitet och tillgänglighet. Bilen ses som en möjlighet att storhandla, resa längre sträckor samt för att utträta ärenden utanför staden. Cykel och gång ses som mer fördelaktigt än övriga transportsätt vid kortare sträckor och med mindre att bära.

Kollektivtrafiken upplevs vara begränsad främst genom att den ibland kan vara komplicerad med för långa väntetider, trängsel och för många byten. Bilen väljs ofta bort på grund av dyra parkeringsavgifter och trängsel i trafiken vid rusningstider. Cykel och gång är främst begränsade av fraktmöjligheterna, transportsträckan och säkerhetsaspekten kopplad till trängsel.

Åsikterna kring hållbara stadsvisioner är varierande, även om respondenterna här pekar på många positiva aspekter, så är de negativa argumenten övervägande. Av de olika stadsvisionerna är inställningen till en bilfri stad mer negativ än till en kompakt och blandbebyggd stad. Den bilfria staden väcker mer negativa responser med rädsla för en försämrad mobilitet och bekvämlighet. De visar på en förståelse för både fenomenet förtätning och blandbebyggelse, samt dess eventuella samhällsnytta, men är tveksamma till en implementering av denna då bland annat insyn, begränsat friluftsliv och trängsel skulle kunna försämra deras livskvalitet. Inställningarna till båda visionerna genomsyras av en prioritering av de individuella preferenserna och vinsterna, vilket kan kopplas till begreppen NIMBY och allmänningarnas tragedi.

## 8. Källförteckning

Alsnih, R. & Hensher, D. A. (2003). *The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population*. Institute of Transport Studies, The University of Sydney, Faculty of Economics and Business, Sydney, NSW 2006, Australia, Transportation Research Part A 37 (2003) 903–916, Elsevier

Coupland, A. (red.) (1997). *Reclaiming the city: mixed use development*. 1:a utg. London: E & FN Spon

Dear, M. (1992). *Understanding and overcoming the NIMBY syndrome*. Journal of the American Planning Association, Vol. 58, nr.3, s.288-300.

De Lyser, D., Herbert, S., Aitken, S. C., Crang, M. & McDowell, L. (red.) (2010). *The SAGE handbook of qualitative geography [Elektronisk resurs]*. London: SAGE

Ellegård, K. (2010). *Tidsgeografisk visualisering av vardagslivet*. Geografiska Notiser, vol. LXVIII, nr. 4, s.171-186

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

Flowerdew, R. & Martin, D. (red.) (2005). *Methods in human geography: a guide for students doing a research project*. 2. [extended] ed. Harlow: Prentice Hall

FN (2012) *World Urbanization Prospects. The 2011 Revision - Highlights. Social & Economic Affairs, New York*. [http://esa.un.org/unup/pdf/WUP2011\\_Highlights.pdf](http://esa.un.org/unup/pdf/WUP2011_Highlights.pdf) ESA/P/WP/224 [2014-04-15]

Frändberg, L., Thulin, E. & Vilhelmsson, B. (2005). *Rörlighetens omvandling. Om resor och virtuell kommunikation - mönster, drivkrafter, gränser*. Lund: Studentlitteratur

Geurs, K. T., & Van Wee, B. (2004). *Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions*. Journal of Transport Geography, vol. 12, nr.2, s.127-140. DOI:10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005.

Grant, J. (2002). *Mixed Use in Theory and Practice: Canadian Experience with Implementing a Planning Principle*, Journal of the American Planning Association, 68:1, 71-84, DOI: 10.1080/01944360208977192

Green, M.K., Farquhar, S. A., Michael, Y. L., Green, M. K., & Farquhar, S. A. (2006). *Neighborhood design and active aging*. Health & place, vol.12, nr.4, s.734-740.

Göteborgs stad (2013a). *Vision Älvstaden*.

[http://alvstaden.goteborg.se/wp-content/uploads/2013/01/summering\\_visionalvstaden\\_web.pdf](http://alvstaden.goteborg.se/wp-content/uploads/2013/01/summering_visionalvstaden_web.pdf)  
[2014-04-10]

Göteborgs Stad (2013b). *Göteborg har fått sin första cykelfartsgata.*

[http://goteborg.se/wps/portal/aktuelltarkivet/aktuellt/f2fbd842-f2f7-48f1-81f7-6851eed758f2!/ut/p/b1/hY9LsqIwAEXX8hagSZDvkEAU-QQhgMCEQqWBKQIPEVbf9gJe9Z2dqjM4F-QgW4gKkgQkQhmkIL-W77YuX21\\_LS\\_\\_OJcLAcNAxUiHfrIjcOs6osDCIbBhAtiDIGeTRDK9Jrrx8I6BGQ4hmzTsicRUQ7VY5OWsH8w\\_WROQzvbY2aSIbplnWpfqfnBe51dBDFnY7jlvpbqHMXy-d4\\_d9Tty7DD0SMnxw5GaMcKH2yzwYvZjs7hraFQuErs9j-9vZPaNhL9Mh\\_\\_7kH0F5VdBkEEEUigWjE-37XyeQw7HmZ1fzjPSP7COP9IKqEu33olBr2bjbKCDiWgQH5HvUmOnpeS0DgNzUu\\_6Bdggbw\\_dcjx2S7gUoKSKigBXsqxqK00TQclz5Jq9V69Jko4fjHspgeh6TjNbwDvK4nSBc8WX3KG2LW0KVn52ooobNx\\_-bhr7xLqLIOV156uU5tex2z17brxiZq\\_Glrgq4dUmmi0oneGnDxLSPM6Lt1b5Hkat29w4dVpF5uv4UBoaZTAp5bYka-h7deRVAwqG3jJPWxRqZtBdH9bzMTAptIfn3DnWhg9zhaO8mrQ3VQsd-6Uv5oBafVeBLn9Mi3JxGPWfn7873Vi9/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/](http://goteborg.se/wps/portal/aktuelltarkivet/aktuellt/f2fbd842-f2f7-48f1-81f7-6851eed758f2!/ut/p/b1/hY9LsqIwAEXX8hagSZDvkEAU-QQhgMCEQqWBKQIPEVbf9gJe9Z2dqjM4F-QgW4gKkgQkQhmkIL-W77YuX21_LS__OJcLAcNAxUiHfrIjcOs6osDCIbBhAtiDIGeTRDK9Jrrx8I6BGQ4hmzTsicRUQ7VY5OWsH8w_WROQzvbY2aSIbplnWpfqfnBe51dBDFnY7jlvpbqHMXy-d4_d9Tty7DD0SMnxw5GaMcKH2yzwYvZjs7hraFQuErs9j-9vZPaNhL9Mh__7kH0F5VdBkEEEUigWjE-37XyeQw7HmZ1fzjPSP7COP9IKqEu33olBr2bjbKCDiWgQH5HvUmOnpeS0DgNzUu_6Bdggbw_dcjx2S7gUoKSKigBXsqxqK00TQclz5Jq9V69Jko4fjHspgeh6TjNbwDvK4nSBc8WX3KG2LW0KVn52ooobNx_-bhr7xLqLIOV156uU5tex2z17brxiZq_Glrgq4dUmmi0oneGnDxLSPM6Lt1b5Hkat29w4dVpF5uv4UBoaZTAp5bYka-h7deRVAwqG3jJPWxRqZtBdH9bzMTAptIfn3DnWhg9zhaO8mrQ3VQsd-6Uv5oBafVeBLn9Mi3JxGPWfn7873Vi9/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/) [2014-05-14]

Göteborgs Stad (2013c). *Befolkningsprognos.*

<http://www4.goteborg.se/prod/G-info/statistik.nsf/34f4087fac810b1ac1256cdf003efa4b/2acd96ba76aa5dc6c1257b350045bf6c!OpenDocument> [2014-04-10]

Göteborgs Stad (2014a). *Historia.* [http://goteborg.se/wps/portal/invanare/kommun-opolitik/kommunfakta/historia!/ut/p/b1/04\\_SjzQ3NjUyMDWztNCP0I\\_KSyzLTE8syczPS8wB8aPM4gMMvQItNAwdDfzdLd0MPEO8A9z8vH38zY0NgQoigQoMcABHA0L6\\_Tzyc1P1c6NyLABMR2N0/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/](http://goteborg.se/wps/portal/invanare/kommun-opolitik/kommunfakta/historia!/ut/p/b1/04_SjzQ3NjUyMDWztNCP0I_KSyzLTE8syczPS8wB8aPM4gMMvQItNAwdDfzdLd0MPEO8A9z8vH38zY0NgQoigQoMcABHA0L6_Tzyc1P1c6NyLABMR2N0/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/) [2014-04-10]

Göteborgs Stad (2014b). *Göteborgs miljömål.*

[http://goteborg.se/wps/portal/invanare/miljo/goteborgs-miljomal!/ut/p/b1/jYtLCsIwFADP4gHsezFpPssOomHfvyAzUaiSAk07Ub0-tYDiM5uYAYc9GtOBSCO4Axu8s8w-EeYJz9-3PFLS4pObonGxqgM82PZZnVZNQdKlqBfgp3RlokKUVYmxVzb01511KKm\\_\\_34BY2\\_\\_gJcuMbkdySJJiTdECWVoeWYwYXiUNs53iG6MZODXr0BDUNZLQ!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/](http://goteborg.se/wps/portal/invanare/miljo/goteborgs-miljomal!/ut/p/b1/jYtLCsIwFADP4gHsezFpPssOomHfvyAzUaiSAk07Ub0-tYDiM5uYAYc9GtOBSCO4Axu8s8w-EeYJz9-3PFLS4pObonGxqgM82PZZnVZNQdKlqBfgp3RlokKUVYmxVzb01511KKm__34BY2__gJcuMbkdySJJiTdECWVoeWYwYXiUNs53iG6MZODXr0BDUNZLQ!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/) [2014-04-10]

Göteborgs Stad (2014c). *Utsläpp av koldioxid år 2020.*

[http://goteborg.se/wps/portal/invanare/miljo/goteborgs-miljomal/begransad-klimatpaverkan/utslapp-av-koldioxid-ar-2020!/ut/p/b1/jctLCsIwFIXhtbgAe2-aNI9hFJI-QtOKgs1EqkgpNO1EdPvaBYie2Q\\_ngwDdlPBCQo4Q5j75zj0j3GZ-2ntwC8NKVu5Iqx9VQaLY9WYunI-9SvoPoe91TkTDIE6m2Gh89NBtZSipv95\\_DKNv3wJYbzG5HWLCSYkS4mSSIAMmeBCcajJd4hhsnIQW\\_egYko\\_A!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/](http://goteborg.se/wps/portal/invanare/miljo/goteborgs-miljomal/begransad-klimatpaverkan/utslapp-av-koldioxid-ar-2020!/ut/p/b1/jctLCsIwFIXhtbgAe2-aNI9hFJI-QtOKgs1EqkgpNO1EdPvaBYie2Q_ngwDdlPBCQo4Q5j75zj0j3GZ-2ntwC8NKVu5Iqx9VQaLY9WYunI-9SvoPoe91TkTDIE6m2Gh89NBtZSipv95_DKNv3wJYbzG5HWLCSYkS4mSSIAMmeBCcajJd4hhsnIQW_egYko_A!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/) [2014-04-10]

Göteborgs Stad (2014d). *Frisk luft*.

[http://goteborg.se/wps/portal/invanare/miljo/goteborgs-miljomal/frisk-luft!/ut/p/b1/jYtLCsIwFADP4gHMe2nafJZRSL\\_0lxXabCSKIEDTbkSvbz2A6OwGZsDCuOdmCioCBrCle\\_rJPfy6uPnjll9aWnTyQDU2qTKY92Vr6rJqop5vwbGfx1RnsagQZZUmmOvsfFIdY6jZfz9-QeOvwwDrr4G8boEgoUIEIVSCxTIWXCgOdbaGOwQ7Gznp3RtiFgdd/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/](http://goteborg.se/wps/portal/invanare/miljo/goteborgs-miljomal/frisk-luft!/ut/p/b1/jYtLCsIwFADP4gHMe2nafJZRSL_0lxXabCSKIEDTbkSvbz2A6OwGZsDCuOdmCioCBrCle_rJPfy6uPnjll9aWnTyQDU2qTKY92Vr6rJqop5vwbGfx1RnsagQZZUmmOvsfFIdY6jZfz9-QeOvwwDrr4G8boEgoUIEIVSCxTIWXCgOdbaGOwQ7Gznp3RtiFgdd/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/) [2014-04-10]

Göteborgs stad (2014e). *Västsvenska paketet - ett språng för framtiden*.

[http://goteborg.se/wps/portal/enheter/ovrigaenheter/vastsvenska-paketet!/ut/p/b1/jZDLDoIwEEU\\_qdNOS8uy8mghPETESDcGE0NIeGyM32\\_duTEyu5uck5s7xJE-kIjAgQpyJW4dXtM4PKdtHeZPdsGNYcuTNkYwFZOQlbk9o01oKKQH-m-gDngMWaOOqFrK2EXs8yGCRh2oBtOFHsiZLjtaUwNsnx8ZbbksAFRhBGTadqew8Zs07uz\\_cRr--Tlx47zd\\_asquy0Psrq5TVM1vgGMLRw5/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/](http://goteborg.se/wps/portal/enheter/ovrigaenheter/vastsvenska-paketet!/ut/p/b1/jZDLDoIwEEU_qdNOS8uy8mghPETESDcGE0NIeGyM32_duTEyu5uck5s7xJE-kIjAgQpyJW4dXtM4PKdtHeZPdsGNYcuTNkYwFZOQlbk9o01oKKQH-m-gDngMWaOOqFrK2EXs8yGCRh2oBtOFHsiZLjtaUwNsnx8ZbbksAFRhBGTadqew8Zs07uz_cRr--Tlx47zd_asquy0Psrq5TVM1vgGMLRw5/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/) [2014-04-10]

Göteborgs Stad (2014f). *Indikatorer*.

[http://goteborg.se/wps/portal/invanare/miljo/goteborgs-miljomal/frisk-luft/indikatorer!/ut/p/b1/jctLCsIwFIXhtbgAe2-aNI9hFJI-QtqKgsIEqkgpNO1EdPvaBYie2Q\\_ngwDdlIPBCQo4Q5j75zj0j3GZ-2ntwC8NKVu5IxprqwwWx6oxvnJ16lfQfQ57q3MmHKJ0NsNC56eDailFTf\\_z-GUaf\\_kSwniNyesWE0xIlhIllaBMMsGF4uDzJd4hhsnIQW\\_eP-V6qg!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/](http://goteborg.se/wps/portal/invanare/miljo/goteborgs-miljomal/frisk-luft/indikatorer!/ut/p/b1/jctLCsIwFIXhtbgAe2-aNI9hFJI-QtqKgsIEqkgpNO1EdPvaBYie2Q_ngwDdlIPBCQo4Q5j75zj0j3GZ-2ntwC8NKVu5IxprqwwWx6oxvnJ16lfQfQ57q3MmHKJ0NsNC56eDailFTf_z-GUaf_kSwniNyesWE0xIlhIllaBMMsGF4uDzJd4hhsnIQW_eP-V6qg!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/) [2014-04-10]

Göteborgs Stad (2014g). *Rekord för cyklandet i Göteborg*.

[http://www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/trafik,rekord\\_for\\_cyklandet\\_i\\_goteborg](http://www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/trafik,rekord_for_cyklandet_i_goteborg) [2014-04-10]

Göteborgs Stad (2014h). *Cyklisterna gillar stans första cykelfartsgata*.

[http://www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/trafik,cyklisterna\\_gillar\\_stans\\_forsta\\_cykelfartsgata](http://www.vartgoteborg.se/prod/sk/vargotnu.nsf/1/trafik,cyklisterna_gillar_stans_forsta_cykelfartsgata) [2014-04-10]

Göteborgs Stad (2014i). *Västlänken - en del av Göteborgs framtid*.

[http://goteborg.se/wps/portal/enheter/ovrigaenheter/vastsvenska-paketet!/ut/p/b1/hZFJcqsWAEtPkgO4ABIBWIKZzSwwQhsXYIcwGoIxoNPH\\_wCp37vuepvuZgiTAZaVWE4QOIHBDBnyV13lz\\_ox5N0\\_T4QrOCJeQ-qRNTwgsPzrm\\_HR1DgJikzK4KAUldPDXTU5Dn-uZh6dt7Th8R1Av-rEUx5n-9ZDZb5-wfz0DQezWpuoMf3N1rAbxUiZs9E2X\\_Zkyym095s69SEFSMEyAVX4A1Gv65THpYWDe1tYpl5qDc\\_pC\\_S8IRm4xBgHpc1wGz-wFhyncgzGhsjBjnyL1z6NelvoHHxyfn0werRv3lk4cOxFUX16wRmclr43lmUeE\\_4JFmmXPLQa9F08exdn\\_5DM\\_m-X7A2IfwIOZGIGs\\_wVNfto0ZZGDY0CN1m52HFxV9U9xLZsXESW23g2oj71NOjHag48jafcLHEXPdRkNyBznX0wNkOq71G8\\_7oE5b6p7zNUDUcFMfFUbEfxCf3azG3V0U\\_GcKo3GQuSkNyALS4tEUeaoHGN3k1jgVo5FkkVbqagIyh07ffe2XtWCJyVrZ77fTL7SoaoxDah-](http://goteborg.se/wps/portal/enheter/ovrigaenheter/vastsvenska-paketet!/ut/p/b1/hZFJcqsWAEtPkgO4ABIBWIKZzSwwQhsXYIcwGoIxoNPH_wCp37vuepvuZgiTAZaVWE4QOIHBDBnyV13lz_ox5N0_T4QrOCJeQ-qRNTwgsPzrm_HR1DgJikzK4KAUldPDXTU5Dn-uZh6dt7Th8R1Av-rEUx5n-9ZDZb5-wfz0DQezWpuoMf3N1rAbxUiZs9E2X_Zkyym095s69SEFSMEyAVX4A1Gv65THpYWDe1tYpl5qDc_pC_S8IRm4xBgHpc1wGz-wFhyncgzGhsjBjnyL1z6NelvoHHxyfn0werRv3lk4cOxFUX16wRmclr43lmUeE_4JFmmXPLQa9F08exdn_5DM_m-X7A2IfwIOZGIGs_wVNfto0ZZGDY0CN1m52HFxV9U9xLZsXESW23g2oj71NOjHag48jafcLHEXPdRkNyBznX0wNkOq71G8_7oE5b6p7zNUDUcFMfFUbEfxCf3azG3V0U_GcKo3GQuSkNyALS4tEUeaoHGN3k1jgVo5FkkVbqagIyh07ffe2XtWCJyVrZ77fTL7SoaoxDah-)

Sbiz5Tqd\_j884pY3nmzxzfdoodbo58Z9tXU0188kyF-RIZXue1EAW-  
Nj\_FWQeg6ZKxPpcontI6EKc7cV4NOeW2YxQg\_nL1qRI7Qf74YDzz0d-  
Znvzsh\_xQrO\_oFwm0sgo!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/  
[2014-04-10]

Göteborgs stad (i.u). *Attraktiv bebyggelsemiljö*.

[http://goteborg.se/wps/portal/invanare/miljo/goteborgs-miljomal/god-bebyggd-miljo/attraktiv-bebyggelsemiljo!/ut/p/b1/jYtLCsIwFADP4gHse2nSfJZRSJs29CMKNhupliXQtBvR61sPIDq7gRnw0G85FZyggDP4eXiGcXiEZR6mj3t-aUnZyR3R2OTKoD1Wrakr11ibrkG\\_BvtcF0w4ROnyDK0uTgfVUYqa\\_vfjFzT--kvw4RqT1y0mmJAsJUoqQZlkggvFoS6WelfoJyNHvXkd7GYuBQ!!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/](http://goteborg.se/wps/portal/invanare/miljo/goteborgs-miljomal/god-bebyggd-miljo/attraktiv-bebyggelsemiljo!/ut/p/b1/jYtLCsIwFADP4gHse2nSfJZRSJs29CMKNhupliXQtBvR61sPIDq7gRnw0G85FZyggDP4eXiGcXiEZR6mj3t-aUnZyR3R2OTKoD1Wrakr11ibrkG_BvtcF0w4ROnyDK0uTgfVUYqa_vfjFzT--kvw4RqT1y0mmJAsJUoqQZlkggvFoS6WelfoJyNHvXkd7GYuBQ!!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/) [2014-04-10]

Göteborg Turistbyrå (2014). *Styr & Ställ*.

[http://www.goteborg.com/sv/gora/s/eventguide/view/cykel/styr\\_\\_stall\\_-\\_det\\_nya\\_lanecykelsystemet\\_i\\_city\\_61253](http://www.goteborg.com/sv/gora/s/eventguide/view/cykel/styr__stall_-_det_nya_lanecykelsystemet_i_city_61253) [2014-04-10]

Hardin, G. (2009). *The Tragedy of the Commons*. Journal of Natural Resources Policy Research, Vol. 1, nr.3, s.243-253. <http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/19390450903037302>

Heikkinen, S. & Henriksson, P. (2013). *Äldres resvanor. Äldre trafikanter som heterogen grupp och framtida forskningsbehov*. VTI publikationer

<http://www.vti.se/sv/publikationer/pdf/aldres-resvanor-aldre-trafikanter-som-heterogen-grupp-och-framtida-forskningsbehov.pdf>

Hägerstrand, T. (1991). *Om tidens vidd och tingens ordning: texter av Torsten Hägerstrand*. Stockholm: Statens råd för byggnadsforskning

Inquirium (2014). InqScribe (Version 2.2.1) [Programvara]

Tillgänglig: <http://www.inqscribe.com/>

Jacobs, J. (2005). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. (Hjukström, C. övers.)

Bokförlaget Daidalos, Göteborg. (Original publicerat 1961)

Levin, L. (red.) (2007). *Äldre i transportsystemet. Mobilitet, design och träningsproblematik*. VTI Publikationer, publikation 593, projektnummer 12478/12312

Levine, J., & Garb, Y. (2002). *Congestion pricing's conditional promise: promotion of accessibility or mobility?* Transport Policy. Vol. 9, nr.3, s.719-188.

McCann, E. J. (2009). *New Urbanism*. Thrift, N. & Kitchin, R. (red.) I *International encyclopedia of human geography*. s. 438-443, Amsterdam

Newman, P. & Kenworthy, J. R. (1999). *Sustainability and cities: overcoming automobile dependence*. Washington: Island Press

Neuman, M. (2005). *The compact city fallacy*, Journal of Planning Education and Research, Vol. 25, nr.1, s. 11–26.

Nechyba, T. J., & Walsh, R. P. (2004). *Urban sprawl*. Journal of economic perspectives, s.177-200.

Nordell, K. (2002). *Kvinnors hälsa - en fråga om medvetenhet, möjligheter och makt: att öka förståelsen för människors livssammanhang genom tidsgeografisk analys*. Göteborg: Kulturgeografiska institutionen, Handelshögskolan, Univ.

Roseland, M. (2012). *Toward sustainable communities: solutions for citizens and their governments*. uppl. 4, Gabriola Island: New Society

Rosenbloom, S. (2009). *Meeting Transportation Needs in an Aging-Friendly Community*. Journal of the American Society on Aging. Vol. 33, nr. 2

SCB:s statistikdatabas (2013). *Folkmängd efter region, ålder och år*. [http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_BE\\_BE0101\\_BE0101A/Folkma/ngdNov/table/tableViewLayout1/?rxid=64d5ee66-ab43-4fd0-a7a6-c5939e93b99a](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_BE_BE0101_BE0101A/Folkma/ngdNov/table/tableViewLayout1/?rxid=64d5ee66-ab43-4fd0-a7a6-c5939e93b99a) [Hämtad 2014-05-27]

Schively, C. (2007). *Understanding the NIMBY and LULU phenomena: Reassessing our knowledge base and informing future research*. Journal of planning literature, Vol. 21, nr.3, s.255-266. DOI: 10.1177/0885412206295845

SOU (2000) Hälsa på lika villkor - nationella mål för folkhälsan (SOU 2000:91) Socialdepartementet. <http://www.regeringen.se/content/1/c4/28/22/f8487356.pdf> [2014-05-12]

Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, Göteborgs Stads Parkering AB, Fastighetskontoret och Miljöförvaltningen (2009). *Parkeringspolicy för Göteborgs Stad*. <http://www2.trafikkontoret.goteborg.se/resourcelibrary/Parkeringspolicy20091008.pdf> [2014-05-15]

Suen, S. L., & Sen, L. (2004). *Mobility options for seniors*. Transportation Research Board of the National Academies. I *Transportation in an ageing society: A Decade of Experience, Technical Papers and Reports from a Conference*, volym nr. 27, s. 97-113. Washington D.C. ISSN 1073-1652, ISBN 0-309-07745-1.

Svensson, H. (2004). *Behov i trafikmiljön för äldre personer*. Vägverket Konsult

Trafikverket (2014). *Om Västlänken*. <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland/Vastlanken---smidigare-pendling-och-effektivare-trafik/Om-Vastlanken/> [2014-04-10]

Västrafik (2014). *Det här är Västrafik*. <http://www.vastrafik.se/#!/om-vastrafik/det-har-ar-vastrafik1/> [2014-04-26]

Åquist, Ann-Cathrine (2002). *Tidsgeografi - En introduktion*. Institutionen för samhällsvetenskap, Örebro Universitet



## 9. Bilagor

### Bilaga 1. Dagboksanteckningar

Respondent 1	Dag 1			
<i>Klockan</i>	<i>Vad gör du?</i>	<i>Var är du?</i>	<i>Med vem?</i>	<i>Kommentar</i>
07:15	Går upp	Hemma	Med min man	Sätter på tvättmaskin och byter sängkläder
07:45	Äter frukost	Hemma	Själv	
08:00	Ser morgon TV	Hemma	Själv/ med min man	
09:00	Åker buss för att handla	Till Frölunda Torg t/r	Själv	Känner av pollen och måste köpa medicin
12:00	Äter lunch	Hemma	Med min Man	Snuvig, röda ögon, trött
14:00	Åker till gympa	Buss t/r	Själv	Piggare efter gympan
17:00	Äter middag	Hemma	Med min man	
18:30	Ser på TV	Hemma		Ser rapport m.m.
20:00	Duschar och lägger mig och läser			Läser gärna böcker på kvällen
23:00	Sova			Sover gott!

Respondent 1	Dag 2			
-----------------	-------	--	--	--

<i>Klockan</i>	<i>Vad gör du?</i>	<i>Var är du?</i>	<i>Med vem?</i>	<i>Kommentar</i>
07:30	Går upp, äter frukost, ser på morgon TV	Hemma	Själv	Min man är redan uppe
09:50	Åker buss t/r	Är med i bokcirkel	Tillsammans med två andra	
13:00	Äter lunch	Hemma	Med min man	
14:00	Åker bil -Hämtar barnbarn	Hem till oss	Med min man och två små pojkar	För att umgås och träffa barnen brukar vi se dem ca 1 gg/vecka 4+7 år
17:00	Vi äter alla fyra middag	Hemma	Man + två småpojkar	
18:30	Åker hem till barnbarnen	Körd hem dem till sig		
20:00	Ser på TV	Hemma	Med min man	
22:00	Lägger mig och läser - Sover	Hemma	Med min man	Sover gott, godnatt!

Respondent 2	Dag 1			
<i>Klockan</i>	<i>Vad gör du?</i>	<i>Var är du?</i>	<i>Med vem?</i>	<i>Kommentar</i>
07:30	Morgontoalett	Hemma	Med frun	Rakat mig - gamla vanor
08:15	Frukost	Hemma	Med frun	
09:10	Förbereder för möte	Hemma	Med frun	Samla ihop mtr.

09:30	Går till PRO möte	På väg till kulturpunkten	Själv	Ska möblera för mötet
10:00	Möblerar för deltagarna	Kulturpunkten	Själv	Deltar i mötet
10:00-13:00	PRO-möte	Kulturpunkten	Själv	Deltar i mötet
13:30	Handlar	ICA-Tuve torg	Själv	
14:00	Förbereder matlagning	Hemma	Själv	
16:00	Äter middag	Hemma	Med frugan	
17:00	Går ut och går	Runt kvarteret	Själv	
18:30	Tittar på TV	Hemma	Med frugan	
21:30	Borstar tänderna och lägger mig	Hemma	Själv	

Respondent 2	Dag 2			
<i>Klockan</i>	<i>Vad gör du?</i>	<i>Var är du?</i>	<i>Med vem?</i>	<i>Kommentar</i>
08:00	Morgon göromål	Hemma		
08:30	Äter frukost	Hemma		
09:00	Läser dagens GP	Hemma		
09:30	Åker och hämtar min son	Biskopsgården	Med sonen	
10:00	Är på väg till Vågmästareplatsen	Biskopsgården	Med sonen	Totalt kaos på vägen
10:30	FK Vågmästareplatsen	Biskopsgården	Med sonen	Lång väntetid
11:40	Kör sonen till	Biskopsgården	Med	Socialkontoret

	Friskvåderstorget		sonen	
13:30	Åker till Tuve	Tuve	Själv	
14:30	Handlar	Tuve	Själv	
15:00	Förbereder maten	Tuve	Själv	
16:00	Äter vi middag	Tuve	Själv	
17:00	Promenerar	Tuve	Själv	
18:00	Tittar på TV	Hemma	Med Frugan	Vi diskuterade finansieingen på 1 månad toöo 4 personer, resa, mat, dryk övernattnin. Kom fram till att det blir ??? pengar
21:30	Gör iordning mig för natten	Hemma		
22:00	Tar nattens medicin	Hemma		Svårt att somna på grund av sjukdom

Respondent 3	Dag 1			
<i>Klockan</i>	<i>Vad gör du?</i>	<i>Var är du?</i>	<i>Med vem?</i>	<i>Kommentar</i>
07:10	Går upp	Hemma	Sambo	Går direkt och hämtar papper jag ska ha med i dag i morgonrock
07:15	Gör iordning gröt o honungsvatten	Hemma	Ensam	
07:20	Löser korsord medan gröten svalnar	Hemma	Ensam	

07:30	Äter frukost	Hemma	Ensam	Lugn, gott om tid
07:55	Diskar	Hemma	Ensam	
08:05	Går igenom en del papper	Hemma	Ensam	
08:15	Bäddar	Hemma	Ensam	Får inte glömma...
08:25	Ordnar med kläder till sambo, mig	Hemma	Sambo	Det mulnar, blir bra
08:30	Väntar på att badrum ska bli ledig	Hemma	Ensam	Hoppas att han skyndar sig
08:37	Gör kaffe	Hemma	Ensam	
08:40	Dricker kaffe	Hemma	Ensam	Väntar
08:50	Badrummet	Badrum	Ensam	Morgontoalett
09:15	Klär mig	Sovrum		
09:20	Går till lokala	På väg	Sambo	
09:35	Framme i PRO-lokalen	Smyckegården	Sambo och 2 kaffegrupper	Dukar för 76 pers Roligt
14:15	Går från Smyckegård	På väg	Sambo	
14:30	Hemma	Köket	Sambo	
14:40	Vilar	Soffrummet	Sambo	Läser
16:50	Går igenom räkenskaper från Påskfirande PRO och räknar pengar	Hemma	Sambo	Det stämmer
17:50	Plockar runt lite	Hemma	Sambo	Finns alltid något att röra

				vid
18:10	Gör en e-postadress till bekant	Hemma	Sambo	Maggan blir nöjd
18:30	Ringer Maggan	Hemma	Ensam	Hon blev nöjd
18:35	Kollar TV	Hemma	Sambo	Matprogram igen
18:50	Tar fram smörgås från f.m. Ingen middag idag. 1 glas rött till. äter	Hemma	Sambo	Perfekt
18:52	Telefon från Svägerska	Hemma	Ensam	Vill inte gå på promenad
19:02	Äter	Hemma	Ensam	Gott
19:40	Sitter fortfarande vid matbordet, läser min bok och dricker vin	Hemma	Ensam	Det var mycket gott
20:00	Till TV	Hemma	Sambo	Som vanligt
21:30	Stänger av TV, gör iordning mig för natten	Hemma	Sambo	Hoppas på en bra natt

Respondent 3	Dag 2			
<i>Klockan</i>	<i>Vad gör du?</i>	<i>Var är du?</i>	<i>Med vem?</i>	<i>Kommentar</i>
07:55	Går upp	Hemma	Sambo	Sovit dåligt
08:00	Gröt och vatten	Hemma		Äter
08:45	Diskar	Hemma		

08:55	Bäddar rent, lägger lakan i tvättmaskinen	Hemma		
09:10	Städar badrum	Hemma		
09:45	Dusch	Hemma	Ensam	
10:10	Gör kaffe och dricker	Hemma	Sambo	Skall bli gott
11:00	Sorterar plast	Hemma		
11:05	Hänger tvätt	Hemma		
11:15	Klär mig för att åka handla			
11:30	Till bilen åker till Frölunda Torg o Sisjön		Sambo	
14:30	Hemma, packar upp varor		Sambo	Dyrt
14:50	Skalar potatis river morot		Ensam	
15:25	Äter middag	Köket hemma	Sambo	
15:40	Telefonsamtal till barnbarn	Köket hemma	Sambo	
15:45	Diskar	Köket hemma	Ensam	
16:00	Slappar	Rummet	Sambo	Det är hy torsdagslördag Tiden springer
18:00	Gratissamtal till svärdotter			
18:15	TV			
19:00	Beställt resa till Gran Canaria	Hemma	Sambo	Tillfredsställande
19:15	Äter god smörgås	Hemma	Sambo	Gott

19:40	TV	Hemma	Sambo	
22:30	Gör iordning mig för natten	Hemma	Sambo	Ännu en bra dag

Respondent 4	Dag 1			
<i>Klockan</i>	<i>Vad gör du?</i>	<i>Var är du?</i>	<i>Med vem?</i>	<i>Kommentar</i>
06:30	Vaknar	Hemma	Frun	
	Läser morgontidning med en kopp kaffe		Ensam	Härlig morgonstund
07:30	Promenad med hunden	Ute på ängarna	Jag och hunden	
09:00	Frukost	Hemma	Frun	
10:00	Vårdcentralen	Kärra	Ensam	Behandling
11:00	PRO Tuve	Tuve	Hela föreningen	Kvartalsmöte, underhåll
14:00	Middag	Hemma	Frun	
15:00	Lite vila	Hemma	Ensam	
18:00	Ute med hunden	Hemmavid	Hunden	Kvällspromenad
19:55	Åker buss	Till Vågmästareplatsen	Ensam	Titta på fotboll
23:00	Åker hem	Fån Vågmästareplatsen till hemmet	Med frun	Med bil, hämtades
	Läggdags			Plockar ihop musiksaker för morgondagen



Respondent 4	Dag 2			
<i>Klockan</i>	<i>Vad gör du?</i>	<i>Var är du?</i>	<i>Med vem?</i>	<i>Kommentar</i>
06:00	Tidningsläsning	Hemma	Ensam	
07:30	Promenad	Hemmavid	Hunden	Morgonpromenad
09:30	Frukost	Hemma	Frun	
10:00	Åker till Stockholmsgatan		Ensam	Bil
11:00	Underhåller Nordengården		Redbergspojkarna	
12:30	Åker till Liseberg	Biljettkassa	Ensam	Köpa biljetter till konsert
13:30	Hemma läser	Hemma	Jag och frun	Fikar och läser bok
14:30	Middag	Hemma	Jag och frun	
15:30	Vila	Hemma		
17:30	Besök Buddha Tempel i Säve		Jag och frun	Speciell inbjudning för visning genom kyrkan
19:00	Kvällspromenad	Hemmavid	Hunden	Härlig kväll
20:30	Musikträning	Hemma	Ensam	Övar in nya låtar osv.
23:30	Läggdags			

Respondent 5	Dag 1			
<i>Klockan</i>	<i>Vad gör du?</i>	<i>Var är du?</i>	<i>Med vem?</i>	<i>Kommentar</i>
07:30	Går upp	Hemma	Fru Lilian	

07:35	Ringt Vårdcentralen	Hemma		
08:00	Äter Frukost	Hemma	Fru Lilian	
08:45	Pratat med vårdcentralen	Hemma	Fru Lilian	
09:45	Målat plank	Hemma	Fru Lilian	
11:00	Satt upp gardin	Hemma	Fru Lilian	
11:30	Lunch	Hemma	Fru Lilian	
12:45	Köpt cykel	Lundby	Fru Lilian	Bil
13:40	Handlat	Kvillebäcken	Fru Lilian	Bil
15:10	Hämtat barn på fritids	Tångenskolan Tuve		Bil
16:00	Åt mat	Hemma	Lilian och barn	
17:00	Skjutsa hem barn			Bil
17:35	Kört barn till fotboll i lundby	Lundby	Ella	
19:15	Åkt hem med ella	Petters hage Tuve	Ella	
20:30	Hem till oss			
20:35	TV	Hemma	Lilian	
22:00	Gått till sängs	Hemma	Lilian	

Respondent 5	Dag 2			
<i>Klockan</i>	<i>Vad gör du?</i>	<i>Var är du?</i>	<i>Med vem?</i>	<i>Kommentar</i>
06:45	Går upp	Hemma	Lilian	
07:10	Frukost	Hemma	Lilian	

07:45	Capiosjukhus Lundby			Undersöka handleder
09:30	Hemma	Hemma		
09:31	Fika, umgås			
10:45	Vårdcentral	Tuve		Kontroll av blodtryck
11:45	Telefonsamtal	Hemma	Svägerska	
12:15	Ta fram trädgårdsmöbler	Hemma		
13:15	Laga mat	Hemma	Lilian	
14:15	Åka till Mölndals sjukhus			Kontroll av tryck i ögon (Bil)
16:10	Åkte hem			
17:15	Laga mat + äta	Hemma		
18:00	Meka med gräsklipparen	Hemma		
20:00	TV	Hemma		Fotboll
22:00	Läsa + Radio	Hemma		
23:00	Godnatt			

Respondent 6	Dag 1			
<i>Klockan</i>	<i>Vad gör du?</i>	<i>Var är du?</i>	<i>Med vem?</i>	<i>Kommentar</i>
06:45	Går upp	Hemma	Min man	Trött, sovit dåligt
07:15	Äter frukost	Hemma	Min man	
07:30	Borstar tänder	Hemma	Min man	Dagen planerad, bara följa planen
07:45	Går till Frölunda Torg ca 15 min	Ute	Själv	

08:00	Frölunda sjukhus	Inne	Själv	Provtagning
08:15	Väntar på buss 97	Busshållplats	Själv	På väg till gymnastik
08:34	Bussen avgår	På bussen	Själv	
08:45	Framme vid hållplats			
08:45	Går till gymmet	Ute		
08:50	Klär om	Inne	20-25 andra seniorer	Kvinnor endast
09:00	Gymnastik Friskis och Svettis	Inne	20-25 andra seniorer	Kvinnor endast
10:00	Dusch	Inne	20-25 andra seniorer	Kvinnor endast
11:00	Avslutning gym	Inne	20-25 andra seniorer	2 grupper dricker kaffe med smörgås. Sjunger nydiktade sånger till lärarnas lov
12:00	Hemfärd i bil	På väg hem	Väninna	
12:10	Går hem från P-plats	På väg hem	Själv	
12:15	Hemma	Hemma	Själv	Trött
12:20	Planerar bokcirkel som äger rum tors.	Hemma	Själv	Läser Alice Munro - 2 noveller
14:00	Skriver ut reseplan för Köpenhamnsresa	Hemma	Själv	
15:10	Åker bil till Näset	Ute	Min man	Skall hämta barnbarn

15:20	Lagar mat	Inne	Min man + barnbarn	Lagar mat till barnbarn
16:00	Promenad med hunden	Ute	Min man + barnbarn	
16:30	Åker bil till hemmet		Min man	
16:45	Lagar middag	Inne	Min man	
17:30	Äter middag	Inne	Min man	
18:15	Diskar	Inne	Min man	
19:00	TV	Inne	Min man	
22:00	Förberedelse för sänggående	Hemma		

Respondent 6	Dag 2			
<i>Klockan</i>	<i>Vad gör du?</i>	<i>Var är du?</i>	<i>Med vem?</i>	<i>Kommentar</i>
07:30	Stiger upp	Hemma	Själv	
08:10	Äter frukost	Hemma	Själv	
08:30	Borstar tänderna	Hemma	Själv	
08:40	Läser tidningar	Hemma	Själv	
09:00	Planerar dagen	Hemma	Själv	Packar min väska
09:15	Går jag till Frölunda Torg	Ute	Själv	
09:25	Framme vid ABF	Inne	Själv	Är studiehandledare och leder en bokcirkel
09:30	Till Hemköp	Ute	Själv	Skall köpa kaffebröd
09:40	Koka vatten till	Inne	Övriga	Vi dukar, skär upp bröd

	kaffe		deltagare	
10:00	Vi startar cirkeln	Inne	Övriga deltagare	Vi läser Alice Munro, Brinnande livet, och diskuterar idag 2 noveller
10:45	Kaffe m. dopp	Inne	Övriga deltagare	
12:00	Avslutar cirkeln	Inne	Övriga deltagare	
12:15	Går in på Torget	Inne	Själv	Uträttar 2 ärenden
12:45	Åker spårvagn 7 till Danska vägen	Inne	Själv	
13:30	Går till DV nr 92	Inne	Själv	
13:45	Framme hos min äldre dam	Inne	Själv	Genom Röda Korset besöker jag en äldre dam regelbundet
14:00	Dricker must på balkongen	Ute	Elsie och jag	
14:30	Kaffe och smörgås	Inne	Elsie och jag	Alltid tunnbrödsknäcke
15:40	Lämnar Elsie	Inne	Elsie och jag	
16:00	Tar vagn 3 till Domkyrkan	Inne	Själv	Får sitta och glömmar inte stämpla
16:15	Hämtar byxor på Ströms	Inne	Själv	
16:30	Tar 1 mot Frölunda	Inne	Själv	
16:45	Byter till buss 50	Inne	Själv	
16:50	Åker en	Ute	Själv	

	hållplats			
16:50	Går hem	Ute	Själv	
17:00	Hemma	Inne	Själv	Äntligen! Trött
17:15	Äter, klär om	Inne	Själv	
17:45	Min man kommer hem	Inne	Själv	Han har varit i Danmark
18:00	Koppla av med TV	Inne	Själv	
18:30	Min man kommer hem	Inne	Min man och jag	Lyckosam inköpsresa
19:00	Kaffe och smörgås	Inne	Min man och jag	
19:30	TV-nyheter	Inne	Min man och jag	
20:00	TV			
21:00	Läsa bok	Inne	Själv	Americanah
22:30	Förberedelser för sänggående			
23:00	Fortsatt läsning			

## Bilaga 2. Intervjuguide

<p>Block 1 - <i>Individbanan</i></p> <p>Frågor</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Hur har det gått att fylla i dagboken? (rent tekniskt)</li><li>• Vad har du gjort under de här två dagarna? Titta i dagbok</li><li>• Något du tänker när du ser dina resor och aktiviteter på papper?</li><li>• Vilka har varit dina färsätt/färdmedel?</li><li>• Var detta två vanliga dagar? Om inte, kan du berätta om skillnaden?</li></ul>	<p>Block 2 - <i>Upplevelsen av Göteborg, helheten</i></p> <p>Frågor</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Hur förflyttar du dig i vardagen? Vilka färdmedel? Varför?</li><li>• Varför använder du dig inte av andra medel?</li><li>• Vad tycker du om möjligheterna att ta sig runt i Göteborg idag för din egen del? (positiva och negativa aspekter, vart är det lätt/svårt att ta sig?)</li><li>• Vad skulle underlätta för dina förflyttningar i vardagen?</li></ul>
<p>Block 3 - <i>Visioner</i></p> <p>Frågor</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Hur ser du på scenariot en bilfri stad? Hur skulle det se ut om du bara kunde förlita dig på kollektivtrafiken som transportmedel. Fördelar, nackdelar?</li><li>• Hur ser du på scenariot kompaktering? Fördelar, nackdelar?</li></ul>	