



LUNDS
UNIVERSITET

Äldre fotgängare i stadens gångmiljö

- en fallstudie om äldres upplevelser av gångmiljön i Malmö och hur
kommunen planerar för äldre fotgängare

Caroline Björk

Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi,

Lunds universitet

Examensarbete för kandidatexamen i samhällsplanering

SGEL36, 15 hp, juni 2019

Handledare: Ola Jonsson

Abstract

The aging population is increasing globally and this demographic challenge poses increased pressures on urban planning. Walking as a mode of transportation is used both independently and in combination with other transportation modes and has a great impact on people, particular elderly. The aim of this thesis is to investigate how Malmö city's walking environment is experienced by the older pedestrians. The purpose is also to investigate how Malmö's urban planning of the walking environment can limit, create opportunities or affect the older pedestrians. With the time geography approach and concept of accessibility, restrictions of the walking environment can be identified. Together with the theoretical framework, the empirical basis of interviews that investigate experiences and municipal planning documents can be applied. The results show that the walking environment and its function is essential for elderly. There are several barriers that limit the older pedestrians, but they adapt to the restrictions of the walking environment. The planning documents analysis shows that there is a desire to prioritize pedestrians in general, but it is unclear which guidelines should be followed. The elderly pedestrians tend to be forgotten and Malmö's municipal is lacking in preventive planning by not including the older population.

Keywords: elderly pedestrians, walking environment, restrictions, accessibility, time geography

Förord

Jag vill rikta ett stort tack till min handledare Ola Jonsson för hans kloka ord, vägledning och stöd i detta arbete. Speciellt tack till de på mötesplatserna Dammfrigården och Tuppen i Malmö som medverkade i min studie och gjorde den möjlig. Även tack till min kontakt på Gatukontoret i Malmö som tog tid att guida mig genom den kommunala planeringen. Tack till alla på samhällsplanerarprogrammet för tre fina år tillsammans!

Den åldrande befolkningen har länge intresserat mig och jag hoppas att jag kan inspirera er till att fundera över äldres roll i samhället och vilken stor del de kommer bli i framtida planering. Jag hoppas att du som läsare finner min uppsats givande och intressant.

Trevlig läsning!

Caroline Björk

Lund, maj 2019

Innehållsförteckning

Abstract	3
Förord	4
1 Inledning	6
1.1 Syfte och frågeställningar	7
1.2 Avgränsning	7
1.3 Bakgrund	8
1.3.1 Äldre som fotgängare och fysisk förmåga.....	8
1.3.2 Att åldras i städer och äldre i Malmö	8
1.3.3 Tidigare forskning	9
2 Teori	11
2.1 Tidsgeografisk ansats	11
2.2 Tillgänglighet	14
3 Metod	16
3.1 Forskningsansats och analysstrategi	16
3.2 Fallstudien	16
3.3 Dokumentstudier	17
3.4 Intervjuer och onlineintervju	18
3.5 Forskningsetik	20
3.6 Källkritisk bedömning och metoddiskussion	20
4 Analys	22
4.1 Del 1: Äldres upplevelser av gångmiljön	22
4.1.1 Äldres upplevelser av gångmiljön i Malmös västra innerstad.....	22
4.1.2 Aktivitetsledaren på Dammfrigården	26
4.2 Analys del 1	26
4.3 Del 2: Malmö stads planering av äldre fotgängare	29
4.3.1 Fotgängarprogram 2012 – 2018	30
4.3.2 Trafik- och mobilitetsplan	31
4.3.3 Gångstråksplan	32
4.3.4 Trafiksäkerhetsstrategi.....	34
4.3.5 Mailkonversation med kontaktperson Gatukontoret	35
4.4 Analys del 2	36
5. Slutsats och diskussion	40
5.1 Slutsats	40
5.2 Diskussion och förslag till vidare forskning	41
Referenslista	43
Bilagor	46

1 Inledning

År 2028 beräknas Sveriges befolkning att passera 11 miljoner med 309 000 fler människor som är 65 år och äldre än idag. När babyboom-generationen når 80 år ökar denna åldersgrupp kraftigt. År 2017 var de drygt en halv miljon av Sveriges befolkning och förväntas öka med 50 procent inom tio år (SCB, 2018). Denna demografiska utmaning innebär därmed ökade belastningar på samhället med ett större behov av bland annat transport, hälso- och sjukvård, omsorg och samhällsplanering. Utmaningen innebär att kravet på förebyggande arbete behövs för att skapa samhällen som kan vara goda att åldras i och möjliggöra livskvalité i livets höst (Jönsson, 2018, s. 9).

Att bli äldre har betydelse för det dagliga livet och påverkar individers vardagsmobilitet. Orsaker kan exempelvis vara förändringar i vardagslivet genom att man får mer tid för sig själv eller att det sociala mönstret förändras. Dessa förändringar kan ofta innebära ett försvagande av individers viktiga sociala nätverk, men kan också förändra individers val av transportsätt. Tillgängligheten kan därför bli en förutsättning att kunna delta i samhället på samma villkor som andra (Berg, 2015). Man har redan kunnat identifiera otrygghets- och säkerhetsrelaterade barriärer i gångmiljön som påverkar äldres mobilitet. Idag är gång redan ett omfattande transportsätt för äldre personer och blir allt viktigare med en stigande ålder (Wennberg, 2011, s. 1).

Under en lång tid har jag jobbat inom äldrevården och sett hur vardagsmobiliteten är begränsad, och kan bestå av restriktioner. Deras förmåga och upplevelser för att nå sina mest basala nödvändigheter kan skilja sig mycket från oss andra. Alla människor blir påverkade av den fysiska miljön, men äldre och liknande grupper har ofta varit osynliga i diskussioner kring urban förändring och hantering av befolkningen (Buffel et al, s. 601-602). Under min utbytestermi på University of Manchester läste jag hälsogeografi och fick då utforska sambandet mellan geografi och den åldrande befolkningen djupare. Det belystes då hur lite det studeras kring äldre i samhällsplanering och geografi, trots att den åldrande befolkningens behov

för tillgänglighet och mobilitet behöver tillgodoses för att möjliggöra åldrande i städer.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att undersöka hur Malmö stads gångmiljö upplevs av de äldre fotgängarna, och hur den fungerar för dem. Syftet är även att undersöka hur Malmö stads planering kan begränsa, skapa möjligheter för eller påverka äldre i innerstadens gångmiljö. Frågeställningarna som kommer belysas i denna studie är:

- Hur upplevs och fungerar Malmö stads gångmiljö för den äldre befolkningen?
- Hur planerar Malmö stad för äldre fotgängare?

Avsikten med denna studie är att belysa perspektiv från både praktiska och teoretiska utgångspunkter. Ur det praktiska perspektivet kommer äldres upplevelser belysas och hur de upplever funktionen av gångmiljön. Ur det teoretiska perspektivet kan Malmö stads planering kartläggas kring hur kommunen framställer, önskar eller visar hur planeringen utifrån äldre fotgängare.

1.2 Avgränsning

Denna studie är geografiskt avgränsad till Malmö, med utgångspunkt i stadsområdena Dammfri och Ribersborg i västra innerstaden. Studien tar avstamp i mötesplatserna Dammfrigården och Tuppen som är lokaliserade i stadsområdena. Denna studie är inte en jämförelse med andra geografiska platser och inte heller en jämförelse mellan de olika stadsområdena. Studien avgränsar sig inom samhällsgruppen *äldre* vilket är en omfattande grupp i storlek. Därav är studien fokuserad på de inom gruppen som är pensionärer, har någon rörelserestriktion (permanent eller tillfällig), är ensamstående och bor i Malmö.

1.3 Bakgrund

1.3.1 Äldre som fotgängare och fysisk förmåga

Gruppen *äldre* definieras i regel som personer över 65 år. I denna åldersgrupp är variationen stor då både den fysiska och psykiska kapaciteten skiljer sig mellan personer. Ålder blir därför svårt att definiera enbart utifrån en kronologisk ålder och därmed måste även den biologiska, psykologiska och sociala åldern tas i hänsyn. Åldrande är en långsam, gradvis och irreversibel försämring av en individs funktionella kapacitet, och med stigande ålder blir behovet av gånghjälpmedel vanligare. Äldre blir ofta tillsammans med funktionshindrade sedda som en grupp med likande eller gemensamma behov i planeringsmanhang. Äldre har dock tendens att oftare ha en kombination av flera funktionsnedsättningar som exempelvis som nedsatt syn och hörsel (Wennberg, 2011, s. 18).

Bilen är ett dominerande transportsätt hos äldre men med stigande ålder blir kollektivtrafik och gång ett allt viktigare transportsätt. Goda förutsättningar för gångmiljö blir en förutsättning för mobilitet och självständighet hos de äldre. Det har varit svårt att ge en rättvisande bild av gångresor från exempelvis resevaneundersökningar eftersom de kan vara underrapporterade. Gång är ett transportsätt som ofta är i kombination med andra resor eller transportsätt (Wennberg, 2011, s. 1).

1.3.2 Att åldras i städer och äldre i Malmö

Åldrande befolkning och urbanisering är ett resultat av framgångsrik samhällsutveckling under de senaste århundranden. Men för att fortsätta samhällsutveckling behöver städer inkludera äldre och deras tillgänglighet till strukturer och service i det urbana rummet. För att uppmuntra städer till att planera för den åldrande befolkningen i både den fysiska och social miljön, har globala samarbetsprojekt etablerats för att göra städerna *age-friendly*. Karakteriseringen för dessa åldringsvänliga städer är hälsa (tillgång till vård och att kunna vara aktiv),

delaktighet (tillgång till kollektivtrafik, rekreation och sociala kopplingar) och trygghet (att ha råd med bostad och service, och gemenskap) (Plouffe & Kalache, 2010, s. 734). Åldringsvänliga städer är initierat av World Health Organisation (WHO) och syftar till att influera till ökad kunskap om den åldrande befolkningens påverkan, särskilt inom planering av urbana miljöer (Buffel et al, 2012, s. 598). Tidigare har möjligheten för att skapa åldringsvänliga städer länkats till andra modeller inom den urbana planeringen, så som hållbarhet, och generella frågor kring hur man ska hantera den urbana tillväxten för att möta framtida generationer (ibid., s. 599).

Den fysiska miljön har stor påverkan på människor i alla åldersgrupper, men äldre människor, funktionshindrade och liknande grupper har i stort sätt varit osynliga i diskussioner kring urban förändring. Det finns olika risker och faror i den urbana miljön som kan påverka den äldre befolkningen så som trafik och brist på bänkar. Bristande säkerhet för äldre är även ett problem i många städer (Buffel et al, 2012, s. 601-602). Äldre människor kan vara en resurs för sina familjer och gemenskaper, men även i det ekonomiska system i städerna de lever i (Plouffe & Kalache, 2010, s. 734). De urbana områdena gynnas av de äldre eftersom de har en större tendens att besöka lokal service och funktioner, samt att de har en mer anknytande känsla till närområdet (Buffel et al, 2012, s. 604-605).

Idag anses Malmö stad vara en ung kommun. 49 procent av Malmöborna är under 35 år och åldrarna 25-34 svarar för 19 procent av befolkningen (Malmö stad, 2019). Prognoser indikerar att åldersgruppen 6-15 år kommer växa som mest fram till år 2020 (Malmö stad, 2016). Malmö stad ser dock även utmaning i att den äldre befolkningen beräknas öka kraftigt fram till år 2027, särskilt i åldersgruppen 65-84 år, vilket innebär en ökning med 22 procent (Malmö stad, 2018).

1.3.3 Tidigare forskning

Trafikverket genomförde ett projekt kring säkra och trygga gångmiljöer för äldre 2010-2011 där diskrepansen mellan upplevelser och objektiv säkerhetssituation

behandlades. I projektet identifierades situationer och miljöer som äldre upplever som otrygga som senare jämfördes med den objektiva säkerhetsbilden. Projektet lade stort fokus på trygghets och trafiksäkerhet. Det resulterade i att säkra gångpassager och att bygga bort hinder är viktigt men ska sättas i ett större sammanhang för nödvändig systematik och effektivitet för äldres mobilitet (Wennberg, 2011). CASE (Centre of Ageing and Supportive Environments) bildades 2007 och är ett forskningscentrum vid Lunds universitet. Här ligger fokus på forskning av stödjande miljöer för en åldrande befolkning och är tvärvetenskaplig. Forskningen rör samspelet mellan miljöaspekter och äldres aktivitet, delaktighet, mobilitet och hälsa (CASE, 2018). Det är dock generellt lite forskning som behandlar äldres upplevelser av gångmiljön i den kommunala kontexten. Ofta studeras även gång i kombination med andra transportsätt och mycket fokus tenderar att vara på kollektivtrafik eller övergripande aspekter kring gångmiljön.

2 Teori

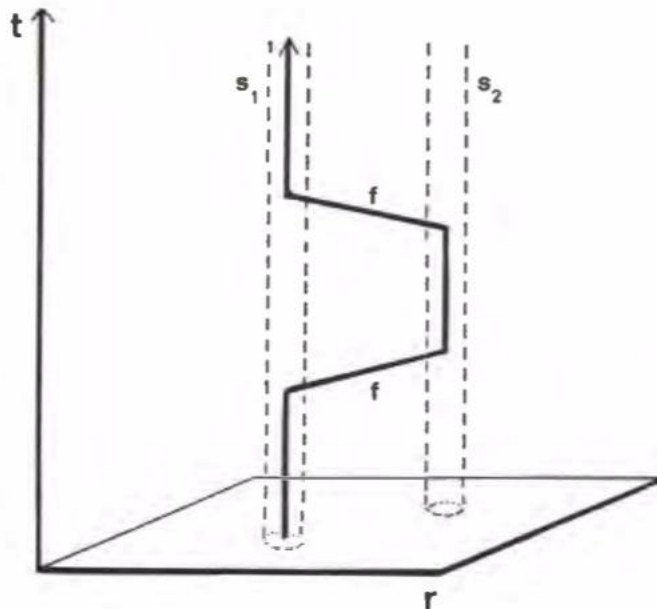
Det teoretiska ramverket för denna uppsats kommer användas för analys av den insamlade empirin. Först och främst utgår arbetet utifrån en tidsgeografisk förankring som kommer bidra till en större förståelse kring människors dagliga liv, restriktioner och omgivning. Fokus kommer främst ligga på utvalda och relevanta inom tidsgeografin så som begreppen restriktioner, tidrummet och omgivningsstrukturer. Dessutom kommer även tillgänglighetsbegreppet inkluderas som teori för att få förståelse över äldres roll i stadsrummet och inkluderade planering.

2.1 Tidsgeografisk ansats

Det tidsgeografiska synsättet började utvecklas under sent 1960-tal av Torsten Hägerstrand vid Lunds universitets institution för kulturgeografi och ekonomisk geografi. Det tidsgeografiska synsättet introducerade då ett nytt perspektiv – möjligheten att studera enskilda människor och ting i tid och rum samt hur de förhöll sig till systemet i stort. Hägerstrand belyste främst helhetssynen och integration som blev viktiga begrepp. Tidsgeografin riktade då fokus mot individers möjligheter och begränsningar i tid och rum (Kjellman, 2003 s. 23).

En individ som är bosatt på vilken plats som helst, har alltid i sin omgivning ett mönster av utbud tillgängligt för att tillfredsställa sina behov och önskningar. Detta utbud är fördelat mellan tid och rum och är inte tillgängligt när som helst. Utbudet finns sig på ett avstånd som måste övervinnas och nästan alltid bakom barriärer av olika svårighetsgrader. Detta mönster av utbudsplatser och barriärer sett från individens synpunkt, kallar Hägerstrand för *omgivningsstruktur*. Begreppet är relativistiskt och vad som finns i omgivningen beror på individen i centrum (SOU 1970:14, s. 14). Omgivningsstrukturen förändras med tiden, snabbt eller långsamt, beroende på vilka barriärer invånarna kan skapa för varandra inom ett område, som exempelvis trafikträngsel. Det finns olika sätt att undersöka hur omgivningsstrukturen kan påverka individers levnadsförhållanden bland annat genom *individbanan*. Det geografiska rummet blir då komprimerat på ett plan där

rörelse omvandlas till geometrisk form där isolerade händelser blir en punkt med både rums- och tidsläge. Genom individbanan kan man betrakta individen som ett punktuellt objekt med en individbana som börjar med födelsepunkt och dödspunkt (ibid., s. 15).



Figur 1. Grundbegreppen i den tidsgeografiska modellen. r representerar ett område, stort eller litet, och t tiden. Ett föremål (t. ex. en individ) beskriver en bana, som består av vistelser vid »stationer» (s_1 och s_2) och förflyttningar (f) mellan dem.

Figur 1: Hägerstrand, T. 1970:14. *Individbana*.

Omgivningen som berör individbanan kan betraktas genom det *geografiska rummet* som individen når vid utfärd från bostaden och tillbaka igen under dagen. Detta är *det dagliga livets omgivning*, och har en fast, teoretisk bestämbar gräns vars läge beror på tillgängligheten att föra en individ bort och tillbaka igen inom en viss tid (SOU 1970:14, s. 16). Individens frihet att föra *livsbanan* från station till station är begränsad och det kan finnas flera olika restriktioner. En del restriktioner finns redan hos individen medan andra beror generella samhällsbeslut eller normer för uppförande. Individen kan bara till en viss grad påverka restriktionerna som uppkommer under livsbanan (ibid., s. 17).

Restriktionsbegreppet kan användas som ett redskap för att studera möjligheterna och begränsningarna för vad som är genomförbart i tidrummet, och är även något av det mest centrala inom tidsgeografien. Restriktioner finns i två delar: de icke-förhandlingsbara och de förhandlingsbara. Hägerstrand menar att de icke-

förhandlingsbara restriktionerna är individens grundläggande begränsningar, bland annat:

- En individ kan bara vara på en plats i taget
- individens livslängd är begränsad
- rörelser mellan två punkter tar tid
- det finns inte hur mycket plats som helst
- rummets yttre gränser eller ramar innebär en begränsning (Åquist, 1992, s. 24-25).

De förhandlingsbara restriktionerna kan grupperas i tre stora familjer: kapacitetsrestriktioner, kopplingsrestriktioner och styrningsrestriktioner:

- Under kapacitetsrestriktioner sammanförs det som kan begränsa individernas verksamhet på grund av biologiska egenskaper och prestationsförmåga, men även räckviddströsklar kan bestämma hur fixerad individen är vid en plats (SOU 1970: 14, s. 18). Begreppet sätts alltså i relation till människans biologi, och vi måste göra vissa saker för att överleva så som att sova och äta. Dessa *tvingade restriktioner* sker regelbundet och vi kan inte genomföra aktiviteter utan hänsyn till dem. Inom kapacitetsrestriktioner hör även individers fysiska och psykiska förmåga, materiella tillgångar och var människor är lokaliserade (Kjellman, 2003, s. 31). Inom kapacitetsrestriktionerna kan det röra sig om sociala, psykiska eller fysiska restriktioner som hindrar individen att från att röra sig i rummet.
- Inom kopplingsrestriktioner finns restriktioner kring produktion, konsumtion och social samvaro som kopplar samman individer, redskap och material till samverkande grupper (SOU 1970:14 s. 21). För att kunna genomföra ett projekt måste man ha ”ingredienser” på samma plats samtidigt (Kjellman, 2003, s. 31). Kopplingsrestriktioner uppkommer då dessa inte samspelar.
- Styrningsrestriktioner förknippas med makt. Det handlar om kontroll över rummet och tillträden till olika rum. Rum kan ses som olika *domäner* som ingår i en hierarki som kan verka på både individ- och organisationsnivå. Styrningsrestriktioner är regler som styr våra möjligheter i tid och rum och

ger uttryck för en maktdimension eftersom det råder konkurrens om tidrummet (Kjellman, 2003, s. 31).

Restriktionerna tillsammans bildar en ram inom vilken människor skapar en unik ordning. Den bestäms utifrån de valmöjligheter som ryms inom den bestämmande restriktionsramen (Ellegård, 2001, s. 42). Ur det tidsgeografiska perspektivet är det inte intressant att studera individbanor och projekt i sig, utan det är restriktionerna som sätter gränser och möjligheter som individens har inom ett visst tidrum (Åquist, 1992, s. 23). Ofta betraktas människan som ett aktivt handlande subjekt vars handlingsfrihet är underkastad restriktioner, men ofta finns det utrymme för valmöjligheten inom begränsningarna (Ellegård, 2001, s. 44). Det är också viktigt att ha i åtanke vid det tidsgeografiska synsättet att våra liv påverkas av olika förhållanden beroende på vem vi är. Det kan vara individers fysiska förutsättningar, sysselsättning, familjesituation, tillgänglighet till service, samhällets regler och restriktioner (Kjellman, 2003, s. 26).

2.2 Tillgänglighet

Definitionen av *tillgänglighet* är hur lätt människor kan nå sina önskade aktivitetsplatser. Dessa aktivitetsplatser kan erbjuda människan olika funktioner exempelvis anställning, shopping, sjukvård eller rekreation. Tillgång till varor och service är en viktig aspekt för livskvalité, och mätning av tillgänglighet används för att jämföra de olika nivåerna av tillgängligheten mellan olika grupper, individer, hushåll eller platser. De flesta mätningarna innebär att räkna de tillfällen eller aktiviteter som är tillgängliga inom en viss resetid eller avstånd från ursprungsplatsen (Gregory et al, 2009, s. 2). Tillgängligheten påverkas av mönster i landskapet och mobiliteten. Om många möjligheter finns nära någons hem eller arbetsplats, har personen en hög nivå av tillgänglighet med liten mobilitet och når troligast möjligheten genom cykel eller promenad istället för motoriserade transportsätt. Om möjligheterna är lokaliserade längre bort, krävs större mobilitet för att få tillgång till möjligheterna. Tillgång innebär ofta att man behöver överkomma de barriärer som är konstruerade av olika saker, så som språk, kultur eller begränsad utbildning (ibid., s. 3).

Begreppet tillgänglighet innebär att samhället ska vara tillgängligt för alla och är ett nationellt mål. Transportsystemens utformning, funktion och användning ska samverka med bebyggelse för att ge grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Planeringen måste utgå från den enskilda trafikantens behov och förmåga. Bland annat kan barn, äldre och funktionshindrade behöva särskild omtanke för en fungerande kollektivtrafik och möjligheter att ta sig fram (TRAST, 2015, s. 70).

Begreppet tillgänglighet har fyra olika dimensioner: den fysiska, den ekonomiska, den sociala och den juridiska. Den fysiska dimensionen inkluderar absolut och relativt avstånd, den ekonomiska åsyftar resurserna som krävs för att resa som innefattar investeringar i infrastruktur och individens resurser att bruka infrastrukturen. Den sociala tillgängligheten menas med människors individuella förmåga och kapacitet som begränsas av ekonomiska, mentala, emotionella och kunskapsmässiga förmågor. Den juridiska dimensionen innefattar lagar och regleringar av olika slag (Bohlin & Elbe, 2007, s. 275). Det är inte bara möjligheten eller viljan att resa som kan sätta gränser på resandet, utan samhället har också olika intressen i att styra hur olika resurser används och kan leda till konflikter mellan olika intressen. Dessa konflikter kan ha geografiska förtecken så att lokala intressen ställs mot regionala eller nationella anspråk (ibid., s. 276).

3 Metod

Metoden lägger grunden för att forskningsarbetet ska kunna genomföras på ett systematiskt, strukturerat och genomtänkt sätt (Lind, 2014 s. 115). I denna metoddel redogörs denna studies val av metod med stöd i relevant litteratur kring samhällsforskning.

3.1 Forskningsansats och analysstrategi

Denna studie tar en kvalitativ forskningsansats som har förankring i ett hermeneutiskt vetenskapsideal. Kunskapen utvecklas genom undersökningars teoretiska tolkningar av de fenomen som studeras (Lind, 2014, s. 117). Studien tar den kvalitativa ansatsen för att tolka, analysera och förstå företeelserna i undersökningen.

Analysstrategin för denna studie är abduktiv. En abduktiv studie innebär att det finns en relativt tydlig teoretisk utgångspunkt i arbetet. Den teoretiska anknytningen görs inte uteslutande efter den empiriska insamlingens avslut. Teorierna har alltså integrerats i arbetet tillsammans med den empiriska delen av undersökningen. Syftet med att använda en abduktiv analysstrategi är att identifiera och utveckla teoretiska begrepp som kan fånga upp egenskaper hos de undersökta fenomenen (Lind, 2014, s. 97).

3.2 Fallstudien

Undersökningen som genomförts är utformad som en fallstudie. En fallstudie riktar sig mot att undersöka ett eller ett fåtal sammanhang med syftet att undersöka relationer, processer eller upplevelser. En fallstudies syfte blir därmed att belysa det generella genom att undersöka det specifika (Denscombe, 2014, s. 54). Uppsatsens syfte är att undersöka hur äldre fotgängare upplever gångmiljön och eventuella hinder samt hur Malmö stad tar hänsyn till äldre fotgängare i

planeringen. Studien blir därmed uppdelad i två delar; äldres upplevelser och Malmö stads planering, vilket blir relevant för metoden. Denscombe (ibid., s. 56) menar att fallstudier ofta är mer holistiska än fokus på enstaka faktorer; "[...] rather than deal with 'isolated factors' it takes a 'holistic' view of what is going on." Man kan därför också studera hur fallstudiens olika delar påverkar varandra.

Denscombe (2014, s. 59) menar att i den praktiska världen av forskning med begränsningar av tid och resurser, är valet av fallstudie inte slumpmässigt, utan det är resonabelt att undersökaren väljer det fall som är fördelaktigt för studien. Denna innebär dock inte att det "första bästa" väljs, utan valet av fallstudie måste kunna motiveras. I denna undersökning har Malmö stad valts utifrån relevans och representation samt den praktiska tillgängligheten. Därefter var det avgörande att mötesplatserna fanns inom Malmö stad för att kunna göra fallstudien specifik för kommunen, och inte en kommunal jämförande fallstudie. Bakgrunden till att Malmö stad valts är för att staden är stor med många mötesplatser för äldre och den varierade stadsstrukturen som gör det intressant hur äldre fotgängare kan röra sig och hur lång deras vardagliga rörelse är. Malmö stad valdes även för att kommunen utmärkt sig för att fokusera och utveckla andra gröna transportsätt så som cykel och kollektivtrafik, och att fotgängarfokus är relativt nytt. Mötesplatserna för denna studien har i första hand valts efter deras geografiska position i Malmös innerstad, och i andra hand utifrån deras egen vilja och intresse att medverka i studien eftersom flera mötesplatser blev kontaktade.

3.3 Dokumentstudier

De dokument som används är främst offentliga handlingar från Malmö stads planering kring fotgängare. Eftersom det var relativt bristfällig information, plandokument eller liknande som behandlade äldre fotgängare har även generell information av fotgängare inkluderats i studien för att få en grundläggande förståelse över mål för fotgängare som enhetlig trafikgrupp i Malmö stad. Offentliga dokument kan avsiktligt vara begränsade, vilket innebär att forskaren måste förhandla för att få fram tillräckligt med data (Denscombe, 2014, s. 229). För

att kunna möta min studie och hantera urvalet av dokument kring äldre fotgängare, har en kontaktperson på Gatukontoret i Malmö varit till hjälp genom att föreslå relevanta dokument och guida igenom dem. Dessa dokument har varit tillgängliga för allmänheten. När man behandlar dokument är validiteten viktig att ha i åtanke, samt autenticitet, representation, betydelse och trovärdighet (ibid., s. 230). De dokument som har behandlats i denna studie är de som anvisar hur Malmö stad själva vill, har eller väntas hantera äldre fotgängare i planeringen.

3.4 Intervjuer och onlineintervju

Intervjuer som metod blir som bäst när studien bland annat vill undersöka åsikter, känslor eller upplevelser, och man vill förstå dessa på djupet (Denscombe, 2014, s. 186). Samtliga intervjuer i denna studie har varit personliga och av semistrukturerad karaktär. Semistrukturerade intervjuer ger intervjuaren större frihet att gå utöver svaren men ger även respondenten frihet att besvara frågorna i egna termer än en standardiserad intervju (May, 2013, s. 162). I studiens första skede genomfördes intervjuer med äldre fotgängare och med en aktivitetsledare, vars intervju användes i explorativt syfte och gav studien en förståelse över hur äldre rör sig och innebörden av att vara delaktig. I uppsatsen andra skede, skedde en mailkonversation med en kontaktperson på Malmös gatukontor som besvarade frågor som uppkommit efter både dokumentstudier och intervjuerna med de äldre fotgängarna.

Tre mötesplatser i Malmös innerstad kontaktades med syftet att utföra intervjuer med äldre besökare. Två av dessa mötesplatser var intresserade och intervjuerna utfördes därmed på Dammgrigården (Dammfri) och Tuppen (Ribersborg). De äldre deltagarna var mellan 72 och 80 år gamla och är regelbundna besökare på mötesplatserna. Intervjuerna spelades in för att senare kunna transkriberas. Totalt genomfördes nio intervjuer på mötesplatserna, inklusive en aktivitetsledare, och varade mellan 5-10 minuter vilket anses vara tillräckligt för denna studie. Dammgrigården var den första platsen som intervjuerna ägde rum på och första

intervjun var en provintervju. Denna intervju anses dock att svara till studiens syfte och har valts att inkluderas i materialet.

Ett informationsblad kring studiens syfte och genomförande sattes upp cirka en vecka innan besöket på Dammsfrigårdens anslagstavla. Att ge ut informationsblad med information kan ibland innebära ett vinklat resultat, men detta upplevdes inte i denna fallstudie då informationen var kort och istället hänvisade till önskad målgrupp. Det kan dock vara viktigt att skicka ut informationsblad så att deltagarna har förståelse för studien och kan ge samtycke. Däremot visade sig informationsbladet inte ge någon effekt och inför besöket på Tuppen sattes därför inget informationsblad upp.

Målgruppen som ursprungligen söktes var pensionärer, ensamstående och med rörelserestriktion. Denna målgrupp anpassades dock efter besökarna under besöksdagen, men behölls till stor del som ursprungligen; alla respondenter hade minst en av kriterierna i efterfrågan. Totalt tackade nio personer ja, varav åtta personer var äldre besökare och en var aktivitetsledare på Dammsfrigården. Personerna blev informerade vad studien innefattade och att deltagande var frivilligt. På Dammsfrigården agerade aktivitetsledare som introduktör och kunde hjälpa till att nå ut till de äldre. Detta skedde dock slumpmässigt baserat på de som befann sig där under dagen. På Tuppen valdes deltagarna slumpmässigt utan aktivitetsledare. Vid tillfället på Tuppen var även restaurangen tillfälligt stängd för renovering vilket bidrog till färre besökare, som i sin tur innebar begränsat antal äldre som fanns tillgängliga för intervjuer.

En intervju via mail har även ägt rum med en kontaktperson på Gatukontoret. Onlineintervjuer kan vara utformade som fysiska intervjuer, men det finns flera skillnader som behövs ha i åtanke. Eftersom intervjun sker via mail, behövs ingen transkribering och därmed inte heller några delar som av olika orsaker inte kan användas. Onlineintervjuer ska också vara begränsade till enbart involverade personer, och det kan finnas skillnader i hur man uttrycker sig verbalt och skriftligt (Denscombe, 2014, s. 197-198). Syftet med mailintervjun i denna studie grundade sig i att få kompletterande information med intervjuerna av de äldre i åtanke. Genom denna mailintervju har studien fått en djupare insyn genom att kunna närma

sig mer specifika frågor och få ta del av information för att kunna undersöka äldre fotgängare i planeringsperspektiv.

3.5 Forskningsetik

I den samhällsvetenskapliga forskningen är det främst frivillighet, integritet, konfidentialitet och anonymitet som uttrycks som fyra etiska krav (Lind, 2014, s. 133). Samtliga intervjupersoner, inklusive mailkonversationen, blev först informerade om studiens syfte, samt tillfrågade om de ville delta. Respondenterna blev även informerade om möjligheten att avbryta sitt deltagande när som helst. I studien exkluderas uppgifter kring namn, kön och adress för att skydda informanternas identiteter. Intervjuerna spelades även in och har förvarats säkert. Därmed har studien utgått och även uppfyllt Linds fyra etiska krav.

3.6 Källkritisk bedömning och metoddiskussion

Bryman (2011, s. 489) menar att det finns fyra kriterier som bör analyseras när man hanterar dokument i studier: autenticitet, trovärdighet, representativitet och meningsfullhet. Dokument från myndigheter kan uppfattas som autentiska och meningsfulla, medan trovärdighet och representativitet behöver mer uppmärksamhet. Frågan om trovärdighet kan väcka frågan om skevheter som dokumenten uppvisar, och dokumenten kan vara av intresse just för denna orsak. Det innebär en viss försiktighet när man behandlar dokument som skildrar verkligheten (ibid, s. 495). Representativitet är mer komplicerat eftersom materialet i viss bemärkelse är unik och den offentliga karaktären gör det intressant. Denscombe (2014, s. 230) menar att det är viktigt att ha i vilket syfte dokumenten har och vem som producerat dem, och föreslår att myndigheter ofta innebär en viss trovärdighet till källan. De dokument som behandlas i denna studie är av kommunal karaktär, och utreds för hur de framställer sin planering till offentligheten vilket innebär att dokumenten ställts kritiskt till studien.

Denscombe (2014, s. 202) menar att nackdelen med intervjuer kan vara validitet, eftersom de baseras på vad människor säger och tycker som inte alltid reflekterar sanningen. I denna studie är dock syftet att undersöka upplevelser för att kunna identifiera upplevda barriärer och hur planeringen kan begränsa eller skapa möjligheter i gångmiljön utifrån upplevelserna.

Valet av mötesplatser grundar sig i hypotesen om att besökarna på mötesplatserna även bor i området, därav avgränsningen till mötesplatser i Malmös innerstad. Aktivitetsledaren på Dammsfrigården menade dock att det tidigare var främst de som bodde i området som besökte mötesplatser nära dem, men efter en satsning av Malmö stad har mötesplatser idag istället olika nischer, eller specialiseringar, som exempelvis boule, musik eller hantverk. Därför finns det besökare från hela Malmö på mötesplatserna. Under mina besök framkom det dock att många av besökarna främst bor i området och också går till fots till mötesplatsen, vilket gör det relevant att begränsa mig till mötesplatserna i Malmös innerstad. Hade jag sökt mig ut till andra mötesplatser i Malmö hade därmed sannolikheten att de äldre var mer benägna att använda alternativa, eller motoriserade färdmedel istället för gång som främsta transportsätt.

Ursprungligen var tanken att lokalisera och använda rörelsemönster i tidsgeografisk anda. Under de första intervjuerna med de äldre blev det dock tydligt att intresset var begränsande; det var okej att ställa upp på en kort intervju med inte mer än så. Därför skrotades ursprungstanken med rörelsemönster. Dock så anpassades intervjufrågorna efter denna ändring, och frågor kring barriärer och ändrade vägar ställdes. Det blev också då tydligt att rörelsemönster inte var nödvändigt, eftersom intervjupersonerna kunde besvara tillräckligt kring rörelse och barriärer. Det var utmanande att intervjua de äldre och få ut mycket information, därav samtliga intervjuer blev korta tidsmässigt. Men eftersom ett relativt omfattande antal intervjuer med äldre genomfördes anser jag att underlaget är tillräckligt för denna studie.

4 Analys

Detta kapitel är uppdelat i två delar: del 1 presenterar empirin av de äldre fotgängare, som följs av analys utifrån det teoretiska ramverket. Därefter följer del 2 som på samma uppbyggnad först presenterar empirin av Malmö stads planering, följt av analys utifrån det teoretiska ramverket.

4.1 Del 1: Äldres upplevelser av gångmiljön

Detta avsnitt kommer presentera den insamlade empirin utifrån de äldres upplevelser av gångmiljön, med fokus på Malmös västra innerstad. Här identifieras de barriärer som påverkar de äldre fotgängarna. I detta avsnitt presenteras även empirin från aktivitetsledaren från Dammgrigården. Därefter kommer studiens frågeställningar att ställas mot det empiriska materialet och tolkas utifrån det teoretiska ramverket i en analys.

4.1.1 Äldres upplevelser av gångmiljön i Malmös västra innerstad

Intervjuerna med de äldre besökarna på mötesplatserna Dammgrigården och Tuppen gav insikt över hur de äldre upplever gångmiljön i det lokala sammanhanget med fokus på Malmös västra innerstad. Fyra av respondenterna använder alltid eller ibland gånghjälpmedel så som rollator eller käpp. Ytterligare en respondent har tidigare varit i behov av hjälpmedel och tre respondenter har inte behov av hjälpmedel. De äldre fotgängarna med rörelsehinder upplever att gång är deras viktigaste transportsätt för att nå sina viktigaste målpunkter och använder därför också gångmiljön än de äldre fotgängarna utan rörelsehinder.

Endast två av respondenterna uppgav vid intervjuerna att de mer sällan vistas i gångmiljön, medan resterande sex respondenter är ute i gångmiljön varje dag eller

flera gånger i veckan. Sex respondenter uppgav även att de använder främst gång och ibland något annat transportsätt så som cykel och kollektivtrafik, men inte vanligtvis i kombination för samma resa. En respondent använder gång som transportsätt sällan och då inte i kombination med någon annan resa. En respondent använder gång sällan och då bara i kombination med något annat transportsätt för samma resa. De äldre fotgängarna uppger att målet med deras gångresor främst är både promenader och att nå sina aktiviteter och att det är viktigt för deras välmående att röra på sig.

Sex respondenter uppger att de har en positiv inställning till att ge sig ut i gångmiljön och två respondenter uppger att de har en negativ inställning till att ge sig ut i gångmiljön. Bara en respondent uppger att inställningen inför nästa utfärd till gångmiljön påverkas av förändringar eller barriärer som denne vet om finns, medan fyra respondenter uppgav att deras inställningar inte påverkades inför nästa utfärd. Tre respondenter uppgav inget svar.

Huvudsakligen har fyra tydliga hinder eller barriärer identifierats genom intervjuerna av de äldre fotgängarna i Malmös västra innerstad: korta grönljus vid övergångsställen, ojäm beläggning, cyklister på gångbanor och ojäm beläggning med hänvisning till ett specifikt underlag.

- **Korta grönljus vid övergångsställen**

Tre respondenter uppger att korta grönljus vid övergångsställen är en barriär. Respondenterna menar att de inte hinner över övergångsställen med grönljus utan att behöva stanna i refugen. Respondenterna uppger att behöva stå i refugen är en problematisk del av deras utfärd grund av bilars hastighet, platsbrist, avgaser och att man står för nära bilarna som kör förbi. Respondenterna upplever att tiden för grönljus vid övergångsställen inte är anpassade för äldre fotgängare, särskilt de med hjälpmedel så som rollator.

- **Ojäm beläggning**

Totalt uppger sju respondenter ojäm beläggning som ett hinder, varav fyra syftar generellt på ojämnheter på gångbanan. Respondenterna menar att de måste se ner på marken för att undvika att trampa fel eller snubbla.

Respondenterna menar att den ojämna beläggningen finns överallt och syftar på att gångbanor ofta är plattor, gatsten eller grusunderlag. De äldre fotgängarna, och främst dem med hjälpmedel, föredrar någon slät yta och föreslår asfalt som det bästa underlaget. De äldre fotgängarna menar också att de inte vågar gå någon annanstans än den utnämna gångbanan då det påverkar andra trafikanter, och blir tvungna att gå försiktigare om det är ojämnt.

- **Cyklister på gångbanor**

Tre respondenter uppger att cyklister på gångbanor är ett hinder samt att det bidrar till en viss oro. Respondenterna med hjälpmedel som rollator menar att gångbanan då upplevs vara begränsad med plats och att cyklisterna kör med hög hastighet, så att risken att bli påkörd blir stor. De äldre fotgängarna uppger att den höga hastigheten skrämmer dem och gör dem osäkra i gångmiljön. De vågar sällan ta plats i gångmiljön eller säga till eftersom de ser sig underordnade från cyklister, ofta på grund av att bli ifrågasatta.

”En sak som jag tycker är skrämmande är när cyklister alltid, eller väldigt ofta, cyklar på gångbanorna. Det är liksom i alla åldrar, och det händer hela tiden. Ingen bryr sig. Även om man bara ska ut en liten sväng, så är det nästan direkt utanför dörren.” (Respondent 5).

- **Ojämn beläggning med hänvisning till specifikt underlag**

Totalt uppger sju respondenter ojämn beläggning som ett hinder, varav tre respondenter åsyftar specifikt till det röda och gula klinker som finns på vissa av Malmös gångbanor, särskilt utanför fastigheter i västra innerstaden. Respondenterna uppger att under vintertid och vid regn blir klinkern väldigt hal, men också att de är ofta ojämna. Respondenterna uppger dock även att plattorna med jämna mellanrum jämnas till, men att problematiken kvarstår eftersom det aldrig är jämt överallt.

Andra hinder som har identifierats av respondenterna är höga trottoarkanter, biltrafik, mörka områden, beteende hos trafikanter och elsparkcyklar som både körs

och ligger i vägen på gångbanor. En respondent uppgav angående elsparkcyklarna att:

”De står överallt! [...] Jag kommer ju med rollator och går, och skulle gå ner mot Kronprinsen, jag fick nästan gå ut på gatan för att komma förbi den.” (Respondent 3).

Tre respondenter uppger att de brukar välja en annan väg vid olika barriärer i gångtrafiken, exempelvis om det är halt eller vid en byggarbetsplats. Resterande fem respondenter uppger att de istället anpassar sig efter hindret men väljer inte en annan väg för att nå sitt mål. Dessa anpassningar kan exempelvis vara att de äldre fotgängarna går försiktigare eller runt en barriär på samma väg. De äldre fotgängarna upplever att de är tvungna att ta sig fram till sina utbud oavsett hur gångmiljön fungerar, även om det tar mer tid att gå en omväg eller gå försiktigare.

Samtliga respondenter uppger att de tycker gatunätet för gångbanor fungerar bra, med bra kopplingar till deras nödvändigaste funktioner så som busshållplatser, matbutik och vårdcentral. Respondenterna menar att de inte känner sig begränsade av gatunätet som helhet utan istället av olika punkter i gatunätet, som kan vara både tillfälliga eller permanenta.

En respondent uppger förbättring i gångmiljön där en kombinerad cykel- och gångbana i västra innerstaden blivit slät asfalt, då det tidigare var grusväg och ojämnt. En respondent uppger även att förbättringar i utjämning av gångunderlaget skett, men att denne ringer själv in och rapporterar när det är problematiskt att ta sig fram. Tre respondenter uppger att de inte upplevt några förbättringar i gångmiljön. En respondent har upplevt försämringar med ökad trafik och att hastighetsgränser inte hålls. En respondent uppger även att denne ofta är inne och anmäler olika hinder eller svårigheter som uppstår, och att de då brukar lösas. En respondent uppgav inget svar.

4.1.2 Aktivitetsledaren på Dammgrigården

Aktivitetsledaren gav insyn för vilka som besöker Dammgrigården och betydelsen för de äldre. Det är äldre från hela Malmö som besöker mötesplatserna eftersom varje plats riktar in sig på olika aktiviteter, exempelvis boule eller hantverk. Betydelsen av mötesplatsen för de äldre är stor och många är besökare för att slippa ensamhet.

För ungefär ett år sedan uppger aktivitetsledaren att det gjordes en satsning genom att samla alla mötesplatsers aktiviteter i ett gemensamt programblad, vilket har resulterat i att mötesplatserna öppnats upp för fler besökare från hela Malmö. Aktivitetsledaren menar att det främst att det är sociala hinder som kan hindra äldre från att ta sig till mötesplatsen. Då brukar de möta upp dem som tycker det är jobbigt att komma in ensam till en ny mötesplats. Även en gemensam måltid har införts då personal och äldre äter tillsammans för att skapa gemenskap på platsen. Aktivitetsledaren har inte upptäckt några fysiska hinder som kan hindra de äldre från att nå mötesplatsen, utan menar istället att möjligheter har öppnats upp med hjälp av exempelvis frikortet¹ som blivit succé för de äldre. Angående gångmiljön i närområdet som kan hindra äldre från att nå mötesplatsen, uppgav aktivitetsledaren att ”*jag faktiskt inte funderat på det förrän du skulle hit.*”

4.2 Analys del 1

Utifrån den insamlade empirin kring äldres upplevelser i gångmiljön är det tydligt att gång är ett viktigt och betydelsefullt transportsätt hos äldre. Äldre är också till en viss grad mer beroende av gång för att nå sitt närmaste utbud och rör sig mycket inom sitt närområde. De äldre fotgängarna är ofta ute i gångmiljön där syftet är både att ta sig till sin aktivitet och promenader, och upplever det som viktigt för deras välmående. Gång blir därför ett essentiellt färdmedel, både enskilt och i kombination med andra transportmedel. De äldre fotgängarna med mer

¹ Frikortet (eller seniorkortet) innebär att alla Malmöbor över 70 år åker gratis i kollektivtrafiken mellan 9-15 på vardagar och hela dygnet på helger.

rörelserestriktioner och i behov av hjälpmedel visar en större tendens att använda gångmiljön mer än andra, och ser gång som sitt viktigaste färdssätt för att uppnå rörelsefrihet.

De äldre fotgängarna känner sig generellt inte begränsade av gångstråk och gatunät i Malmö stad, utan menar att kopplingarna till deras nödvändigaste målpunkter är bra. De äldre fotgängarna ser inga barriärer av att ta sig från a till b som helhet, utan upplever sig som hindrade av situationer eller punkter på sträckan som uppkommer ibland. De äldre fotgängarnas *omgivningsstruktur* sett ur individernas perspektiv blir därför hanterbart, medan restriktioner inom omgivningsstrukturen påverkar individernas förmåga att överkomma avståndet till olika utbudsplatser.

Som resultatet visade finns det huvudsakligen fyra hinder som de äldre fotgängarna identifierats: korta grönljus över övergångsställen, ojämn beläggning, cyklisterna på gångbanor och ojämn beläggning med hänvisning till ett specifikt underlag. Andra hinder som identifierades var höga trottoarkanter, biltrafik, mörker, beteende hos trafikanter och elsparkcyklar. De äldre fotgängarna upplever att de blir tvungna tackla barriärerna och förändringar i gångmiljön eftersom de befinner sig på deras vardagliga gångvägar. Det är sällan de äldre fotgängarna väljer att förändra sin bana efter de olika barriärerna men är däremot villiga att anpassa gångresan utifrån gångbanornas förutsättningar. Dessa anpassningar kan exempelvis vara att de äldre går försiktigare om det är halt eller går runt ett hinder. De äldre fotgängarna upplever att de måste ta sig fram till sina utbud i omgivningsstrukturen, oavsett vilka restriktioner som framkommer.

De tre olika förhandlingsbara restriktionerna används som redskap för att redogöra möjligheter och begränsningar för vad som blir genomförbart i tidrummet. *Kapacitetsrestriktionerna* präglar det vardagliga livet. Förutom de kapacitetsrestriktioner som alla har, finns även de restriktioner som äldre har. Åldern spelar roll då både den fysiska och kognitiva förmågan försämras med åldern. Ibland kommer fysiska restriktioner långsamt och ibland snabbt, spontant, och kan innebära stora konsekvenser. Exempelvis kan ett fall innebära att förmågan att gå utesluts och påverkar de dagliga aktiviteterna, så som att gå ut och gå, och därmed begränsar individernas förmåga att ta sig mellan målpunkter själva. Det är

dock viktigt att poängtera att graden av rörelsehinder skiljer sig mellan olika människor, och har i denna studie varit relativt milda. Kapacitetsrestriktionerna ålder och rörelsehinder kan därmed begränsa individen på olika sätt att ta sig fram i gångmiljön och även påverka förmågan att kunna anpassa sig efter olika barriärer.

De *kopplingsrestriktioner* som uppkommer när äldre är ute i gångmiljön när platsens alla ”ingredienser” inte samverkar. Det kan exempelvis vara när de materiella ting inte samspelar med användarna i gångmiljön som äger rum mellan start- och målpunkt. Det materiella finns i gångmiljöns fysiska struktur som inte alltid är anpassad efter äldre fotgängares behov att kunna förflytta sig från en plats till en annan. De äldre fotgängarna kan då inte utnyttja gångmiljöns funktion. När exempelvis de identifierade barriärerna uppstår, har samspelet slutat samverka mellan tidrummets olika funktioner därav kopplingsrestriktionerna uppstår.

Styrningsrestriktionerna ligger nära kopplingsrestriktionerna med samspelande i gångmiljön. Styrningsrestriktioner uppstår när att fotgängarna styrs av det som finns tillgängligt omkring dem och hur de kan nyttja rummet utifrån sina förutsättningar. De äldre fotgängarna har en begränsad förmåga att kontrollera vad som sker i rummet eftersom de måste följa beslut eller regler som tagits av en högre hierarki. Det kan exempelvis vara kommunala beslut som Malmö stad tagit inom planering och underhåll, men också ännu högre besluts så som nationella trafikregleringar. Detta innebär att Malmö stad som kommun kan utöva en makt över användarna i gångmiljön, och kan påverka vem som får tillgång och hur smidigt de äldre fotgängarna kan ta sig till sitt utbud eller målpunkter. De äldre fotgängarna kan dock influera beslut genom möjligheten att kunna anmäla fel till Malmö stad om barriärer som uppstår, med däremot finns det även barriärer som följer nationella regler, så som grönljustiden över övergångsställen.

De äldre fotgängarna har övervägande positiv inställning till att befinna sig i gångmiljön och upplever det som helhet inte som något obehagligt, farligt eller dåligt. De äldre fotgängarnas inställning inför nästa utförd i gångmiljön påverkas inte i stora drag av de barriärer eller förändringar som de vet om finns på deras vardagliga gångbanor. Den sociala dimensionen av inom tillgänglighet kan därför anses vara hög eftersom de äldre fotgängarnas mentala och emotionella uppfattning

inte begränsar dem från att gå ut igen. De äldre fotgängarna känner sig bekväma i stadens gångmiljö som helhet och de olika barriärerna i den fysiska strukturen påverkar inte den sociala tillgängligheten. Däremot visar resultatet att cyklisterna på gångbanor är ett stort problem och bidrar till en viss osäkerhet i gångmiljön. De äldre fotgängarna blir inte så begränsade att de helt slutar upp att ta sin vanliga väg och den sociala tillgängligheten kan minimeras utifrån detta perspektivet.

Resultatet från intervjun med aktivitetsledaren visar på att det inte finns mycket medvetenhet kring hur kringliggande gångmiljö och tillgängligheten för mötesplatsernas besökare. Trots att det finns möjlighet att ta sig till andra mötesplatser i Malmö sedan satsningen med ett gemensamt programblad, är de flesta besökare bor i området och promenerar till mötesplatserna i sitt närområde. Aktivitetsledaren uppgav att det främst är sociala eller psykiska hinder som kan innebära en barriär mellan att ta sig från bostaden till mötesplatsen. Detta kan rymmas inom kapacitetsrestriktionerna, där de äldre kan uppleva sociala svårigheter att röra sig i rummet och tillslut nå viktiga målpunkter, så som mötesplatser. Den sociala tillgängligheten kan därför vara begränsad att ta sig till mötesplatsen

4.3 Del 2: Malmö stads planering av äldre fotgängare

I detta avsnitt presenteras de offentliga dokument från Malmö stads planering som behandlar äldre fotgängare. På grund av att det inte finns specifika dokument som enbart hänvisar till äldre fotgängare, kommer även generella delar kring fotgängare i Malmö stad att inkluderas. I detta avsnitt kommer även mailkonversationen med kontaktpersonen på Gatukontoret inkluderas, som ger kompletterande information till dokumenten.

4.3.1 Fotgängarprogram 2012 – 2018

I Malmö stads *Fotgängarprogram 2012 – 2018* nämner man att äldre personer över 70 år fortsatt är aktiva trafikanter. Man beräknar att befolkningsgruppen 65 år och äldre kommer öka de närmsta åren (Malmö stad, 2012, s. 12). Man kan även i programmet konstatera att bland annat äldres rörelsefrihet är den som kan påverkas mest bland fotgängare i Malmö (ibid., s. 13). Mellan 2004 och 2009 var över 40 procent av de som skadades i Malmötrafiken fotgängare varav 73 procent av dessa skadades av att den gående fallit på grund av ojämnheter eller halka (ibid.s. 21).

I programmet nämner man trafikens barriäreffekt. Denna barriäreffekten omfattar de svårigheter som finns för att ta sig förbi hinder av olika slag i trafikmiljön, exempelvis järnvägar eller kraftigt trafikerade vägar. Man har redan kunnat konstatera att det främst är trafikmängd, andel tung trafik, hastighet, gatubredd och nivåskillnader som är avgörande för om det definieras som en barriär. Omfattningen av barriärer är avgörande för att anpassa trafiken där fotgängare är mer utsatta för olyckor än andra trafikslag. Risken med detta kan innebära att vissa människor undviker att ta sig fram till fots vid vissa platser eller tidpunkter. Många äldre stannar inne när det är för halt (Malmö stad, 2012, s. 13).

Utmaningen Malmö stad ser är att skapa en stad som har den grundläggande strukturen som krävs för att gång ska vara det självklara färdmedlet, samtidigt som säkerheten inte äventyras (Malmö stad, 2012, s. 15). Man menar att upplevelsen till målpunkten ska vara lika viktig som den effektiva förflyttningen. Många av förflyttningarna är promenader, utan en bestämd målpunkt (ibid., s. 16). Man konstaterar att det inte gjorts tillräckligt för att öka fotgängarnas tillgänglighet till omgivande landskap och attraktiva kuststråk, eller för att förbättra kopplingar inom stadsdelscentrum. Man belyser även att det inte heller gjorts analyser för nya och större målpunkter, så som uppkomsten av citytunnelstationerna (ibid., s. 26). Man konstaterar att det även saknas tydliga riktlinjer för hur man borde ta hänsyn till fotgängare i planeringen, hur och var fotgängare ska prioriteras, samt riktlinjer för gångpassager och separering. Dessa frågor menar man ska vara viktiga i planärenden, och man framhäver svårigheterna med att ta fram enhetliga och

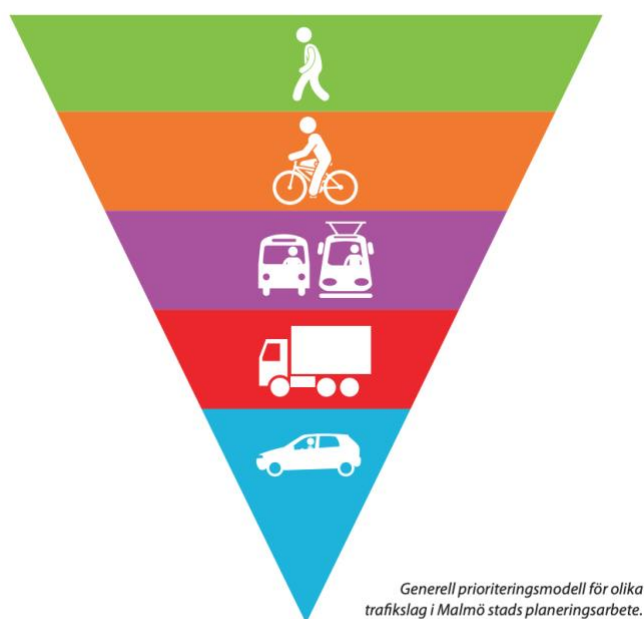
tydliga riktlinjer för fotgängare, eftersom planeringen innebär sammanvägning av olika intressen (ibid.,s. 27).

4.3.2 Trafik- och mobilitetsplan

I Malmö stads *Trafik- och mobilitetsplan* visar den generella prioriteringsmodellen för olika trafikslag att gång är högst prioriterat (Malmö stad, 2016, s. 27). Beroende på befolkningsökningen kommer antalet fotgängarresor att öka med cirka 15-20 procent, vilket är den lägsta ökningen bland de olika transportmedlen (ibid., s. 30-31). Fotgängartrafiken har potential att öka i delområden där centrum utvecklas, och i planen nämns bland annat Limhamn, Hyllie och Västra Hamnen (ibid., s. 32).

Fotgängartrafik är ett viktigt färdmedel som börjar eller avslutar i princip varje förflyttning, oavsett vilket annat färdmedel som används i kombination. Malmö stad uppger attraktivitet, komfort och orientbarhet som tre grundläggande aspekter för en ökad fotgängartrafik (Malmö stad, 2016, s. 34).

Malmöns befolkning anses vara ung och i prognoser beräknas åldersgruppen 6 till 15 år att växa som mest fram till år 2020. Detta menar man kommer ställa högre krav på hur både staden och trafiksystemet utformas. Man vill se aspekter så som trafiksäkerhet, lokalisering av skolor, och fritidsverksamheter, samt tillgängligheten för gång, cykel och kollektivtrafik inkluderas för att skapa en stad för barn och ungdomar. Malmö stad anser att dessa aspekter inte är mindre viktiga för även äldre och personer med nedsatt funktionsförmåga, och att det därmed skapar möjligheter för en mer jämlik och jämställd stad (Malmö stad, 2016, s. 63).



Figur 2: Malmö stad, 2016. *Generell prioriteringsmodell för olika trafikslag i Malmö stads planeringsarbete.*

4.3.3 Gångstråksplan

I kommunens *Gångstråksplan* är syftet att identifiera vilka stråk som är viktiga för fotgängare i Malmö, samt att ta fram strategier för hur fotgängare bör prioriteras på dessa stråk. Detta ska bidra till att skapa attraktiva, trygga, tillgängliga och säkra stadsmiljöer och trafikcentrum (Gatukontoret, 2014, s. 5). Hela gångnätet i Malmö stad ska ha en fungerande standard, och gångstråk med höga flöden av gående som knyter ihop viktiga målpunkter har pekats ut som prioriterade gångstråk. På dessa prioriterade gångstråk ska standarden för fotgängare vara högre än på andra platser (ibid., s. 21).

Det finns flera faktorer som kan vara avgörande för om ett gångstråk är gångvänligt eller inte. De faktorer som identifierats ordnas under tre delar: attraktivitet, komfort och orientbarhet (Gatukontoret, 2014, s. 17). Med attraktivitet menar man att eftersom fotgängare färdas långsammare än andra trafikanter, hinner de upptäcka och se mer av omgivningen. Fotgängarna ser detaljer, hör ljud och känner lukter tydligare. Fotgängare är även mer uppmärksamma på platsers detaljutformning och

väljer vägar som upplevs som vackra och trevliga (ibid., s. 21). Trafiken kan påverka fotgängarnas upplevelse av gångmiljön, och därmed även också komforten. På ställen med mycket biltrafik blir bullernivåerna höga, luftkvalitén sämre och tryggheten påverkas, väljer fotgängarna andra vägar eller avstå helt från att förflytta sig till fots (ibid., s. 26).

De brister som är mest frekventa i gångstråken är otrygga platser på grund av dålig belysning eller skymmande växtlighet, dålig framkomlighet på grund av för smala gångbanor eller hinder på gångbanorna. På många platser har det upptäckts att underhållet varit bristande med bland annat ojämn beläggning. Man har även sett en generell trend att det saknas sittplatser utmed stråken, och tillgänglighetsanpassning med bland annat taktila stråk saknas fortfarande på flera platser (Gatukontoret, 2014, s. 17). Man har kunnat se att kombinerade gång- och cykelbanor utgör en stor otrygghetsfaktor. Separering med plattor på gångbanan och asfalt på cykelbanan är den vanligaste och tydligaste separeringen (ibid., s. 26). God vägkvalitet när det gäller bredd, beläggning och liknande är viktigt för fotgängarnas framkomlighet, främst hos äldre och funktionshindrade personer likaså de med barnvagnar och bagage. Alla gångytor ska utformas så att de personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga ska kunna ta sig fram (ibid., s. 29). Möts fotgängare av olika hinder eller gränser, letar fotgängarna för alternativa möjligheter för att nå fram vilket gör att stigar eller genvägar uppstår. Hinder som finns i gångstråken kan vara av varierande slag, så som breda bilvägar, stängsel eller omvägar (ibid., s. 33).

Trafiksignaler kan ligga med långa omloppstider som skapar barriärer och innebär långa väntetider för fotgängare som behöver korsa vägen. Man har beräknat att gående behöver ungefär 15 till 25 sekunders gröntid för att korsa vägen, med exempel på vägar som Regementsgatan eller Mariedalsvägen. En enstaka bil eller cykel behöver betydligt mindre gröntid med ungefär 4 sekunder enligt Trafiklagstiftningen (Gatukontoret, 2014, s. 29).

Gångytans jämnhet är av stor betydelse för alla gångtrafikanter, men särskilt för äldre och funktionshindrade. Dessa gruppen är mer sårbara i miljön när kvaliteten på gångbanor inte är tillräckligt bra. Många äldre kan vara rädda för att ge sig ut

när det är halt (Gatukontoret, 2014, s. 30). Generellt sätt är det fastighetsägare som ansvarar för skötsel av gångbanor, och Malmö stad uppger att det ofta behövs påtryckningar från kommunen. Detta är dock både resurskrävande och uppnår inte till belåtenhet. För att kunna kontrollera underhåll av gångbanor, skulle Gatukontoret behöva ett utökat ansvar vilket inte är förenligt med bland annat kommunlagens likställighetsprincip (ibid., s. 31).

4.3.4 Trafiksäkerhetsstrategi

Utvecklingen av fotgängares singelolyckor har de senaste fem åren varit negativ. Äldre är överrepresenterade bland fotgängare som skadas, speciellt kvinnor över 75 år som utgör ungefär 75 procent av de skadade fotgängarna (Gatukontoret, 2015, s. 22). Äldre, som definieras som de över 64 år av Malmö stad, utgör 16 procent av totala befolkningen, men representerar 23 procent av totala antalet skadade fotgängare. 77 procent av alla skadade äldre skadades i singelolyckor (ibid., s. 36). En djupanalys av fotgängare som gjorts framgår det att varannan singelolycka mellan 2008 och 2012 kan relateras till drift och underhåll, som står för 51 procent (ibid., s. 23). I Malmö är det fastighetsägarna som ansvarar för den största delen av gångbanorna (ibid., s. 49). Infrastrukturen har historiskt sett varit främst utformat utifrån bilismens behov och krav, medan cyklister och fotgängare betraktas som en gemensam trafikgrupp i planeringen. Denna struktur har därmed lett till att cyklister och fotgängare fått dela utrymme, trots att dess förutsättningar skiljer sig. Idag är idealet förändrat och numera betraktas cyklister och fotgängare som egna trafikslag (ibid., s. 42).

Malmö stad har identifierat i strategin att i Malmös centrala delar finns det koncentrationer av skadade äldre fotgängare. Bland annat nämns stadsområdena Ribersborg, Slottstaden och Hästhagen, med särskild hänvisning till omgivningen kring Regementsgatan och Mariedalsvägen som sådana koncentrationer (Gatukontoret, 2015, s. 36).

4.3.5 Mailkonversation med kontaktperson Gatukontoret

Förutom att kontaktpersonen hjälpt till med att välja ut relevanta planeringsdokument rörande äldre i gångmiljön, har denne även svarat på kompletterande frågor utifrån använda dokument. De kompletterande frågorna har delvis utgått från vad de äldre fotgängarna uppgav som barriärer i gångmiljön.

Kontaktpersonen skriver att det sker ett löpande arbete med att justera ojämna plattor på gångbanorna. När det gäller varför gångbanor förses med plattor, menar kontaktpersonen att även cyklisterna ställer krav på komfort och god framkomlighet, varav cykelbanorna har asfalt som underlag. Koncentrationen av skadade äldre fotgängare i bland annat Ribersborg, Slottstaden och Hästhagen, gissar kontaktpersonen beror på att många äldre bor i dessa områden och även rör sig mycket där. Angående kort gröntid vid övergångsställen följer Malmö stad Vägmarkesförordningen genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om trafiksignaler (TSFS 2014:30).

Enligt Trafiksäkerhetsstrategin kan varannan fotgängares olycka relateras till drift och underhåll. Kontaktpersonen skriver att just förra året var det mycket snö under januari till mars att olyckorna ökade i jämförelse med året innan, något som blev tydligt på gångbanorna. Kontaktpersonen berättar även att detta är främst fastighetsägarnas ansvar eftersom kommunen endast ansvar för 5 procent av gångbanorna i Malmö. Olyckorna var inte i samma utsträckning på cykelbanorna och därför finns det nu en åtgärd i Trafiksäkerhetsstrategin där kommunen ser över vad det skulle innebära om de tog över ansvaret för snöröjning. Denna åtgärd är dock inte påbörjad. Kontaktpersonen uppger även att Malmö stad för ett antal år sedan skickade ut informationsbroschyrer till fastighetsägare med information om vad för ansvar de har.

Kontaktpersonen bifogade även dokumentet *Stadens golv* där gula och röda Höganäsklinker förklaras, ett underlag som de äldre fotgängarna upplevde problematiska. Under 1940-talet tog asfalts- och betongstenstillverkning fart, men det användes också ofta två typer av klinkerplattor på Malmös trottoarer. Av dessa

är bara rester kvar, främst i områdena som byggdes på 1940-50-talen. Klinkern är från Höganäs och tillverkas inte längre (Malmö stadsmiljöprogram, 1998, s. 5-6). Denna Höganäsklinker är ett mycket typiskt markmaterial för Malmö, som förstärker karaktären av tidig funktionalism och förstärker områdenas karaktär (ibid., s.12). Utformningsprinciper som uppges är att behandlingen av stadens golv är detaljutformning av yttersta vikt. Malmö stad har även funnit att vissa detaljutformningar är specifika för just Malmö och bör behållas i framtiden (ibid., s. 14).

Kontaktpersonen uppgav även hur Malmö stads planering kan ta mer hänsyn till äldre i framtiden, med exempelvis fortsatta tillgänglighetsåtgärder, fördjupade olycksanalyser med åtgärder, ökade drift- och underhållsinsatser, fler bänkar och ett generellt ökat fokus på fotgängare.

4.4 Analys del 2

Utifrån den insamlade empirin från Malmö stad, kan man identifiera olika restriktioner som planeringen kan ge användaren, barriärer, samt olika konflikter som uppstår.

De *kapacitetsrestriktioner* som råder är efter fotgängarnas ålder och rörelsefunktion. Kapacitetsrestriktionerna skiljer sig mellan olika människor utifrån deras biologiska förmåga, men äldres kapacitetsrestriktioner som finns är både fysiska och psykiska, som förändras med åldern. Dessa kapacitetsrestriktioner uppkommer inte direkt inom planeringen, men planeringen måste kunna ta hänsyn till individernas restriktioner. Detta kan kopplas till tillgängligheten som måste uppnås för att individer ska kunna röra sig inom gångmiljön, och behöver utgå från den enskilda trafikantens behov och förmåga. Detta kan dock påverkas av att Malmö stad utgår från de äldre fotgängarnas kronologiska ålder, då att äldre räknas som 64 år och äldre. Malmö stad hanterar ofta äldre och funktionshindrade som två grupper med liknande behov, vilket även kan påverka hur tillgängligheten i gångmiljön ser ut och hur det planeras utifrån kapacitetsrestriktioner.

För att kunna uppnå tillgänglighet innebär det att fotgängarna behöver överkomma olika barriärer, som i detta fall främst är fysiska. Malmö stad har pekat ut olika barriärer som finns i gångtrafiken så som gemensamma gång- och cykelbanor, ojämn beläggning och underhållet av gångmiljön, vars funktion blir allt viktigare med exempelvis ålder och rörelsehinder. Malmö stad har i Fotgångsprogrammet berört trafikens barriäreffekt, som relaterar till Hägerstrands grundläggande restriktioner, som då omfattar de svårigheter individer kan ha att ta sig förbi hinder av olika slag i gångmiljön. Malmö stad nämner dock större barriärer så som järnvägar, trafikerade vägar och menar att barriärer kan vara avgörande för att anpassa trafiken där fotgängare är mer utsatta för olyckor. I gångstråksplanen har även brister identifierats som begränsar framkomligheten så som otrygga platser med dålig belysning, smala gångbanor eller ospecificerade hinder på gångbanorna. I gångstråksplanen hävdar Malmö stad att kombinerade gång- och cykelbanor utgör en otrygghetsfaktor, och separering med plattor på gångbanor är den tydligaste och vanligaste separeringen. Malmö stads identifierade barriärer kan påverka både den fysiska och sociala tillgängligheten. För att uppnå tillgänglighet för alla behöver trafiksystemet utformning, funktion och användning samverka med bebyggelse. Äldre behöver särskild omsyn för tillgänglighet och är i större behov av att kunna ta sig fram till fots. Det blir därför viktigt att Malmö stad inkluderar både mindre och större barriärer för att kunna nå till gångmiljöns alla aspekter för att uppnå tillgänglighet.

Det framgår även att äldre fotgängare som skadas i trafikmiljön är överrepresenterade. De över 64 år utgör endast 16 procent av befolkningen men representerar hela 23 procent av totala antalet skadade fotgängare. Malmö stad har också funnit olika koncentrationer av skadade äldre fotgängare, vilket kan indikera att gångmiljön begränsat, påverkat eller inte fungerat för dem. Gångytans jämnhet är av stor betydelse för äldre och funktionshindrade, och dessa grupper blir mer sårbara när kvaliteten på gångbanor inte blir riktigt bra. *Kopplingsrestriktioner* kan därmed skapas genom att gångmiljöns alla funktioner inte samverkar med de äldre fotgängarna. Kontaktpersonen uppger dock att det sker ett löpande arbete med att justera ojämna plattor på gångbanorna.

Malmö stad menar också att det saknas tydliga riktlinjer för hur man borde ta hänsyn till fotgängare i planeringen. Detta beror främst på att det är svårt att planera utifrån alla stadsområdets karaktäriseringar och att man därför inte kan tillämpa samma planering för alla områden. Kontaktpersonen hävdade att cyklisterna också ställer krav på komfort och god framkomlighet, därav cyklisterna förses med asfalt som underlag. Detta sker dock i konflikt över Malmö stads generella prioriteringstriangel där fotgängarna prioriteras över cyklisterna, vilket även innebär att tillgängligheten blir större för cyklisterna och fotgängarna bortprioriteras. *Styrningsrestriktioner* uppstår därför när Malmö stads planering påverkar äldre fotgängare och deras tillgänglighet. I Stadens golv förklaras även klinkern som väljs att ha kvar trots dess problematik eftersom det bidrar till att karaktärisering kvarstår för Malmö stad. Denna restriktion innebär att äldre inte kan styra över sådana beslut, men även restriktioner inom kommunen som inte kan tillgodose alla perspektiv i gångmiljön. Det uppstår även en konflikt mellan gångmiljön och tillgängligheten eftersom Malmö stad inte enbart har ansvar för underhåll och drift av många gångbanor, utan då det främst är fastighetsägare som ska bära det ansvaret. 51 procent av skador bland fotgängare kan kopplas till bristande underhåll och drift av gångbanor. De äldre fotgängarna påverkas därmed av styrningsrestriktionerna, men även Malmö stad och fastighetsägare. Det råder otydligheter kring vem som egentligen har eller bör ha makten och kontrollen över styrningsrestriktionerna.

Under *styrningsrestriktioner* uppkommer även problematiken med att normen tidigare och länge varit kring bilism, och påverkat gångmiljöns funktion och förutsättningar för att fungera. Infrastrukturen har historiskt sett varit utformad utifrån bilisms krav och förutsättningar, därav fokus på gång- och cykeltrafik uppkommit under senare tid. För att tillgänglighet ska finnas för alla behöver utformning, funktion och användning med bebyggelse, och behöver särskild omtanke för bland annat äldre, som är kan vara särskilt beroende av möjligheterna att ta sig fram till fots.

Malmö stad lägger fram tre grundläggande aspekter för en ökad fotgängartrafik: attraktivitet, komfort och orientbarhet. Man menar att eftersom fotgängare färdas långsammare och hinner då upptäcka mer av omgivningen. Fotgängare generellt är

mer uppmärksamma på detaljutformning och har en tendens att välja vägar som är vackra och trevliga. Man vill att upplevelsen ska vara lika viktig som den effektiva förflyttningen. Den sociala tillgängligheten kan därmed påverkas genom att de äldre fotgängarna ser mer av omgivningen och får en uppfattning om hur gångstrukturen ser ut. Både den sociala och fysiska tillgängligheten påverkad över hur gångmiljön upplevs och fungerar efter olika situationer som sker under en utfärd.

5. Slutsats och diskussion

Denna uppsats är uppdelat i två teman: hur äldre upplever gångmiljön och hur Malmö stad planerar för äldre fotgängare. Syftet är att undersöka hur planeringen kan begränsa, skapa möjligheter eller påverka äldres upplevelser i innerstadens gångmiljö. I detta avsnitt behandlas temanans resultat och analys för att diskutera syftet, följt av diskussion som ger avslutande kommentarer och förslag till vidare forskning.

5.1 Slutsats

Frågan som belysts i denna uppsats är hur äldre fotgängare upplever gångmiljön och hur den fungerar för dem. Studien har genom intervjuer med äldre fotgängare konstaterat att gångmiljön är betydelsefull och de är ofta ute i gångmiljön. De äldre fotgängarna är till viss grad mycket beroende av en fungerande gångmiljön. Empiri och teori har tillsammans konstaterat att de äldre fotgängarna är generellt sätt inte begränsad av stadens gångstruktur som helhet. De äldre fotgängarna upplever olika punkter av barriärer i gångmiljön och påverkas av dessa. Huvudsakligen har fyra barriärer identifierats i Malmös västra innerstad: korta grönljus över övergångsställen, ojämn beläggning, cyklisters beteende och ojämn beläggning med hänvisning till specifikt underlag. Andra hinder som också identifierats är höga trottoarkanter, biltrafik, mörker, beteende hos trafikanter och elsparkcyklar. Tillgången till tillgänglighet innebär ofta att man också behöver överkomma barriärer av olika slag, som i denna studie främst är av fysisk eller social karaktär. De äldre fotgängarna upplever att de överkommer barriärer både av fysisk och social karaktär eftersom de anpassar sig till förutsättningarna i rummet, men att de kan bli begränsade för stunden. Detta verkar dock inte påverka långsiktig tillgänglighet eftersom de fortsätter att nå ut till gångmiljön. De äldre fotgängarna upplever därmed till viss grad god tillgänglighet till deras aktiviteter och kan nå sitt utbud inom ett hanterbart avstånd inom en viss tid från sin startpunkt.

Dessutom har frågan hur Malmö stad planerar för äldre fotgängare belysts. Det råder oklarheter kring hur Malmö stad egentligen vill och ska planera utifrån äldre i gångmiljön. Trots att olika planeringsunderlag och strategier tagits fram är det inte alltid klart vilka regler eller riktlinjer som ska följas för att prioritera fotgängare generellt. Malmö stad är även begränsad i planeringen av äldre fotgängare, som ofta fortfarande ses som en gemensam grupp med funktionshindrade. De äldre fotgängarna tenderar att bli som mest sedda i statistik kring trafiksäkerhet och i statistik, men Malmö stad brister i förebyggande arbete genom att inte inkludera äldre i frågor om hur gångbanor kan öka tillgängligheten, möjligheter och friheten till äldre. De höga siffrorna med skadade äldre fotgängare visar att tillgängligheten är begränsad, men även att det är barriärer som ger upphov till dessa skador. Restriktioner utifrån Hägerstrands tidsgeografi visar även att det uppstår konflikter inom Malmö stads planering och de äldre fotgängarna. Restriktionerna som analyserats visar även att dessa inte bara begränsar användarna för gångmiljön, utan kan även innebära restriktioner för den kommunala planeringen.

5.2 Diskussion och förslag till vidare forskning

Det har kunnat konstaterats att det finns lite planering som är anpassat efter äldre fotgängares upplevelser och restriktioner i gångmiljön. Den lokala planeringen verkar sällan ta särskild hänsyn till äldres behov i gångmiljön och vad som upplevs verkar inte alltid stämma överens med vad som planeras. Malmö stad uppger att fotgängare prioriteras, men det råder inga tvivel över att denna grupp ofta är begränsad i gångmiljön och ibland bortprioriteras. Tillgängligheten måste förbättras för äldre fotgängare för att uppnå Malmö stads mål om jämställdhet för alla, och för att det ska bli möjligt för äldre att åldras säkert, tryggt och begränsningsfritt i staden.

Den kommunala gångplaneringen väntar också nya utmaningar med en utvecklande transportteknologi. För några år sedan dök elcyklar upp och det senaste året har även elsparkcyklar uppkommit i gångtrafiken. Det blir därmed separationsproblematik för vad som gälls som cykel och gång. De äldre fotgängarna

anpassar sig efter barriärer, men förmågan att kunna anpassa sig är begränsad och blir problematiskt. Deras sociala tillgänglighet kan därmed bli det som påverkas mest i gångtrafiken, eftersom fysiska hinder blir hanterbara.

Denna uppsats bidrar med äldres upplevelser av gångmiljön i den lokala kontexten och även med hur Malmös stad planerar mer specifikt utifrån äldre fotgängare. Uppsatsen har fokuserat på restriktioner för att identifiera hur äldre och planeringen påverkas av restriktioner. Studien har behandlat gång som ett ensamstående färdssätt och inte tillsammans med andra transportsätt, vilket tydliggör innebörden av gångmiljöns funktion för befolkningsgruppen äldre. Från början var tanken att studera de äldre individernas rörelsemönster vilket fick överges på grund av bristande intresse och tidsmässig aspekt, men vidare forskning med rörelsemönster hade varit intressant eftersom det hade kunnat ge större insyn i hur de äldre mer konkret blir påverkade av gångmiljön och hur deras rörelse i den urbana gångmiljön ser ut. Vidare forskning hade även kunnat inkludera nya teknologier som påverkar dimensionerna i gångmiljön, med exempelvis elcyklar och elsparkcyklar. Äldre är en grupp som kanske inte uppfattar dessa nya dimensioner som exempelvis unga i gångmiljön, och kan bli hindrade i deras rörelsefrihet.

Forskningsinriktningar som rekommenderas är:

- Rörelsemönster av äldre i gångmiljön med fokus på barriäreffekter.
- Nya transportteknologiers påverkan på äldre fotgängare.

Referenslista

- Berg, J. 2015. Så formas vardagens mobilitetsmönster. *Äldre i centrum* [online]. Tillgänglig på <http://www.aldreicentrum.se/till-tidskriften/2015/Nr-42015--Lange-leve-aldrerorelsen/Sa-formas-vardagens-mobilitetsmonster/> [Hämtad den 15 mars 2019].
- Bohlin, M. & Elbe, J. 2007. *Utveckla turistdestinationer: ett svenskt perspektiv*. Uppsala: Uppsala Publishing House.
- Bryman, A. 2011. *Samhällsvetenskapliga metoder*. Andra upplagan. Malmö: Liber
- Buffel, T., Philipson, C., Scharf, T. 2012. Ageing in urban environments: developing 'age-friendly' cities. *Critical Social Policy*. 32 (4) s. 597-617.
- CASE. 2018. *Om CASE*. [online]. Tillgänglig på <https://www.case.lu.se/om-case> [Hämtad den 3 maj 2019]
- Denscombe, M. 2014. *The good research guide: for small-scale research projects*. Femte utgåvan. Maidenhead: Open University Press.
- Ellegård, K. 2001. Att hitta system i den välkända vardagen. I Ellegård, K. & Wihlborg, E., (red). 2001. *Fånga vardagen – ett tvärvetenskapligt perspektiv*. Lund: Studentlitteratur. s. 41-66.
- Gatukontoret. 2012. *Fotgängarprogram Malmö stad 2012-2018*. Malmö: Malmö stad. Tillgänglig på <https://malmo.se/download/18.d8bc6b31373089f7d9800079234/1491301348216/NV+Fotg%C3%A4ngarprogram+webben.pdf> [Hämtad 19 mars 2019].
- Gatukontoret. 2014. *Gångstråksplan*. Malmö: Malmö stad. Tillgänglig på <https://malmo.se/download/18.5f3af0e314e7254d70ebf24d/1491301887889/G%C3%A5ngstr%C3%A5ksplanen+140915.pdf> [Hämtad den 20 april]
- Gatukontoret. 2015. *Trafiksäkerhetsstrategi*. Malmö: Malmö stad. Tillgänglig på

- https://malmo.se/download/18.41768749161d675215aae90/1520352069340/tss_korradd+20160929_utanskartillwebb.pdf [Hämtad den 3 maj 2019].
- Gregory, D., Johnson, R., Pratt, G., J. Watts, M. & Whatmore, S. (red.) 2009. *The Dictionary of Human Geography*. Femte utgåvan. Chichester: Wiley-Blackwell.
- Jönsson, A. 2018. *En bättre plats att åldras på – Arbete för åldringsvänliga städer i Norden*. [pdf] Stockholm: Nordens välfärdscenter [Hämtad den 13 mars 2019]
- Lind, R. 2014. *Vidga vetandet: en introduktion till samhällsvetenskaplig forskning*. Lund: Studentlitteratur.
- Malmö stad 2016. *Trafik- och mobilitetsplan – för ett mer tillgängligt hållbart Malmö*. [pdf] Tillgänglig på http://malmo.se/download/18.16ac037b154961d0287b3d8/1491303428445/MALM_TROMT_210x297mm_SE.pdf [Hämtad den 27 mars 2019]
- Malmö stad 2019. *En ung stad*. [online]. Tillgänglig på <https://malmo.se/Service/Om-Malmo-stad/Demokrati-beslut-och-paverkan/Fakta-och-statistik/Befolkning/Aldersstruktur.html> [Hämtad den 25 mars 2019]
- Malmö stad. 2018. *Översiktsplan för Malmö – Planstrategi*. [pdf] Malmö: Malmö stad. Tillgänglig på https://malmo.se/download/18.270ce2fa16316b5786c18924/1528181608562/%C3%96VERSIVERSIKT+F%C3%96R+MALM%C3%96_antagen_31maj2018_lowres.pdf [Hämtad den 29 april 2019]
- Malmö stadsmiljöprogram. 1998. *Stadens golv*. Malmö stadsbyggnadskontor & Gatukontoret. Tillgänglig på https://malmo.se/download/18.7de6400c149d2490efbfcd/1491299925040/Stadens+golv_web.pdf [Hämtad 24 maj 2019].
- May, T. 2013. *Samhällsvetenskaplig forskning*. Lund: Studentlitteratur.
- Plouffe, L. & Kalache, A. 2010. Towards Global Age-Friendly Cities: Determining Urban Features that Promote Active Aging. *Journal of Urban Health*. 87 (5). s. 733-739.

- SCB. 2018. *Sveriges framtida befolkning 2017-2070*. Demografiska rapporter 2018:1
- TRAST. 2015. *Tillgänglighet*. SKL, Trafikverket & Boverket. Underlag till Handbok: Utgåva 3. Tillgänglig på https://www.trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3_underlag_till_handbok.pdf [Hämtad den 15 maj 2019]
- Wennberg, H. 2011. *Trygga och säkra gångmiljöer för äldre fotgängare – jämförelse av upplevelser och objektiv säkerhetssituation* [pdf]. Lund: Trivector Traffic. Tillgänglig på https://www.trafikverket.se/contentassets/53419444de334f27afe602c9f1555475/2011_27_skyltfonden_trygga_och_sakra_gangmiljoer_for_aldre.pdf [Hämtad den 15 mars 2019].
- Åquist, A.C. 1992. *Tidsgeografi i samspel med samhällsteori*. Avhandling. Lunds universitet.

Bilagor

Bilaga A: Intervjuguide för äldre fotgängare.

Hur ofta brukar du vara ute i gångmiljön?

Väljer du främst gång som transportsätt?/När väljer du gång som transportsätt?

Hur upplever du känslorna inför att gå ut?

Upplever du att du blir mer beroende av en anhörig eller närstående för att gå i området?

Vad är det för slags hinder du oftast träffar på i gångmiljön?

Om du vet att det uppkommit ett hinder på din vanliga gångväg, tar du då en omväg till hindret är löst?

Upplever du att hinder och förändringar i gångmiljön förändrar din inställning till nästa utfärd?

Hur tycker du att gångmiljön fungerar? Är den bra kopplad till exempelvis bussen, matbutiken eller vårdcentralen?

Hur hade din upplevelse kunnat förbättras? Finns det någonting du saknar?

Har du upplevt några förbättringar i områdets gångmiljö?

Bilaga B: Kompletterade frågor till kontakten till Gatukontoret.

Varför väljer man främst plattor på gångbanan och inte asfalt för exempelvis minimera fallrisk hos äldre?

Vilka riktlinjer är det som följs gällande grönljus och hur tänker Malmö stad kring anpassningen av sådana övergångsställen?

Varannan fotgängares olycka kan relateras till drift och underhåll. Tror ni att detta kan vara relaterat till att det är fastighetsägare som bär ansvaret av ytan runt fastigheten? Finns det några strategier/planer/åtgärder som gjort för att påverka eventuellt bristfällig underhållning på gångytorna av fastighetsägarna?

Det finns en koncentration av skadade äldre fotgängare i den centrala delarna av Malmö, bland annat nämns Ribersborg, Slottstaden och Hästhagen. Varför tror ni att en koncentration av skadade äldre finns just här?

Hur kan man anpassa gångbanorna med Höganäsklinker och vem ansvarar för det underhållet?

En mer generellt fråga, hur kan Malmö stad ta mer hänsyn till äldre i framtidens planering och utöka deras rörelse i staden?