



GÖTEBORGS UNIVERSITET

HANDELSHÖGSKOLAN

Trafikomläggningars påverkan på Göteborgs äldre människors rörlighet

Kandidatuppsats Logistik, 15 HP
Handelshögskolan vid Göteborgs universitet

Vårterminen 2021

Handledare: Jerry Olsson

Författare:

Alexander Fäldt

Gunnar Bodin

Förord

Vi vill börja med att tacka vår handledare Jerry Olsson som bidragit med goda insikter och råd som har väglett oss till att kunna genomföra denna studien. Sedan vill även rikta ett stort tack till alla de respondenter som tagit sig tid, det är ni som har gjort denna undersökningen genomförbar. Sist men inte minst vill vi även rikta ett tack till vår opponentgrupp som varit behjälpliga och kommit med bra tankar och idéer.

Abstract

Due to the construction of Västlänken in central Gothenburg, several traffic diversions have been established back and forth. In order to provide all residents with a safe and accessible environment, the city must be planned to function for everyone. In this study, elderly people have been identified as an exposed group of people regarding the possibility of moving in a traffic environment. Gothenburg is taking the UN policy regarding the insurance that people with some form of disability have equal conditions regarding accessibility in traffic into account. Therefore, the purpose of this study is to investigate the connection between temporary traffic diversions due to construction and the mobility of exposed people.

A quantitative research in the form of a survey has been chosen to fulfil the purpose and answer the two research questions. The survey was composed partially from early assumptions and partly from previous research, thus the study was conducted by an abductive approach. The respondents were elderly people residing in central Gothenburg.

The survey containing 13 questions was answered by 77 people in central parts of Gothenburg. The survey gave a deeper understanding regarding how older and exposed people are affected by traffic diversions. Furthermore, several quotes managed to be collected in order to concretize older people's experience of traffic diversions.

After collecting and compiling the data from the survey an analysis could be carried out by seeing patterns and correlations between temporary traffic diversions and the mobility of elderly and exposed people. Firstly, it can be concluded that elderly people are strongly affected by traffic diversions. On the other hand, it can be concluded that elderly people move regardless of traffic diversions. It is difficult to state a main conclusion in this study though it can be concluded that elderly people have had to change their transport behaviour, which in turn has had consequences.

Innehållsförteckning

1. Inledning och bakgrund	1
1.2 Problemformulering	2
1.3 Syfte	3
1.4 Frågeställningar	3
1.5 Avgränsningar	3
2. Teoretisk bakgrund och tidigare forskning	4
2.1 Introduktion	4
2.2 Äldres rörlighet i relation till livskvalité	4
2.3 Betydelsen av fysisk aktivitet för äldre	5
2.4 Samhällsuppbyggnadens påverkan på äldre människor	6
2.5 Transportbeteende	6
2.6 Mobilitet & tillgänglighet	7
3. Metod	8
3.1 Introduktion	8
3.2 Val av vetenskaplig metod	8
3.3 Kvantitativ metod	8
3.4 Induktion, deduktion och abduktion	9
3.5 Val av arbetssätt	9
3.5.1 Abduktivt arbetssätt	10
3.6 Genomförande	10
3.6.1 Enkätundersökning	10
3.7 Validitet & Reliabilitet	11
3.7.1 Validitet	12
3.7.2 Reliabilitet	12
3.8 Kritik mot metod	13
4.0 Resultat	15
4.1 Introduktion	15
4.2 Introduktion av resultat	15
Diagram 1.0: Kön	15
Diagram 2.0: Ålder	16
4.3 Presentation av resultat	17
Diagram 3.0: I vilken utsträckning anser du att trafikomläggningar har påverkat din vardag?(1-5)	17
Diagram 3.1: Trafikomläggningars genomsnittliga påverkan på äldre människors vardag i förhållande till ålder.	17
Diagram 4.0: Trafikomläggningar påverkan på äldre människors vardag i genomsnitt i förhållande till kön.	18
Diagram 5.0: Hur många gånger i veckan går du i trafikerat område?	19
Diagram 5.1: Hur långt går du på en vecka?	19
Diagram 6.0: Genomsnittlig ålder i förhållande till hur långt en person går varje vecka	20
Diagram 7.0: Har du något hjälpmedel när du går?	20
Diagram 7.1: Vilken typ av hjälpmedel.	21
Diagram 7.2: Förhållandet mellan hjälpmedel och att be anhörig utföra ärenden.	21

Diagram 8.0: Har du behövt utesluta något transportmedel på grund av trafikomläggningar?	22
Diagram 8.1: Vilket transportmedel har uteslutits?	22
Diagram 9.0: Har du behövt undvika att gå ut på grund av trafikomläggningar?	23
Diagram 10.0: Har du behövt be någon anhörig göra ärenden åt dig på grund av trafikomläggningar?	24
Diagram 10.1: Har du behövt ändra dina transportrutiner på grund av trafikomläggningar?	24
Diagram 11.0: Har du behövt undvika ärenden i din vardag på grund av trafikomläggningar?	25
4.4 Sammanfattning av resultatavsnitt	26
5.0 Analys	27
5.1 Introduktion	27
5.2 Transportbeteende	27
5.3 Samhällets uppbyggnad i förhållande till äldre människors transportrutiner	28
5.4 Likheter och skillnader inom urvalsgruppen	28
5.5 Kritik mot studien	30
6.0 Slutsater och vidare forskning	31
6.1 Introduktion	31
6.2 Studiens slutsatser	31
6.3 Vidare forskning	32
Referenser	33
Avhandlingar & Vetenskapliga artiklar :	33
Böcker:	34
Hemsidor:	34
Bilaga - Enkätunderlag	35

1. Inledning och bakgrund

Transport är en av de absolut mest essentiella aktiviteterna för människor runtom i hela världen. Ett väl utvecklat transportsystem skapar värde ur flera perspektiv - sociala, politiska, ekonomiska och miljömässiga (Rodrigue, 2013). Att ha möjligheten att ta sig fram i trafiken genom gång, cykel eller annan typ av fordon är viktigt för såväl unga som äldre människor. En människas förmåga att kunna ta sig obehindrat från en plats till en annan oavsett ändamål motsvarar en del av en människas livskvalitet. När det handlar om större trafikomläggningar kan det innebära att framkomligheten blir mer komplex än i en vanlig trafikmiljö (NTF, uå). Idag syns olika byggnationer överallt och stora infrastrukturprojekt är något som inte minst sker i urbana städer vilket i sin tur medför stora trafikomläggningar.

Göteborg är med sina 580 000 invånare Sveriges näst största stad och växer med cirka 7000 invånare om året. I samband med Göteborgs ökade befolkning krävs det en väl fungerande och utvecklad infrastruktur för att tillgodose sina medborgare (Stadsutveckling, 2021). Till följd av den snabbt ökade befolkningen har Göteborgs stad i mångt och mycket blivit till en byggarbetsplats. Förutom nya lokaler och broar som exempelvis byggnationen av Hisingsbron som skall bli en ny länk mellan fastlandet och Hisingen, pågår också ett antal byggprojekt för västlänken. Dessa byggen medför ett antal logistiska utmaningar, främst för byggenas effektivitet men även hur omgivningen påverkas bör tas hänsyn till. Byggnationen av västlänken sker i fyra deletapper där de olika delarna påverkar omgivningen både under byggnationen och när den är klar. Exempelvis har en av deletapperna, vid Korsvägen, behövt kompaktera stationerna för den nuvarande kollektivtrafiken vid området och en omledning för fordonstrafiken har gjorts för att ge plats åt ett stort öppet schakt (Trafikverket, 2020). Bygget av Västlänken är likt andra stora byggen något som inte går att genomföra utan att påverka samhället runtom. Med anledning av bygget av Västlänken krävs åtskilliga trafikomläggningar som påverkar såväl persontransporter som godstransporter. Framförallt är det gång- och cykeltrafikanter som prioriteras vid Västlänkens byggarbetsplatser medan biltrafiken leds om där det behövs (Trafikverket, 2020).

Då trafiken inte alltid är anpassad till allas behov och förutsättningar försvåras framkomligheten i trafiken för äldre människor. Möjligheten till ett aktivt liv reduceras och det skapas en otrygg och osäker miljö för de äldre (NTF, uå).

1.2 Problemformulering

Det huvudsakliga problem som identifierats är hur en byggnation i ett storstadsområde påverkar människors möjligheter att ta sig från en plats till en annan. När ett stort bygge skall genomföras är det lätt för planerarna att prioritera själva byggnationens effektivitet och hur själva slutprodukten kommer att påverka omgivningen. Det problemet som uppstår då blir hur omgivningen påverkas under själva byggperioden. Rent konkret är det identifierade problemet att tillfälliga trafikomläggningar till följd av byggnationer tvingar människor att ändra sina beteenden i form av resvägar. Det kan även vara så att människor tvingas ändra sina resvanor helt och hållet, exempelvis i form av att de tvingas byta transportmedel då det tidigare medlet blir för ineffektivt. Detta kan såklart bli problematiskt för människor i allmänhet men det är i synnerhet utsatta grupper av människor som påverkas. En sådan grupp är de äldre i samhället.

Rapporten har en betydande relevans och att äldre människor har valts att studeras är till stor del med anledning av FN-konventionens policy kring fysisk tillgänglighet. Policyn yrkar på att alla människor i så hög utsträckning som möjligt ska ha tillgång till den fysiska miljön. Det framgår i policyn att det globala samhället i högsta möjliga mån skall säkerställa att människor med någon form av funktionsnedsättning ska uppleva lika villkor gällande tillgänglighet i trafiken (Göteborg stad, 2020).

Enligt en undersökning av Boverket (2020) har medellivslängden i Sverige ökat markant de senaste åren. En befolkningsframskrivning gjord av SCB konstaterar därtill att människor över 80 år kommer öka från och med 2020 vilket kommer resultera i en ökning på 50 % mellan 2019 och 2030 (SCB, 2020).

Ytterligare en anledning till rapportens fokus på äldre människor rör sig om att det är ett relativt outforskat område. Tidigare forskning berör emellertid äldre människors agerande och rörelse i trafiken men den berör å andra sidan sällan gångtrafikanter påverkan av trafikomläggningar. I tidigare forskning nämns ofta vikten av att äldre människor är fysiskt aktiva och därmed relationen till livskvalitet, bland andra tar Metz (2000) upp detta i sin artikel "Mobility of older people and their quality of life". Tidigare forskning som exempelvis Alsnih och Hensher (2003), nämner därtill hur den fysiska mobiliteten reduceras

när människor blir äldre. I och med ovan nämnda anledningar kan det konstateras att syftet med denna studie består av en relativt hög grad av relevans.

1.3 Syfte

Syftet med rapporten är att undersöka sambandet mellan temporära trafikomläggningar till följd av stora byggnationer och utsatta människors rörlighet.

1.4 Frågeställningar

Hur ändras äldre människor i Göteborg stads transportbeteende av trafikomläggningar?

Hur påverkas äldre människor i Göteborg stad av trafikomläggningar?

1.5 Avgränsningar

Med tanke på hur syftet formulerats har det blivit nödvändigt att förklara rapportens avgränsningar. Studien fokuserar på vad byggnationer och trafikomläggningar får för effekt gällande äldre människors beteende i trafiken. Äldre människor kommer genomgående i rapporten syfta till människor med åldern 75 år och äldre. Anledningen till att just gruppen människor 75 år och äldre undersöks är dels på grund av den befolkningsökning som förväntas ske samt för att de kan kategoriseras som en utsatt grupp i trafiken. Studien kommer även på grund av tillgänglighet och tidsaspekt avgränsas till ett fokus på de centrala delarna av Göteborg.

2. Teoretisk bakgrund och tidigare forskning

2.1 Introduktion

I detta avsnitt presenteras de begrepp som är grundläggande för rapporten samt den tidigare forskning som gjorts inom ämnet. Tidigare forskning utgörs av fyra delar och har direkt eller indirekt anknytning till rapportens forskningsfrågor och syfte. De fyra delarna av tidigare forskning som behandlas i detta avsnitt är livskvalité, fysisk aktivitet, samhällets uppbyggnad samt transportbeteende. Begreppen mobilitet och tillgänglighet, som utgör resterande del av avsnittet, är centrala för rapporten och är återkommande.

2.2 Äldres rörlighet i relation till livskvalité

I artikeln “ Mobility of older people and their quality of life” författad av Metz, D. H (2000) undersöks hur äldres livskvalitet kan relateras till mobilitet. Till att börja med belyser Metz varför äldre är en viktig demografisk grupp i sammanhanget. Han visar exempelvis att antalet människor över 75 år kommer att ha dubblats år 2050 jämfört med år 2000 i Storbritannien. Detta medan det totala antalet invånare endast kommer skilja sig med ett fåtal procentenheter. Alltså är den valda undersökningsgruppen en växande andel av den totala invånarskaran. Metz (2000) fortsätter med att beskriva att själva relationen mellan god livskvalitet och mobilitet är ganska illa definierad då det i de flesta fall rör sig om anekdotisk bevisföring. Han förklarar också att själva begreppet mobilitets definition varierar beroende på situation och kommer snabbt in på kopplingen mellan mobilitet och tillgänglighet. Haugen (2012) beskriver i artikeln “The accessibility paradox” vilka kopplingar som finns men också vad som skiljer begreppsparet åt. De menar på att mobilitet egentligen är ett medel för att skapa tillgänglighet. Metz (2000) refererar i sin tur till Simmonds (1998) som menar att tillgänglighet inte nödvändigtvis behöver anslutas till mobilitetsbegreppet. Nåväl, Metz (2000) syftar till att hitta korrelationen mellan mobilitet och livskvalitet hos äldre människor. Han konstaterar att bättre rörelsemöjligheter är positivt sett utifrån ett antal olika perspektiv. Exempelvis leder bättre kollektiva förbindelser och åldersrabatter till att äldre kan bo kvar hemma längre, och tillfredställer således önskan att klara sig själv samt att det blir mindre kostsamt för samhället.

2.3 Betydelsen av fysisk aktivitet för äldre

En studie författad av Hirvensalo m.fl (2015) visar att en lägre fysisk aktivitet bidrar till en ökad risk av mortalitet. Genom ett mer aktivt liv med regelbundna fysiska aktiviteter kan äldre människor skapa bättre rörlighet. Det är av stor vikt att underhålla kroppen med regelbunden rörelse för att upprätthålla livskvalité då en exkludering av detta kan bidra till handikapp och lägre självständighet. Studien syftade till att undersöka om graden av fysisk aktivitet kan prediktera lägre nivå av självständighet och mortalitet hos människor över 65 år oavsett rörlighetsförmåga. Studien innehöll två kvantitativa intervjuer gällande respondenternas fysiska aktivitet och rörlighetsförmåga som genomfördes 1988 och 1996.

Fysisk aktivitet

Hirvensalo m.fl (2015) valde ett flertal frågor för att ta hänsyn till alla aspekter gällande aktiviteter hos äldre människor. Graden av fysisk aktivitet bedömdes utifrån en sex-gradig skala:

1. Rörelse endast vid viktiga ärenden.
2. Ute och promenerar en eller två gånger i veckan.
3. Ute och promenerar flera gånger i veckan.
4. Krävande träning en eller två gånger i veckan.
5. Krävande träning flera gånger i veckan.
6. Tung träning eller tävlingsidrott flera gånger i veckan.

Mobilitet

En intakt rörlighetsförmåga kunde rapporteras hos de respondenter som behärskade att gå två eller fler kilometer samt gå upp för en trappa utan problem. Deltagarna som inte behärskade de två aktiviteterna klassificerades med en nedsatt rörlighetsförmåga.

Resultatet av studien var mortalitet och lägre självständighet hos deltagarna i studien. Av 1109 respondenter hade 39 % dött under åtta-årsperioden. Genom studien kunde det också konstateras att risken för dödlighet var tre gånger större bland deltagarna med nedsatt rörlighetsförmåga jämfört med deltagarna som regelbundet motionerar. Slutsatsen av den studie Hirvensalo m.fl (2015) genomfört tyder på att fysisk aktivitet hos äldre människor har en stor potential att förhindra dödlighet samt förhindra äldre människor att få funktionsnedsättningar bland de rörelsehindrade. (Hirvensalo m.fl, 2015)

2.4 Samhällsuppbyggnadens påverkan på äldre människor

Kerr m.fl (2012) belyser att tidigare forskning visar på att utövning av fysisk aktivitet kan förhindra sjukdomar och en förtida dödlighet. Med avseende på detta uppstår det fördelar för de äldre människor som är fysiskt aktiva. En tidigare studie visar på att äldre människor som går åtminstone en mile om dagen reducerar dödligheten med 50 %.

En viktig aspekt att ha i beaktande för att det överhuvudtaget ska vara möjligt för äldre människor att röra sig är hur samhället är uppbyggt. Ett samhälle där gator, vägar och parker är designade på ett sätt som främjar äldre människors möjlighet att ta sig fram kan spela stor roll för att öka den fysiska aktiviteten. Kerr m.fl (2012) menar på att områden där tillgängligheten för trottoarer, trevlig natur och gångbanor, vilka skapar en ökad framkomlighet, bidrar till en ökad vilja för äldre människor att promenera. Områden där affärer och andra dagliga destinationer är möjliga att nå via gångavstånd är också starkt korrelerade till fysisk aktivitet och promenader.

Enligt Kerr m.fl (2012) har tidigare forskning inom ämnet fokuserat på äldre människor där respondenterna är 55 år och äldre. I studien undersöktes vad som ligger bakom undvikandet av fysisk aktivitet baserat på hur samhället är uppbyggt. Studiens resultat indikerade på att aspekter som trafik, begränsad tillgänglighet till affärer samt risk för fall är särskilt viktiga för en människas beslut att promenera i närområdet.

2.5 Transportbeteende

Angående människors transportbeteende finns det oändligt med forskning som syftar till att undersöka hur transportbeteendeförändringar kan hjälpa till att uppnå hållbara mål.

När det kommer till beteende och beteendeförändringar i allmänhet finns det en mängd olika teorier, en av dessa är "The theory of planned behaviour" som försöker beskriva förhållandet mellan attityd och beteende. Ajzen (1991) som är upphovsmannen till denna teori beskriver beteendet som ett resultat av tre underliggande faktorer: attityd, upplevelse av kontroll och

subjektiv norm. Det som Ajzen initierar är att dessa tre faktorer går att direkt koppla till människors intentioner att bete sig på ett eller annat vis (Ajzen s.188, 1991).

För att koppla Ajzens teori till transportbeteende går det att dra paralleller till litteratur om Mobility management-kampanjer. Exempelvis diskuterar Hiselius & Rosqvist (2016) hur mobilitetskampanjer inte är till för att ändra beteenden direkt, utan att det är en långsiktig process som tar tid som syftar till att öka medvetenheten och tankesättet. Dessa kampanjer är ofta i direkt anslutning till hållbarhetsutveckling, samtidigt är det just transportbeteende och dess förändringar som är i fokus. Det som Hiselius & Rosqvist (2016) lyfter fram är att attityder som är mer hållbara också genererar en högre kapacitet när det gäller problemlösning för individer, alltså skall en ta hänsyn till detta under en transportplaneringsprocess. Det betyder i sin tur att små förändringar successivt leder till att individer accepterar nya rumsliga förhållanden, men detta tar tid (Hiselius & Rosqvist, 2016).

2.6 Mobilitet & tillgänglighet

I korta drag förklaras begreppet "mobilitet" som rörlighet eller rörelse medan begreppet "tillgänglighet" förklaras som möjligheten att ta del av något (NE, uå). En mer ingående definition enligt Alsnih & Hensher (2003) kan förklaras genom fem dimensioner där en eller fler behöver uppfylla kraven. De fem krav som nämns är:

- Tillgång till platser där människor kan träffa familj och vänner
- De psykologiska fördelarna som innefattar social kontakt och känsla av oberoende.
- Fördelarna av fysisk rörelse
- Upprätthålla sociala nätverk
- Möjlighet att resa

Alsnih & Hensher (2003) tydliggör i studien "The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population" vad som kännetecknar mobilitet för människor med åldern 75 och äldre. Studien konstaterar att en försvagning av mobilitet blir avsevärt uppenbar när människor uppnår 80 år. Gruppen som är över 75 år har en betydligt lägre inkomst samt lägre fysisk nivå. Författarna diskuterar främst äldre människors mobilitet i trafiken utifrån förmågan att ta sig från plats A till plats B med bil.

3. Metod

3.1 Introduktion

I detta avsnitt presenteras rapportens metodval. Det som presenteras är hur undersökningen har gått till och diskussion kring varför just dessa tillvägagångssätt är relevanta. Det diskuteras bland annat kring val av vetenskaplig metod, val av arbetssätt, undersökningens genomförande och alternativa vägar.

3.2 Val av vetenskaplig metod

För att kunna besvara de forskningsfrågor som syftet lett fram till har en fallstudie genomförts. En fallstudie innebär att undersökningen sker på en avgränsad grupp men försöker skapa en så heltäckande bild som möjligt (Patel & Davidson s.76, 2019). En ansats av kvantitativ karaktär har valts i första hand, då övergripande data över situationen är ytterst väsentlig. Forskningsfrågorna syftar till att kunna se direkta kausala samband mellan trafikomläggningar och transportbeteende för att sedan kunna utveckla detta till att även besvara hur vardagssysslor kan komma att påverkas. Patel & Davidson (2019) understryker att begreppet "kausalitet" är ytterst väsentligt när det gäller kvantitativa studier. Även en kvalitativ ansats, åtminstone som komplement till den kvantitativa, hade varit en möjlig väg att gå men har av diverse orsaker, framförallt tidsbrist, i detta fall blivit bortprioriterad. En kombination av kvalitativ och kvantitativ eller att välja den ena av dem är ett strategiskt val utifrån problemställningen, där den ena metoden inte nödvändigtvis behöver utesluta den andra (Holme & Salvang, 1997).

3.3 Kvantitativ metod

Den primära metoden som använts har varit den kvantitativa. Detta med hjälp av en enkätundersökning. En kvantitativ metod genererar enligt Patel & Davidson (2019) empiri i form av generaliserbara resultat med stor räckvidd som skall kunna tillämpas på alla de situationer som undersökningen besvarar. Alltså att urvalet inte skall påverka själva resultatet och att de företeelser som studeras skall kunna mätas objektivt (Patel & Davidson s. 53, 2019). I detta fall menar Patel & Davidson (2019) att begreppet objektivitet kan innebära att respondenterna har samma subjektiva uppfattningar om själva fenomenet.

3.4 Induktion, deduktion och abduktion

För att framhäva hur korrelationen mellan teori och empiri ser ut, finns det tre olika slags infallsvinklar. Dessa tre är deduktion, induktion och abduktion, där oftast någon av de två förstnämnda är det tillvägagångssätt som används. Det deduktiva arbetssättet innebär härledning från vedertagen kunskap och teorier som redan finns. Dessa redan befintliga teorier sätts sedan in i det specifika fallet som undersöks. Det induktiva arbetssättet innebär i sin tur en forskningsmetod som har sin utgångspunkt i upptäckandet. I detta fallet finns ingen utgångspunkt i tidigare forskning, och det blir sedan själva forskningsunderlaget, i form av empiri, som blir grunden till teorin. Abduktion kan enkelt förklaras som en kombination av induktion och deduktion. Rent konkret är det abduktiva arbetssättet en process som grundar sig i ett enskilt fall som skall leda till en överblick över hur situationen antagligen ser ut. Utifrån denna överblick ska potentiell teoretisk bakgrund kunna utformas. Detta är den delen av abduktion som kan ses som induktiv. Nästa steg i det abduktiva arbetssättet och i den delen som är den mer deduktiva, är att försöka sätta in teorin eller antagandet i nya situationer. Detta steg i processen kan då utveckla själva grundteorin om hur situationen ser ut till att bli mer generell. Att använda det abduktiva arbetssättet har sina för- och nackdelar. Exempelvis blir den som undersöker problemet inte låst vid att arbeta på det ena eller andra sättet och blir på så vis mer flexibel. En risk är dock de mänskliga faktorerna. Som forskare finns alltid erfarenheter i form av generella uppfattningar och forskning inom området. Det betyder att ingen startar förutsättningslöst, trots att detta kan vara omedvetet. Alltså kan det lätt bli en utgångspunkt som automatiskt utesluter alternativa sådana trots att forskaren kan vara medveten om denna risk. Vid human-, beteende- och samhällsvetenskapliga undersökningar finns det inga tydliga traditioner som utesluter det ena eller det andra arbetssättet. Det finns både exempel på studier som arbetar likt naturvetenskapen, med ett deduktivt arbetssätt och undersökningar som arbetar induktivt eller abduktivt. I det senare fallet är det oftast teorier med mindre räckvidd, alltså teorier kring det mindre område som studeras. När det gäller ett sådant arbetssätt är pluralism ett ord av positiv klang, då en mängd olika teorier är att föredra. (Patel & Davidson s. 26-28, 2019)

3.5 Val av arbetssätt

Forskningsområdet hade sin utgångspunkt i egna erfarenheter kring hur trafikomläggningar försämrar framkomligheten för människor i allmänhet. De tidiga antagandena som gjordes

var kopplade till ombyggnationen av hållplatsen vid Hagakyrkan i centrala Göteborg. De antaganden som gjordes var att både bilister, cyklister och fotgängare på grund av byggnationer har behövt anpassa sina ruttval i högre grad och att detta rent tidsmässigt lett till en mer problematisk vardag. Dessa antaganden var det som ledde fram till rapportens syfte och frågeställningar. Alltså var den ursprungliga frågan på vilket sätt och i vilken omfattning trafikomläggningarna påverkar människor. För att kunna besvara detta krävdes en avvägning och ett beslut om vilket arbetssätt som lämpar sig bäst. Eftersom undersökningen till en början var baserad på ett fåtal antaganden var det induktiva arbetssättet en möjlig väg att gå. För att kunna få rimliga data från undersökningen upptäcktes det dock tidigt att någon form av teoretisk bakgrund att begrunda den empiriska undersökningen på krävdes. På grund av denna ökade förståelse för hur tillvägagångssättet behövde utformas, var ett det abduktiva arbetssättet en mer passande strategi.

3.5.1 Abduktivt arbetssätt

I denna undersökningen innebär det abduktiva arbetssättet en metod i form av frågor som delvis har sin grund i tidigare forskning men också frågor som kan komma att utveckla det befintliga teoriavsnittet. Detta på grund av att å ena sidan var frågorna tvungna att begrunda sig i något för att kunna ge ett framtida resultat, å andra sidan för att vissa frågor ställts utan någon bakgrund för att kunna mynna ut i ett mer utvecklat och nyanserat resultat (Patel & Davidson s. 26-28, 2019).

3.6 Genomförande

3.6.1 Enkätundersökning

Enkäten består genomgående av frågor med fasta svarsalternativ, vid avseende att göra en kvantitativ analys är det en tillfredsställande enkätdisposition (Patel & Davidson s. 102, 2019). Förutom att enkäten endast består av alternativfrågor är den också kort och koncis som Patel & Davidson (2019) förklarar är av stor vikt när en enkät utformas. Enkäter tenderar att bli för utdragna med för många frågor vilket kan leda till att respondenterna tycker att det blir alltför påfrestande (Patel & Davidson s. 111, 2019). Frågorna har utformats både med hjälp av befintlig teoretisk bakgrund och utan sådan. Detta för att ha en hög innehållsvaliditet där frågeställningarna mynnat ut i ett flertal enskilda frågor samt frågor som utan någon teoretisk

bakgrund för att kunna utveckla resonemanget och inte låsa sig fast vid den teori som finns (Patel & Davidson s. 130, 2019). Detta är som sagt en typ av abduktivt arbetssätt där teori både utvecklar och utvecklas av själva undersökningsmetoden (Patel & Davidson, 2019).

För att kunna besvara rapportens frågeställningar har som sagt en enkätundersökning genomförts. Enkäten bestod av 13 frågor där majoriteten var frågor av typen ja- eller nej-svar. Själva genomförandet av enkätundersökningen har gått till på så vis att respondenterna hittats slumpmässigt ute i centrala Göteborg. Det har varit slumpmässigt vilka som gått förbi på de platser forskarna har undersökt. Undersökningsområdena har varit lokaliserade i anslutning till Hagakyrkan eller Korsvägen, samt på gångvägar däremellan. Anledningen till val av dessa platser är de stora ombyggnationerna av de kollektiva stationerna till följd av den framtida västlänken. Då enkätundersökningen genomfördes fysiskt på plats i centrala delar av Göteborg fanns det utrymme för respondenterna att ge kommentarer gällande trafikomläggningar i dessa områden.

Enligt SCB (2020) finns det 40 380 människor i åldern 75 till 95 i Göteborg. Dessvärre kunde en befolkningsstatistik för de centrala delarna av Göteborg inte tas fram vilket medför en komplexitet i att se hur stor andel av invånarna som deltog i undersökningen. Totalt genomfördes 77 intervjuer i form av enkät där samtliga intervjuer ägde rum med respondenter som är bosatta i centrala delar av Göteborg. Undersökningen har utformats genom Google forms där skaparen erbjuds en sammanställning och en möjlighet att få tillgång till siffrorna direkt i Excel (Google, 2021). Excel har använts genomgående för att skapa de tabeller, figurer och diagram som redovisas i resultatavsnittet.

3.7 Validitet & Reliabilitet

Patel & Davidson (2019) beskriver att med validitet menas att studien undersöker det som skall undersökas och inte något annat. Reliabilitet innebär i sin tur att det som undersöks skall göra detta på ett tillförlitligt sätt (Patel & Davidson s. 129, 2019). Validitet och reliabilitet är således ett begreppspar som har en sådan relation att de båda måste tas hänsyn till och ingetdera av begreppen klarar sig på egen hand (Patel & Davidson s. 129, 2019).

3.7.1 Validitet

Med den beskrivningen Patel & Davidson (2019) gör av begreppet validitet menar de att även vid en klar bild av vad som skall undersökas, kan mänskliga faktorer påverka genomförandet, när det är människor som undersöks. Med detta menar Patel & Davidson (2019) att allt som undersöks gällande människors uppfattningar om saker och ting är abstrakta fenomen. Exempelvis är det vedertaget att en man som är 180cm lång också är 180cm lång, medan denna mannen har uppfattningen att en trafikomläggning inte påverkar honom alls betyder inte det att den faktiskt inte gör det.

För att kunna göra en mätning korrekt krävs det att forskaren skapar ett instrument som kan mäta det som är tänkt att mäta, alltså ett instrument som leder till god validitet (Patel & Davidson s. 130, 2019). För att skapa ett så pass bra instrument att validiteten blir god, finns ett antal olika metoder. Det ena är att försöka säkerställa innehållsvaliditeten. Innehållsvaliditet innebär enligt Patel & Davidson (2019) att utifrån sina frågeställningar hitta de begrepp som undersökningen skall använda och sedan utifrån dessa utveckla de enkät- eller intervjufrågor respondenterna tar del av. I denna undersökningen har validiteten säkerställts på just detta vis. De frågor som respondenterna tagit del av har varit utvecklade delvis från de huvudsakliga frågeställningar som finns och delvis kopplat till den teoretiska bakgrund som finns.

En annan modell för att mäta god validitet är en s.k “samtidiga validitet”. Det innebär kort beskrivet att en jämförelse mellan denna mätning och en annan sker (Patel & Davidson s. 130, 2019). Exempelvis hade denna undersökningen fått en högre samtidiga validitet om en annan teknik för att mäta samma sak hade använts. Detta hade kunnat vara exempelvis att föra kvalitativa intervjuer med människor i den demografiska gruppen eller helt enkelt en enkät av annan karaktär. Det framgår dock tydligt av tidigare stycken att detta av strategiska tidsmässiga skäl har förkastats.

3.7.2 Reliabilitet

Som tidigare nämnts är reliabilitet ett begrepp som handlar om att själva undersökningen sker på ett tillförlitligt sätt (Patel & Davidson s. 131, 2019). Med det menas att mätinstrumentet som används inte skall ge vika för diverse tillfälligheter s.k slumpinflytanden (Patel &

Davidson s. 131, 2019). Det som Patel & Davidson (2019) trycker på är att för varje respondent finns det både “sanna värden” och “felvärden” där det sistnämnda beror på mätinstrumentets tillförlitlighet. Med en hög tillförlitlighet minskar också felvärdet. Det är viktigt att en intervjuare eller observatör är medveten om vad som skall besvaras och att det inte sker någon typ av bedömningsfel när respondenten får sitt ord sagt. I denna undersökning är det själva enkätdispositionen som bidrar till en god reliabilitet. Detta eftersom det är standardiserade frågor med svarsalternativ, vilket gör att bedömningsfrågor utifrån forskarnas perspektiv raderas ut helt under själva undersökningsprocessen. Patel & Davidson (2019) beskriver att detta är en strategi som kan användas för att öka en undersöknings reliabilitet.

Problematiken gällande enkätundersökningar är hur respondenterna tolkar frågorna (Patel & Davidson, 2019). Det är på denna punkten den här undersökningen kan kritiseras. Det är viktigt att som forskare vara medveten om vilka risker som finns inför en enkätundersökning (Patel & Davidson, 2019). Gällande den här undersökningen identifierades problematiken med coronavirusets påverkan på respondenternas svar tidigt. Därför förklarades det tydligt för respondenterna att undersökningen inte syftar till att undersöka hur pandemin har påverkat dem, för att minimera antalet felvärden och få en god reliabilitet.

3.8 Kritik mot metod

Undersökningen är utförd enbart genom en kvantitativ undersökning som enligt Patel & Davidson (2019) skall mäta företeelser i verkligheten och koppla ihop denna data med teori. Problemet med det och med den enkät som endast bestod av alternativsvar är att respondenterna inte hade något utrymme för ytterligare åsikter. Själva enkätundersökningen var bra i sig men exempelvis en kompletterande kvalitativ forskningsmetod hade kunnat utveckla resonemang och givit ett mer nyanserat resultat. Båda dessa exempel för att få en mer pricksäker rapport hade stärkt validiteten.

Hur respondenterna har selekterats går också att kritisera i efterhand. Studien skall syfta till att undersöka hur äldre människor påverkas av trafikomläggningar och för att få fram dessa svar har endast respondenter som rör sig i trafiken fått stå till svars. De äldre människor som av någon anledning kanske har behövt ändra sitt transportbeteende i sådan mån att de nu spenderar mer tid i sitt hem än tidigare, har inte på samma sätt fått sin röst hörd. Alltså har den potentiella grupp som inte går ut alls på grund av logistiska hinder inte stått till svars

vilket gör det svårare att styrka studiens tillförlitlighet. Om denna potentiella grupp människor finns, hade den med största sannolikhet också haft inverkan på resultatet vilket gör att metodvalet och undersökningens reliabilitet går att kritisera på den punkten. För att göra undersökningen mer tillförlitlig hade en undersökning online via något digitalt forum varit en möjlig väg att gå, åtminstone som komplement.

4.0 Resultat

4.1 Introduktion

I detta avsnitt presenteras en sammanställning av det insamlade empiriska materialet. Sammanställningen är uppdelad i två delar där första handlar om hur äldre människor påverkas generellt av trafikomläggningar och där den andra innefattar hur äldre människors transportbeteende ändras till följd av trafikomläggningar.

4.2 Introduktion av resultat

De två inledande frågorna i enkäten ställdes för att kunna identifiera urvalets demografi. En identifiering av urvalets demografi krävdes för att kunna säkerställa att enkäten riktades mot en adekvat grupp av respondenter. Identifieringen var dessutom central för att överhuvudtaget ha möjlighet att svara på rapportens forskningsfrågor. Nedanstående figurer visar utfallet av de två första frågorna i enkäten som användes för att identifiera urvalets demografi.

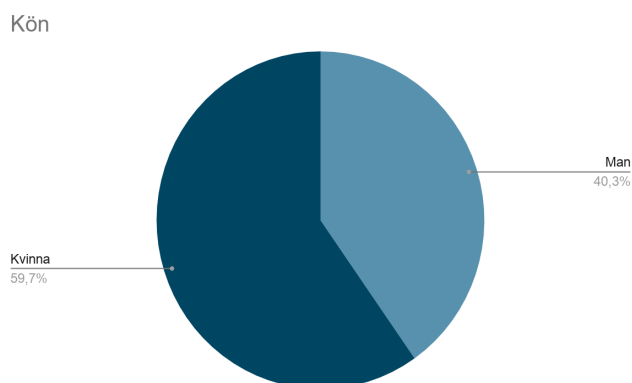


Diagram 1.0: Kön

Av totalt 77 respondenter som deltog i undersökningen var 59,7 % kvinnor och 40,3 % män. Detta indikerar på en minimal överrepresentation av kvinnor som rör sig i trafikerade områden i centrala Göteborg.

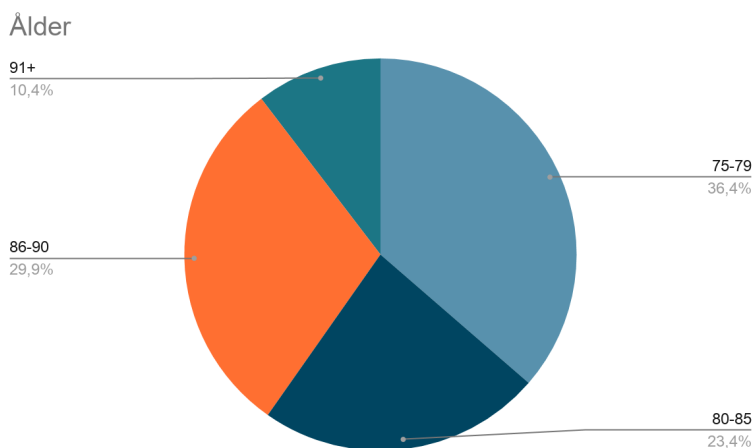


Diagram 2.0: Ålder

Av totalt 77 respondenter som deltog i undersökningen var 36,4 % 75-79 år; 23,4 % var 80-85 år; 29,9 % var 86-90 år och 10,4 % var 91 eller äldre. Det kan alltså utifrån cirkeldiagrammet ovan konstateras att de flesta som deltog i undersökningen även var de som är yngst i ålder. Efter detta var det relativt jämnt mellan respondenter som var 80-85 och 86-90. Slutligen visar cirkeldiagrammet att den grupp med minst antal medverkande respondenter i undersökningen var människor med åldern 91 eller äldre.

Med figur 1.0 och figur 2.0 fick studien en tydlig bild över demografin gällande respondenterna som undersökts. Resterande diagram som presenteras är sammanställda för att kunna besvara studiens två frågeställningar.

Den första av studiens två frågeställningar handlar om hur äldre människor påverkas generellt av trafikomläggningar.

4.3 Presentation av resultat

I vilken utsträckning anser du att trafikomläggningar har påverkat din vardag?

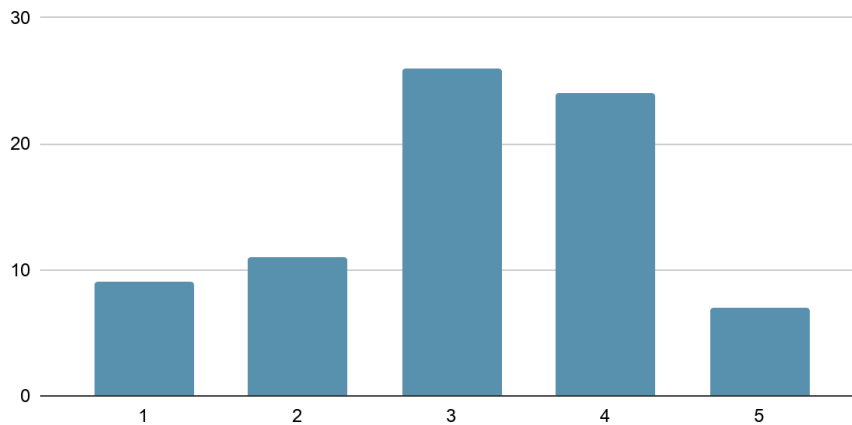


Diagram 3.0: I vilken utsträckning anser du att trafikomläggningar har påverkat din vardag?(1-5)

Trafikomläggningars genomsnittliga påverkan på äldre människors vardag i förhållande till ålder

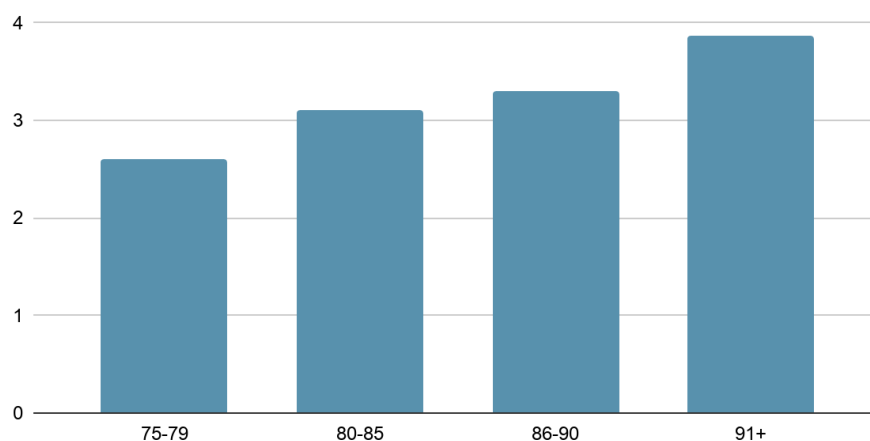


Diagram 3.1: Trafikomläggningars genomsnittliga påverkan på äldre människors vardag i förhållande till ålder.

Ovanstående två figurer visar en sammanställning avseende hur äldre människors vardag har påverkats till följd av trafikomläggningar. Respondenterna kunde besvara frågan från 1-5 vilket gav en bild över i vilken utsträckning trafikomläggningar påverkar äldre människors vardag. Enlig figur 4.0 syns ett samband mellan vilken utsträckning äldre människors vardag påverkas och vilken ålder respondenterna har. En högre ålder på respondenterna i urvalet representerar en högre nivå av påverkan. Av de yngsta respondenterna föreligger det ett genomsnitt på 2.6 medan det föreligger ett genomsnitt på 3.8 av de äldsta respondenterna.

Trafikomläggningars påverkan på äldre människors vardag i genomsnitt i förhållande till kön

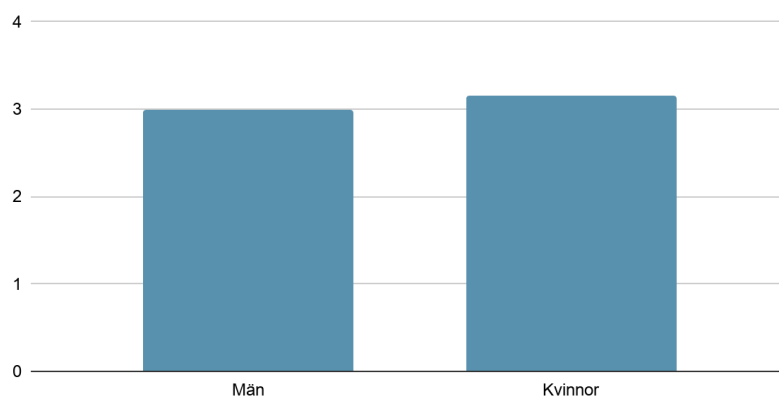


Diagram 4.0: Trafikomläggningar påverkan på äldre människors vardag i genomsnitt i förhållande till kön.

Ytterligare ett perspektiv på hur trafikomläggningar påverkar äldre människors vardag handlar om hur det föreligger i förhållande till kön. Diagrammet ovan (4.0) indikerar på en minimal skillnad mellan könen då det för kvinnor är 3,16 och för män 3.

Hur många gånger i veckan går du i trafikerat område?

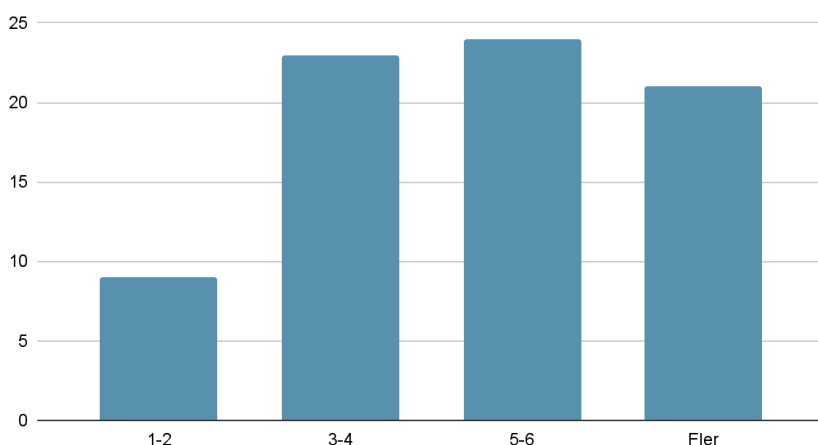


Diagram 5.0: Hur många gånger i veckan går du i trafikerat område?

Hur långt går du på en vecka?

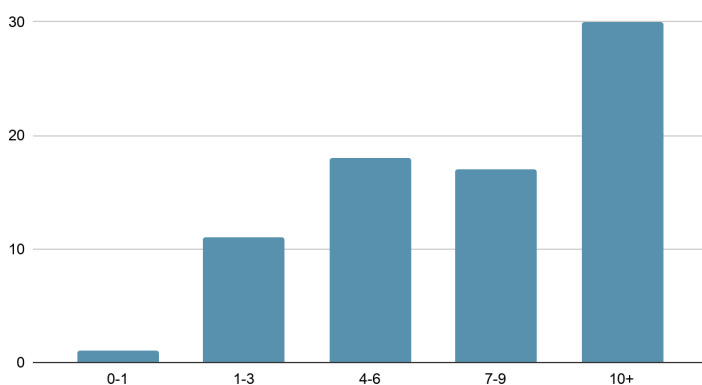


Diagram 5.1: Hur långt går du på en vecka?

Diagram 5.0 och 5.1 illustrerar mängd och avstånd vad gäller äldre människors mobilitet i trafikerat område. Frågorna var avgörande för att ta reda på ännu mer kring i vilken utsträckning äldre människor rör sig i trafiken. Diagram 5.0 visar på antalet gånger respondenterna går i trafikerat område varje vecka och Diagram 5.1 visar på hur långt respondenterna går inom trafikerat område i veckan. Det kan konstateras att fler än hälften av respondenterna går i trafikerat område varannan dag eller oftare. Diagram 5.1 tyder också på att fler än hälften av respondenterna går mer än sju kilometer per vecka.

Genomsnittlig ålder i förhållande till hur lång en person går varje vecka

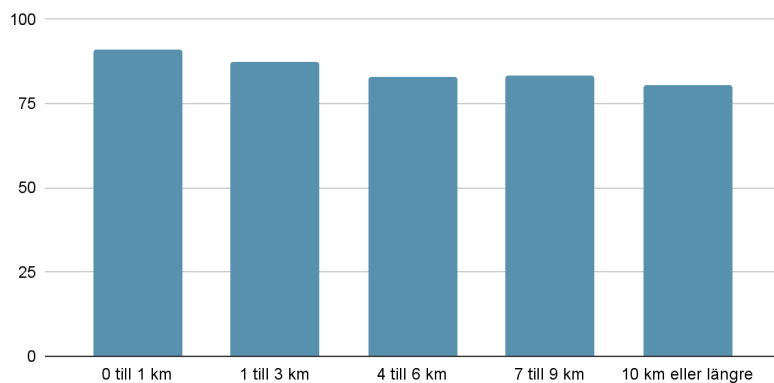


Diagram 6.0: Genomsnittlig ålder i förhållande till hur långt en person går varje vecka

Ovanstående diagram visar förhållandet mellan ålder och hur långt en människa går varje vecka. Det kan konstateras från tabellen att antal kilometer som en människa går varje vecka ökar ju yngre en människa är.

Har du något hjälpmedel när du går?

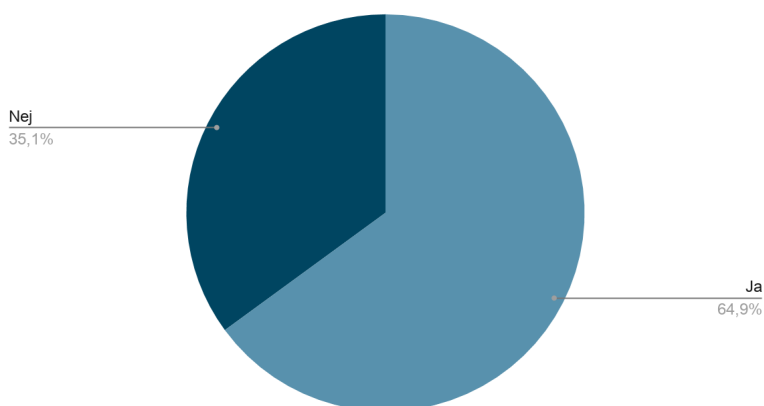


Diagram 7.0: Har du något hjälpmedel när du går?

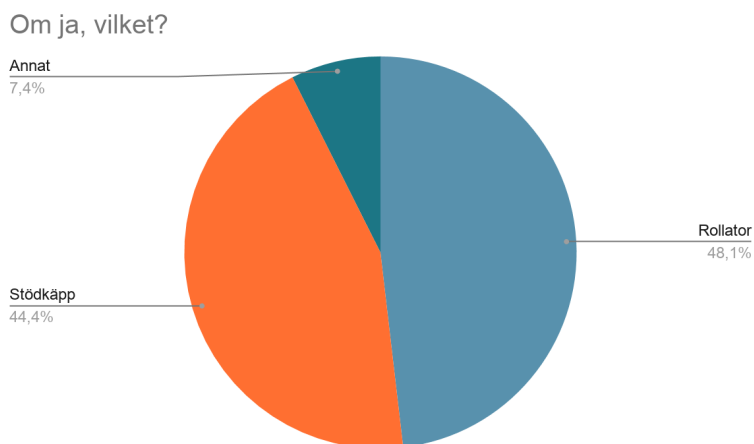


Diagram 7.1: Vilken typ av hjälpmedel.

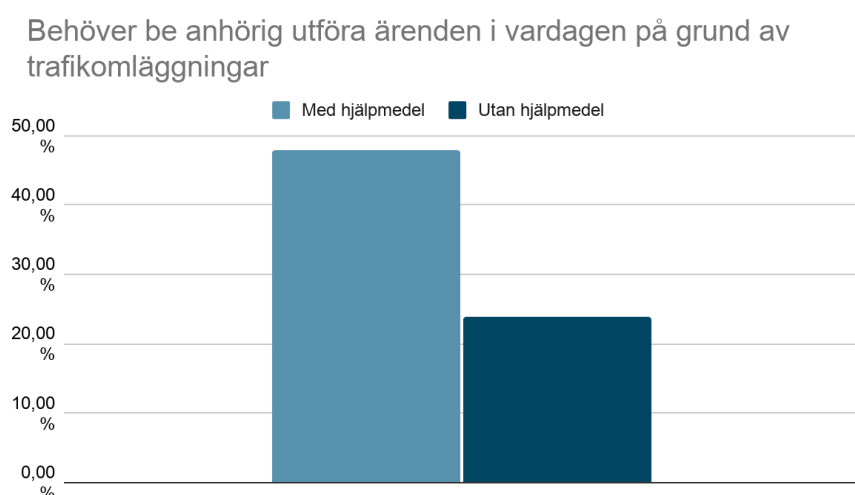


Diagram 7.2: Förhållandet mellan hjälpmedel och att be anhörig utföra ärenden.

En av frågorna i undersökningen berörde äldre människors behov av hjälpmedel när de rör sig i trafikerad miljö. Av 77 deltagande respondenter i undersökningen uppgav 27 stycken att de är i behov av något hjälpmedel där majoriteten var rollator och stödkäpp. Denna fråga har i tabellen ovan relaterats till huruvida äldre människor behövt be någon anhörig utföra ärenden i vardagen åt dem. Tabellen påvisar en avsevärd skillnad mellan de två grupperna där det skiljer 24 procentenheter mellan de som har hjälpmedel och de som inte har hjälpmedel. Fördelningen i kön avseende frågan gällande om äldre människor behövt be en anhörig utföra

ärenden i vardagen åt dem visar sig vara helt jämnt fördelad där det endast skiljer 0,4 procentenheter.

I undersökningen framkom även här en kommentar angående just detta. En respondent med rollator beskrev problematiken i att ta sig över bron som ligger i nära anknytning till hållplatsen vid Hagakyrkan till Feskekörka för att handla.

“Förr gick jag alltid en promenad bort till Feskekörka för att handla men nuförtiden har jag behövt undvika det och min dotter utför det ärendet” (Respondent nr 7, 2021).

Har du behövt utesluta något transportmedel på grund av trafikomläggningar?

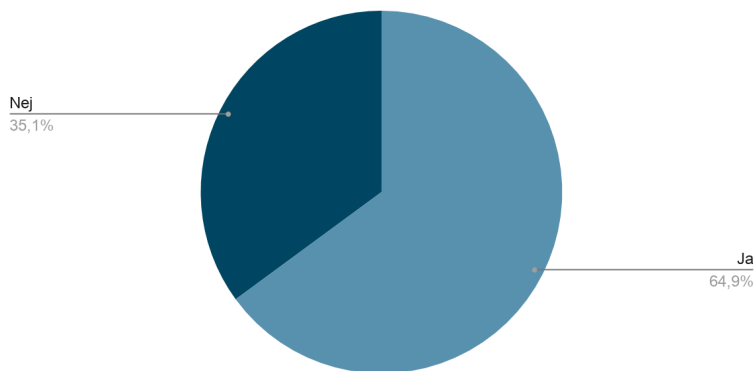


Diagram 8.0: Har du behövt utesluta något transportmedel på grund av trafikomläggningar?

Om ja, vilket?

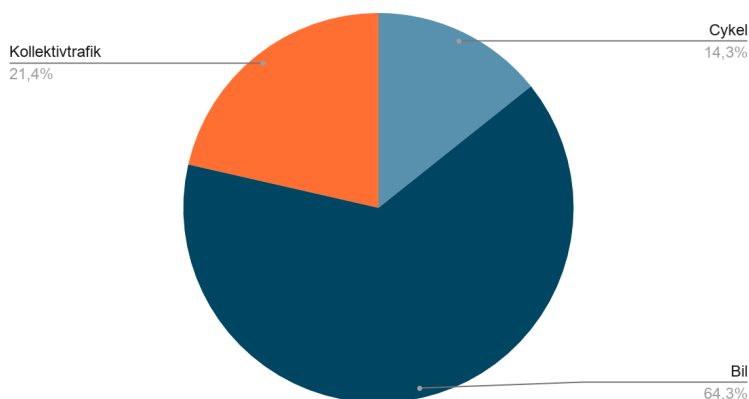


Diagram 8.1: Vilket transportmedel har uteslutits?

Av de 26 respondenterna som svarade på frågan gällande ifall de behövt utesluta något transportmedel på grund av trafikomläggningar valde de flesta bil. Resterande respondenter valde att de behövt utesluta antingen kollektivtrafik eller cykel på grund av trafikomläggningar. En kommentar som framkom under en intervju var följande:

“De har behövt ändra om i kollektivtrafiken på grund av bygget så nu kan jag inte ta mig till Handelsbanken” (Respondent nr 11, 2021)

Har du behövt undvika att gå ut på grund av trafikomläggningar?

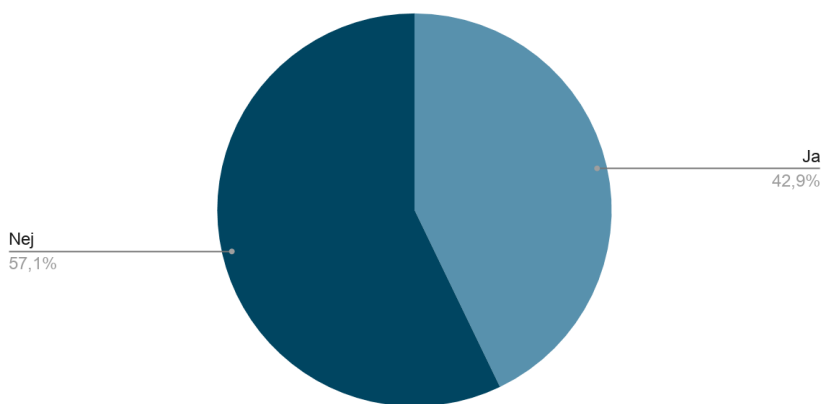


Diagram 9.0: Har du behövt undvika att gå ut på grund av trafikomläggningar?

Vad gäller frågan avseende ifall äldre människor behövt undvika att gå ut på grund av trafikomläggningar har 57,1 % svarat ja och 42,9 % svarat nej. Detta indikerar på en relativt jämn fördelning mellan de två alternativen. Även fördelningen mellan män och kvinnor som svarat att de behövt undvika att gå ut till följd av trafikomläggningar är jämn. Bland kvinnor är det 34 % och bland män handlar det om 32 % vilket tyder på en minimal skillnad.

“Jag har inte rört mig vid Korsvägen sedan de började bygget av Västlänken där borta” (Respondent nr 2, 2021).

Har du behövt be någon anhörig göra ärenden åt dig på grund av trafikomläggningar?

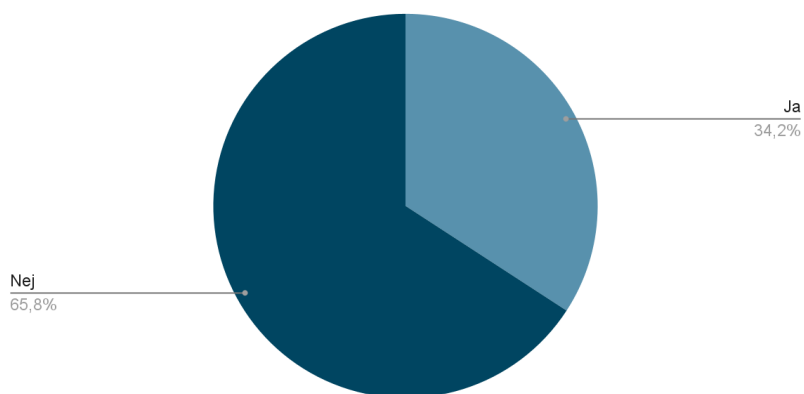


Diagram 10.0: Har du behövt be någon anhörig göra ärenden åt dig på grund av trafikomläggningar?

Har du behövt ändra dina transportrutiner på grund av trafikomläggningar?

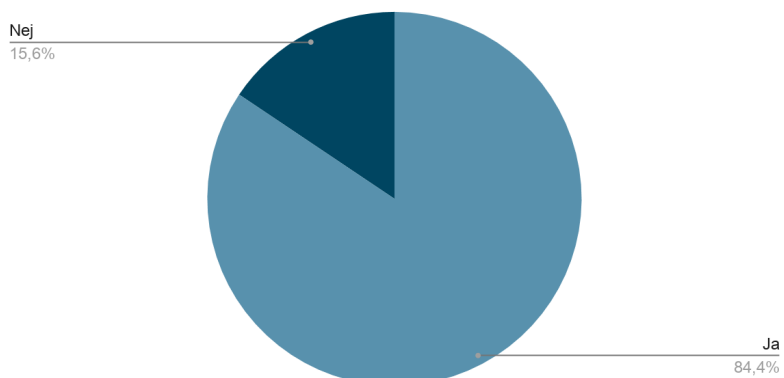


Diagram 10.1: Har du behövt ändra dina transportrutiner på grund av trafikomläggningar?

Vad beträffar diagram 10.1 som berör äldre människors förändringar i trafiken till följd av trafikomläggningar har 84,4 % svarat att de behövt ändra sitt transportbeteende. I detta fall är genomsnittsåldern på de som svarat ja 83,2 och genomsnittsåldern på de som svarat nej 81,7. Genomsnittet visar att det sker en förhållandevis tydlig ökning i att behöva ändra sina

transportvanor på grund av trafikomläggningar ju äldre en människa blir. Ett utdrag från en respondent i undersökningen visas nedan vilket exemplifierar vad effekterna av en trafikomläggning resulterade i hos en äldre respondent. När frågan sätts i relation till kön ser fördelningen jämn ut även där, bland männen har 87 % svarat ja och bland kvinnorna har 85 % svarat ja.

“Sedan en tid tillbaka har det varit oerhört problematiskt för mig att gå och handla på Willys, istället har jag fått gå till Hemköp vilket är en mycket dyrare affär” (Respondent nr 52, 2021)

Har du behövt undvika ärenden i din vardag på grund av trafikomläggningar?

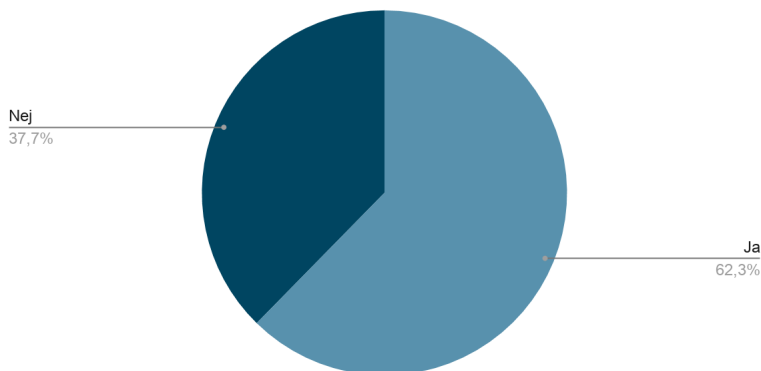


Diagram 11.0: Har du behövt undvika ärenden i din vardag på grund av trafikomläggningar?

Angående frågan huruvida äldre människor behövt utesluta ärenden i sin vardag på grund av trafikomläggningar har 62,3 % svarat ja. Av respondenterna som svarat ja är genomsnittsåldern 83,4 och av respondenterna som svarat nej är genomsnittsåldern 82,2. Detta indikerar på att det är en relativt låg betydelse av ålder när det handlar om ifall äldre människor behövt utesluta ärenden i sin vardag, även fast det går att notera en ytterst liten skillnad. Bland kvinnorna har 59.5 % svarat ja och bland männen har 54 % svarat ja. Detta tyder på en skillnad på 5.5 procentenheter i fördelningen. Fördelningen mellan män och kvinnor är även här tämligen jämnt fördelad.

4.4 Sammanfattning av resultatavsnitt

Sammanfattningsvis kan flera iakttagelser konstateras utifrån den insamlade och sammanställda datan. Enkätens respons har mynnat ut i en tydlig bild av hur människor påverkas av trafikomläggningar i Göteborg, både via enkla svar samt olika kommentarer. Ett flertal intressanta upptäckter har hittats under datainsamlingen som medverkar till att svara på studiens två frågeställningar som ger upphov till att analysera syftet med studien.

5.0 Analys

5.1 Introduktion

I detta kapitel presenteras en analys av undersökningen som utförts och kommer med stöd av tidigare nämnda teorier och begrepp tolkas, förklaras och kontrasteras. Analysen kommer grunda sig både i den tidigare forskning som gjorts inom ämnet men det kommer även utvecklas ett nytt teoretiskt ramverk från denna studie vilket ett abduktivt arbetssätt innebär. I en studie av denna omfattning går det från resultatet att dra ett otaligt antal paralleller. På grund av studiens avgränsning samt tidsaspekten har endast de mest väsentliga tabeller formats för att kunna svara på studiens frågeställningar.

5.2 Transportbeteende

Undersökningen av hur äldre människor påverkas av trafikomläggningar både ur ett vardagligt perspektiv och ett mer transportrelaterat perspektiv har gett upphov till flera intressanta upptäckter. En av de största trenderna som uppmärksammas under studiens förlopp handlar om vikten av att kunna ta sig ut i trafiken för att uträtta sina dagliga ärenden både ur ett socialt perspektiv men också ur ett vardagligt perspektiv. Metz (2000) talar om hur mobilitet och livskvalité är relaterade till varandra. Det går utifrån undersökningen konstatera att äldre människor rör sig flera dagar i veckan och dessutom långt. Den genomsnittliga äldre människan rör sig mer än sju kilometer varje vecka och rör sig i trafikerat område mer än fem gånger varje vecka. Detta visar på att äldre människor ser möjligheten att gå ut i trafikerad miljö som något betydande i deras liv och det kan också påvisa att det finns en stark relation mellan mobilitet och livskvalité i centrala Göteborg.

Hirvensalo m.fl (2015) som gjort en studie avseende äldre människors fysiska aktivitet i relation till ett friskare och mer hälsosamt liv påpekar vikten av att sysselsätta kroppen med fysisk aktivitet. Av resultatet att döma rör sig äldre människor i relativt hög utsträckning. En äldre människa rör sig utifrån resultatet i genomsnitt tre till fyra gånger i veckan och i genomsnitt sju kilometer i avstånd. Det kan i enlighet med Hirvensalo m.fl (2015) konstateras att de respondenter som deltagit i studien, som i detta fall representerar centrala Göteborg, i synnerhet sysselsätter kroppen med fysisk aktivitet trots de temporära trafikomläggningar som existerar i staden. Med andra ord innebär detta att även om majoriteten av

respondenterna upplever att trafikomläggningar påverkat deras vardag i relativt hög grad, rör de sig ändå.

5.3 Samhällets uppbyggnad i förhållande till äldre människors transportrutiner

I resultatet framgår det att de äldre människorna i centrala Göteborg faktiskt går relativt mycket, trots att flertalet av dem har behövt förändra sina transportrutiner. Detta går att koppla an till Kerr m.fl (2012) som understryker att samhällets uppbyggnad är ytterst väsentligt för att äldre skall röra sig i samhället. Det går utifrån studiens resultat att se relationen mellan att äldre behövt ändra transportrutiner och om de behövt utesluta några ärenden. Det är en markant skillnad mellan de som behövt ändra sina transportrutiner gentemot de som behövt lägga över specifika ärenden på andra, där större delen av urvalsgruppen svarade jakande på det förstnämnda. Det går därmed att anta att samhällets uppbyggnad i stort, i centrala Göteborg, är tillräcklig för att äldre skall våga röra sig men att själva trafikomläggningarna i närområdet kan ge en negativ effekt, då de rör sig men tar alternativa vägar. Det som Kerr (2012) beskriver i sin artikel är att en gynnsam samhällsuppbyggnad för äldre också ökar deras vilja att promenera, och mer fysisk rörelse ökar livslängden. Med utgångspunkt i antagandet att centrala Göteborg rent generellt är tillräckligt anpassat för äldre människor, påverkas därmed inte deras fysiska rörelser avsevärt. Alltså blir inte en trafikomläggning i sig ett såpass stort hinder att det leder till någon slags kolossal nedgång av äldres fysiska rörelse, men däremot att stora eller flera trafikomläggningar kan leda till en nedgång.

5.4 Likheter och skillnader inom urvalsgruppen

Resultatet visar att ca 31% av respondenterna använder sig av någon typ av hjälpmedel för att ta sig framåt. Det visar sig också att denna gruppen människor har större problem att själva uträtta de ärenden de önskar helt på egen hand, jämfört med de som klarar sig utan hjälpmedel. Detta i sig är inget anmärkningsvärt då äldre människor som kräver hjälpmedel för sin framfart också inte har samma förmåga att passera de hinder som finns i storstadsmiljöer. Det som är oroväckande med resultatet är det som Hirvensalo m.fl (2015) understryker i sin artikel, alltså den fysiska rörelsens betydelse för äldre. Bland annat tar Hirvensalo m.fl (2015) upp risken för dödlighet, som är avsevärt mycket högre för de som

har någon typ av rörelsehinder just eftersom de rör sig mindre. Detta innebär i sin tur i princip att en människa med ett rörelsehinder inte lever lika länge som en utan, bara för att den utan hinder rör på sig mer. Frågeställningen blir då: Vad krävs för att alla skall ha samma förutsättningar att röra sig så mycket en vill?

Om en tar hänsyn till Ajzen (1991) som fokuserar på individers beteenden, går det att tänka på människors ansvar att ändra sina beteenden. Det som Hiselius & Rosqvist (2016) dock exemplifierar är hur den ansvariga sidan för projekt eller kampanjer kan anpassa sig för att få individer att bete sig på ett visst sätt. Det som blir den rimliga vägen att gå är alltså att försöka anpassa de rumsliga förändringar som sker i och med en trafikomläggning, till alla grupper människor. Det som Hiselius & Rosqvist (2016) kommer fram till är trots allt att individer inom sin tid accepterar förändringar men att det tar tid, vilket då betyder att det även går att inkludera människor med hjälpmedel för att röra sig men att det kräver en viss ansträngning.

Med utgångspunkt i det som Kerr m.fl (2012) diskuterar i sin artikel, alltså bland annat att bättre tillgänglighet till trottoarer och finare miljöer skapar en ökad vilja för fysisk rörelse, är det den enkla versionen av lösningen på problemet. Det är dock svårt att konkretisera detta och säga exakt vad som krävs för att ge alla lika förutsättningar när det gäller framkomlighet och fysisk rörelse. Det som denna studie kan visa är att det krävs förändring men inte hur förändringen skall se ut vilket betyder att det här finns utrymme för vidare forskning.

Det finns också en korrelation mellan ålder och avstånd inom urvalsgruppen. De yngsta respondenterna går i snitt de längsta veckovisa distanserna medan de äldsta går kortast av respondenterna. Det betyder alltså, ju yngre desto längre sträckor till fots. Detta är ingen häpnadsväckande upptäckt och såklart ett ganska väntat resultat och med samma utgångspunkt som för de med hjälpmedel är resultatet rimligt. När åldern ökar försämras även rörelseförmågan simultant. Därför är det enkelt att dra en snarlik liknelse här som i ovanstående stycken, när åldern ökar, blir även rörelseförmågan begränsad vilket leder till minskad fysisk rörelse. Därmed blir det i enlighet med Hirvensalo m.fl (2015) inte bara åldern i sig som ökar risken för dödlighet, utan även de fysiska begränsningar som åldern medför. Detta resultat går också att jämföra med Alsnih & Hensher (2003) som konstaterar att mobiliteten blir avsevärt försvagad när 80-årsåldern passeras. Resultatet visar på samma mönster när relationen mellan ålder och trafikomläggnings påverkan redovisas. De äldsta

respondenterna tycker själva att de påverkas mest av trafikomläggningarna vilket styrker att det även finns stora åldersmässiga skillnader inom urvalsgruppen.

Det som går att notera när det gäller både människor med hjälpmedel och för relationen mellan ålder och gångavstånd är att det knappt skiljer sig någonting mellan könen. Resultatet visar att oavsett kön påverkar åldern den fysiska förmågan i ungefär samma utsträckning.

5.5 Kritik mot studien

Det finns enligt Patel & Davidsson (2019) åtskilliga sätt att genomföra en likvärdig studie som denna. I efterhand kan det konstateras att studien kunde utförts annorlunda. Exempelvis för att få in ytterligare aspekter på hur trafikomläggningar påverkar äldre människor skulle ett antal kvalitativa och mer djupgående intervjuer kunnat genomföras. Detta hade eventuellt kunnat innebära en större förståelse för hur äldre påverkas av trafikomläggningar då mer tydliga aspekter såsom hinder och mänskliga upplevelser kunnat fastställas. En annan noterbar kritik mot denna studie innefattar bristen av objektivitet vid datainsamlingen. Vid ett ännu mer omfattande arbete kan det tänkas vara intressant att dela intervjuunderlaget med människor som inte befinner sig utomhus för att få ett bredare urval att undersöka vidare.

Under studiens process har det identifierats en kritik mot den faktiska enkätundersökningen som genomfördes. När svaren sammanställdes uppmärksammades ett flertal tänkvärda citat från respondenterna. Citaten har lyfts i resultatet och gett studien ett ytterligare lyft i form av mer kvalitativa svar. Däremot var citaten som noterades under intervjuerna inte något som efterfrågades under intervjuerna utan något som av respondenternas egen vilja lyftes fram. Hade enkätunderlaget innehållit ett utrymme för att lämna kommentarer hade det med stor sannolikhet kunnat mynna ut i ett än mer nyanserat resultat.

6.0 Slutsater och vidare forskning

6.1 Introduktion

Detta avsnitt syftar till att beröra de slutsatser som studien gett upphov till samt ett inslag kring huruvida studien kan utvecklas i framtiden och vad som kan vara av intresse att undersöka vidare.

6.2 Studiens slutsatser

Med hjälp av resultatet och analysen av undersökningen går det att konstatera ett antal upptäckter för hur äldre människors rörlighet påverkas av trafikomläggningar. Som tidigare nämnt visar studien på att äldre människor rör sig i trafikerad miljö i stor utsträckning. Med detta i åtanke går det att dra slutsatsen att möjligheten till att röra sig samt den faktiska rörelsen är viktig för att äldre människor ska kunna uppleva livskvalité och kunna utföra sina vardagliga ärenden. Trots att resultatet påvisar att majoriteten av respondenterna som deltog i undersökningen svarat att de varit tvungna att ändra sina transportrutiner behöver det nödvändigtvis inte innebära att äldre människor utesluter att gå ut. När trafikomläggningar således leder till att äldre människor tvingas skifta sina resvägar skapas det enligt resultatet vanligtvis ett förändrat transportbeteende. Något som konkretiserar detta på ett betydande sätt är några av de kommentarer som respondenterna yttrat. Kommentarererna visar på att äldre människor i fråga dels behövt ändra val av mataffär samt varit tvungna att be någon anhörig utföra ärenden åt dem.

Ett diagram som tydligt visar på en stor skillnad i påverkan är det som berör äldre människor som är bundna till ett hjälpmedel för att röra sig och att de behöver be anhöriga utföra ärenden åt dem. Detta är förvisso inget som förvånar men är något som uppenbarar sig i undersökningen och visar på att det är en av de mest märkbara effekterna av hur äldre människor påverkas av trafikomläggningar. Det framkom även citat gällande detta vilket stärker det ytterligare, bland annat att äldre människor fått be sina anhöriga både handla mat och uträtta bankärenden åt dem.

Det är komplext att utifrån denna studie etablera och konstatera exakta svar på frågeställningen gällande hur äldre människor påverkas, både generellt och ur ett transportperspektiv. Sammanfattningsvis går det enligt nämnda slutsatser ovan konstatera att

det finns ett starkt samband mellan trafikomläggningar och äldre människors rörlighet. Dessutom påvisar de olika slutsatserna att det finns flera faktorer som trafikomläggningar resulterar i för äldre människor som rör sig i trafiken. Framförallt rör det sig om att vederbörande behövt ändra sina resvanor som i sin tur kan tänkas ge konsekvenser gällande säkerhet och tid för en äldre människa.

6.3 Vidare forskning

Gällande framtida studier finns det flera intressanta aspekter som kan vävas in. Exempelvis hade det varit intressant att se en jämförelse av hur äldre människor påverkas av trafikomläggningar i relation till hur yngre människor påverkas. Ytterligare exempel på hur framtida studier kan genomföras är att använda samma underlag fast i en mindre kommun eller ett annat land för att se hur skillnaderna uppenbaras i det fallet. En annan tänkvärd aspekt som i framtiden kan vara av värde att undersöka är, som även är nämnt som kritik till studien, att en studie av detta slag hade kunnat få mer värde med mer kvalitativa och djupa intervjuer. Med kvalitativa intervjuer skapas ett djup som möjligtvis hade kunnat besvara frågeställningarna både bättre men också mer exakt. Utöver detta har studien visat att det genomgående skiljer sig minimalt mellan kvinnor och män i undersökningen vilket är något som emellertid kan tänkas studeras ytterligare, exempelvis att ha en undersökning där skillnader uppenbarar sig mer påtagligt.

Referenser

Avhandlingar & Vetenskapliga artiklar :

Alsnih & Hensher, 2003. The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. s. 903-916.

Ajzen, I. 1991. The Theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211.

Haugen, K. 2012. *The accessibility paradox*. Umeå: University of Umeå. Department of Geography and Economic History. GERUM 2012:1.

Hirvensalo, Mirja., Rantanen, Taina., Heikkinen, Eino. 2015. *Mobility Difficulties and Physical Activity as Predictors of Mortality and Loss of Independence in the Community-Living Older Population*. *Journal of the American Geriatrics Society*. Volume 48, Issue 5. s. 493-498.

Hiselius, L. W., & Rosqvist, L. S. 2016. Mobility Management campaigns as part of the transition towards changing social norms on sustainable travel behavior. *Journal of Cleaner Production*, 123, 34–41.

Kerr, Jacqueline., Rosenberg, Dori., Frank, Lawrence. 2012. *The Role of the Built Environment in Healthy Aging: Community Design, Physical Activity and Health among Older Adults*. *Journal of Planning Literature*: 27. s. 43-60.

Metz, D.H, 2000. *Mobility of older people and their quality of life*. *Transport policy*, 7, 149-152.

Simmonds, D., 1998. *Accessibility as a criterion for project and policy appraisal*. Report to the Department of the Environment, Transport and the Regions.

Böcker:

Holme, I.M. & Salvang, B. K, 1997. *Forskningsmetodik- Om kvalitativa och kvantitativa metoder*. 2:0. Lund: Studentlitteratur

Patel, R & Davidson, B, 2019. *Forskningsmetodikens grunder - Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. 5:e upplagan. Studentlitteratur.

Rodrigue, Jean-Paul, 2013. *The Geography of Transport Systems*. 3:e upplagan. Routledge.

Hemsidor:

Boverket, 2020. Allt fler 80+ i befolkningen. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/bostadsmarknad/olika-grupper/aldre/> [2021-04-17]

Göteborgs stad (2020). Tillgänglighetsarbetet i Göteborgs Stad. <https://goteborg.se/wps/portal/start/kommun-o-politik/hallbar-stad--oppen-for-varlden/tillganglighet/tillganglighetsarbetet-i-goteborgs?uri=gbglnk%3A20140326-1110> [2021-04-13]

NTF (u.å). *Äldre i trafiken- ökad livskvalitet och självkänsla*. https://ntf.se/media/36391/aldre-i-trafiken_svenska.pdf [2021-04-10]

SCB, 2020. Störst folkökning att vänta bland de äldsta <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningsframskrivningar/befolkningsframskrivningar/pong/statistiknyhet/sveriges-framtida-befolkning-20182070/> [2021-04-16]

Stadsutveckling (2021), Göteborg växer med 7000 invånare om året. <https://stadsutveckling.goteborg.se/>. [2021-04-12]

Trafikverket (2020). *Aktivt resande – det ska vara enkelt och säkert att gå, cykla och åka kollektivt*. <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/forskning-och-innovation/aktuell-forskning/gang-och-cykel/aktivt-resande--det-ska-vara-enkelt-och-sakert-att-ga-cykla-och-aka-kollektivt/>. [2021-05-02]

Bilaga - Enkätunderlag

Ålder

Kön

Hur många gånger i veckan går du i trafikerat område?

Ungefär hur långt går du per vecka?

Har du något hjälpmedel när du går?

Om ja, vilket?

Har du blivit tvungen att utesluta något transportmedel i din vardag?

Om ja, vilket?

Har du behövt undvika att gå ut på grund av trafikomläggningar?

Har du behövt be någon anhörig göra ärenden åt dig på grund av trafikomläggningar?

Har du behövt ändra dina transportrutiner på grund av trafikomläggningar?

Har du behövt utesluta ärenden i din vardag på grund av trafikomläggningar?

På en skala 1 till 5, i vilken utsträckning anser du att trafikomläggningar har påverkat din vardag?

