

# Trygghetsskapande vid tågstationer.

*En jämförelse av detaljplaneringsarbeten  
i Hyllie, Rosengård och Åkarp.*

*Författare: Alice Petersson  
Handledare: Nicklas Guldåker*

*SGEL36 Samhällsgeografi: Examensarbete inom  
Kandidatprogrammet i samhällsplanering*

*Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi  
Lunds universitet  
4 juni, 2020*

## Abstract

This comparative thesis investigates in what ways municipal detailed planning of three train station areas considered perceived safety. It further examines how strengths and weaknesses in each case's perceived safety methodology can be understood through established planning models/concepts and existing academic research on Swedish perceived safety planning. Finally, the study concludes how future planning projects related to train stations could improve their planning for perceived safety.

Three planning cases were studied: Hyllie station and Rosengård station in the city of Malmö, and Åkarp station in the municipality of Burlöv. These were analyzed through qualitative content analysis of planning documents and interviews with planners related to the cases. Results showed that all three cases employed perceived safety models of crime prevention, placemaking, social control, integrating functions and traditional situational measures, though some were utilized more than others. While previous research has critiqued Swedish perceived safety planning for lacking structure, guidelines and knowledge, this study concluded that a flexible, cooperative and continuous work structure for perceived safety planning was considered the most effective and successful by planners, as long as good communication and the right mix of competences were present.

*Nyckelord: trygghet, platsupplevelse, kollektivtrafik, detaljplanering, metodik*

# Innehållsförteckning

<b>Innehållsförteckning</b>	<b>3</b>
<b>Tabeller och bilder</b>	<b>4</b>
<b>1. Introduktion</b>	<b>5</b>
1.1 Inledning: Trygghetsplanering på tågstationer	5
1.2 Syfte och frågeställningar	5
1.2.1 Avgränsningar	6
1.2.2 Uppsatsens disposition	7
<b>2. Litteraturoversikt och teoretisk grund</b>	<b>7</b>
2.1 Litteraturoversikt	7
2.1.1 Vad är trygghet?	8
2.1.2 Planering för trygghet	8
2.1.3 Utsatthet vid tågstationer	8
2.1.4 Studerade otrygghetsfaktorer vid tågstationer	9
2.1.5 Forskning om svensk trygghetsplanering	10
2.2 Konceptuella och teoretiska utgångspunkter	11
2.2.1 Situationell trygghet: Överblickbarhet, orienterbarhet och skötsel	11
2.2.2 Platsbaserat brottsförebyggande och CPTED	11
2.2.3 Funktionsintegrerade miljöer och social kontroll	12
2.2.4 Platsskapande och platsidentitet	12
<b>3. Områdesbeskrivningar</b>	<b>13</b>
3.1 Hyllie stationsområde	13
3.2 Rosengårds stationsområde	14
3.3 Åkarps stationsområde	15
3.4 Trygghetsundersökningar i områdena	15
<b>4. Metod</b>	<b>16</b>
4.1 Kvalitativa och komparativa fallstudier	16
4.1.1 Urval av fallstudier	17
4.2 Material och källor	17
4.2.1 Urval och analys av plandokument	17
4.2.2 Urval och analys av intervjuer	18
4.3 Kodningsprocessen	19
4.4 Generaliserbarhet och reproducerbarhet	20
<b>5. Analys</b>	<b>20</b>
5.1 Arbetssätt för trygghetsskapande	21
5.1.1 Hyllie	21
5.1.2 Rosengård	22
5.1.3 Åkarp	23

5.2 Trygghetsskapande modeller i planeringen	24
5.2.1 Trygg miljödesign (överblickbarhet, orienterbarhet och skötsel)	25
5.2.2 Platsbaserat brottsförebyggande	28
5.2.3 Människoflöden och funktionsintegrering	30
5.2.4 Trygg platsidentitet	34
5.2.5 Övriga aspekter i trygghetsplaneringen	37
5.3 Komparativ analys: Styrkor och svagheter i arbetssätt	39
5.3.1 Metodik och kompetenser	40
5.3.2 Trygghetsunderlag	41
5.3.3 Medborgardialog	42
5.3.4 Säkerhet gentemot trygghet	43
5.3.5 Planering över organisations- och ansvarsgränser	43
5.3.6 Sociala strukturer i trygghetsplanering	45
<b>6. Slutsatser</b>	<b>46</b>
6.1 Implementering av trygghetsskapande modeller	46
6.1.1 Implementering av trygghetsskapande	46
6.1.2 Arbetsprocessen för trygghetsskapande	47
6.2 Styrkor och svagheter i det trygghetsskapande arbetet	47
6.2.1 Organisation och arbetsstruktur	47
6.2.2 Medborgardialoger och underlag	48
6.2.3 Sociala trygghetsåtgärder	49
6.3 Rekommendationer till framtida planeringsprojekt	49
<b>Referenser</b>	<b>50</b>
<b>Appendix 1</b>	<b>55</b>
<b>Appendix 2</b>	<b>58</b>

## **Tabeller och bilder**

Tabell 2.1.3	9
Tabell 3.4	16
Tabell 4.2.1	18
Tabell 4.3	20
Tabell 5.2	24
Bild 3.1.1	13
Bild 3.1.2	13
Bild 3.2.1	14
Bild 3.2.2	14
Bild 3.3.1	15
Bild 3.3.2	15

# 1. Introduktion

## 1.1 Inledning: Trygghetsplanering på tågstationer

Enligt Boverket (2019a) så är det en demokratisk rättighet att alla medborgare ska kunna vara trygga i offentliga rum. Trygghet har i det här arbetet definierats som individens och grupperns subjektiva, upplevda utsatthet på en plats, till skillnad från säkerhet som är den verkliga risken att bli utsatt (Boverket, 2019d).

Tågstationer har en tendens att bli hotspots för brottslighet och otrygghet (Tryggare Sverige, 2019). Det satsas idag stort på att utveckla tågtrafiknätet runt Malmö med projekt som Citytunneln, Kontinentalbanan, och utbyggnaden av fyrspar mellan Malmö och Lund. Då är tryggheten på tågstationer särskilt viktig för att stärka det kollektiva resandet och göra stationsnära lägen attraktiva (Boverket, 2019a).

Men svensk planering har fått kritik för att trygghet ofta hanteras utan genomtänkta organisationsstrukturer, kritiska förhållningsätt eller tillräckliga underlag (Berglund Snodgrass, 2016). Detta pekar på behovet av att närmare förstå hur arbetsprocesserna för trygghetsplanering vid tågstationsområden faktiskt fungerat under de närmaste 20 åren, särskilt eftersom tågtrafikens tillgänglighet, attraktivitet och trygghet är centralt för den långsiktiga utvecklingen av hållbart resande och tillväxt i Malmö-Lundregionen och Öresundsregionen (Malmö stad, 2019a, s.57).

Den här studien har undersökt hur trygghetsfrågor hanterats i detaljplaneringen för tre tågstationsområden:

- Hyllie station i Malmö, en internationell trafiknod som skulle driva utvecklingen av en ny stadsdel (Citytunneln, 2010).
- Rosengård station i Malmö, en stadsförnyelseinvestering som skulle överbygga mentala och socioekonomiska barriärer i området (Bennewitz, 2020).
- Åkarp station i Burlövs kommun, som tillsammans med järnvägsspåren sänks under jord för att knyta samman Åkarp över spårbarriären och bilda ett nytt centrum i orten (Trafikverket, 2016).

## 1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med detta arbete är att granska hur planerare i detaljplaneringen för stationsområden har tänkt och arbetat med trygghet, utifrån arbetsprocesser, planeringsunderlag och resultat från forskning om trygghet. Arbetet ska genom analys ta fram styrkor och svagheter i olika trygghetsplaneringsarbeten för tågstationsområden, för att stödja utformningen av framtida planeringsarbeten för tågstationsmiljöer.

De fall som studerats i denna uppsats är relaterade till tre stationsområden: Hyllie station och Rosengård station i Malmö, och Åkarp station i kranskommunen Burlöv. Dessa stationer valdes för att få en blandning av centrala och perifera stationsområden på platser med olika karaktärer och socioekonomiska kontexter. Till exempel så upplevs stationer i perifera lägen ofta som mer otrygga av resenärer (Fröidh et al, 2018, s.7).

Studien utgår från följande frågeställningar:

1. Vilken hänsyn har tagits till trygghetsskapande vid detaljplaneringen av respektive tågstationsområde och dess närmaste omgivning?
  - 1a. I vilken omfattning och på vilka sätt implementerades trygghetsskapande i detaljplanerna och deras planeringsunderlag (riktlinjer, samråd, dialoger, områdesanalyser)?
  - 1b. Hur såg arbetsprocessen för trygghetsskapande ut?
2. Vad var tågstationsområdenas trygghetsplaneringsarbetens styrkor och svagheter, analyserat utifrån forskning om utmaningar i svensk trygghetsplanering?
3. Vilka lärdomar kan dras från den trygghetsskapande detaljplaneringen vid stationsområdena, för att öka tryggheten vid och på nya tågstationsområden?

### **1.2.1 Avgränsningar**

Medan många olika strategidokument på förvaltningsnivå och på kommunal, regional och nationell nivå kan anses vara relevanta för trygghet och tågstationsplanering, så omfattar denna studie enbart dokument som ska ha påverkat trygghetsplaneringen enligt detaljplanerna och intervjuer. De planområden som arbetet undersöker avgränsas av detaljplanernas geografiska område, men exkluderar också de delar av Åkarps detaljplan som bara beskriver spårdragningen.

Eftersom undersökningen har behövt begränsas i dokumenturval, intervjuer och omfång, så ska studien inte betraktas som en fullständig analys av alla trygghetsöverväganden som gjorts i fallstudierna eller av alla underlagsdokument som finns tillgängliga. Istället syftar undersökningen till att ge en översikt av trygghetsskapandet i detaljplaneringsfasen, där djupanalysen fokuserar på vilka variationer, möjligheter och problem som uppstått i trygghetsplaneringen utifrån förutsättningarna på platsen och i arbetsstrukturerna.

Studien intervjuade kommunala planerare som har varit involverade i detaljplaneringen. Detta innebär att perrong- och spårytorna får mindre fokus eftersom de vanligtvis har hanterats av Trafikverket. Den gestaltning som utförts efter detaljplanen ingår heller inte i studien.

### **1.2.2 Uppsatsens disposition**

Uppsatsen inleds med en litteraturoversikt, som förklarar trygghetskonceptet, en sammanställning av forskning om trygghetsplanering, samt trygghetsbilden på tågstationer idag. Därefter presenteras uppsatsens teoretiska grund, där ett urval av etablerade teorier och koncept i trygghetsskapande planering sammanfattas ur ett kritiskt perspektiv. Kapitlet "Områdesbeskrivningar" presenterar sedan en bakgrund om Hyllie, Rosengårds och Åkarps stationsområden och sammanfattar kort de trygghetsundersökningar som gjorts i områdena. Detta följs av ett metodavsnitt där studiens metod, källor och forskningsansats granskas.

Metodsektionen följs av analyskapitlet, som består av tre delar. Först sammanfattas arbetssätten för trygghetsskapande i detaljplaneringen för Hyllie, Rosengård och Åkarp efter vad som framgått i kodningen av plandokument och intervjuer. Därefter analyseras hur trygghetsskapande modeller och koncept har applicerats vid varje stationsområde, baserat på det kodade materialet och den teoretiska grund som tidigare presenterades i avsnittet "Konceptuella och teoretiska utgångspunkter". Slutligen analyseras de olika detaljplaneringsarbetena komparativt, genom att jämföra hur väl varje stationsområdes detaljplanering löst de planeringsproblem som ofta uppstår kopplat till trygghetsskapande enligt avsnittet "Forskning om svensk trygghetsplanering" i litteraturoversikten.

Uppsatsen avslutas med slutsatsen, som besvarar frågeställningarna och består av två delar. Först diskuteras hur trygghetsskapande modeller implementerats och om de kan sägas fånga trygghetsplaneringens olika vinklar. Därefter sammanställs de resulterande styrkorna och svagheter i de trygghetsskapande arbetssätten, och det förs en diskussion om vidare lärdomar framtida planeringsprojekt kan ta med sig.

## **2. Litteraturoversikt och teoretisk grund**

### **2.1 Litteraturoversikt**

Litteraturoversikten beskriver trygghetsbilden vid svenska tågstationer idag och presenterar sedan ett urval av den forskning som gjorts om trygghetsplanering i Sverige.

### **2.1.1 Vad är trygghet?**

Generellt kan man säga att trygghet är *upplevelsen* av utsatthet för olika risker, vilket separerar begreppet från säkerhet som är den *faktiska eller statistiska* risken för att utsättas (Boverket, 2019d). En trygghetsupplevelse kan förklaras som en kognitiv bedömning av en enskild situations plats, tid och sociala kontext. Detta formas av oräkneliga komplexa faktorer, som t.ex. personens erfarenheter, frivillighet, kontrollmöjligheter, egennytta, kön och ålder (Proske, 2019, s.8). Men otrygghet kan även förstås som en känslobaserad stressupplevelse, grundad i individens instinktiva emotionella respons till en situation (Zajonc, 1980).

Trygghet är också socialt betingat, eftersom tryggheten upplevs olika beroende på hur man identifierar sig själv och ser på andra människor. Kvinnor upplever till exempel otrygghet till större grad än män gör i Sverige, särskilt kopplat till sexuella trakasserier och övergrepp (NTU, 2019), och en vanlig anledning till otrygghet vid tågstationer är att vissa personer som befinner sig där upplevs som obehagliga, enligt Boverket (2019c).

### **2.1.2 Planering för trygghet**

Svenska kommuner har börjat ge trygghetsfrågor allt mer uppmärksamhet under de senaste åren, då tryggheten betraktas som avgörande för individens möjlighet att delta i det offentliga rummet. Kommuner åtgärdar främst trygghet genom att visuellt designa platsmiljöer utifrån standardprinciper som t.ex. belysning och synlighet. Detta kombineras med initiativ för att skapa kollektiva, aktiva medborgare som engagerar sig i området och en gemenskap för att bygga respekt, tillit och gemensam kontroll (Berglund Snodgrass, 2016).

Fram till för cirka 30 år sedan så brukade internationell stadsplanering också förebygga otrygghet genom standardprinciper i miljödesign och infrastruktur. Men internationellt har man under senare tid försökt bemöta mer komplexa orsaker till våld och otrygghet. Det är allt vanligare att planering tillämpas för att försöka lösa platsers och människors bakomliggande orsaker till otrygghet eller utsatthet, genom att t.ex. koordinera olika lösningar eller arbeta med trygghet utifrån genusperspektiv (Whitzman, 2011, s.369).

### **2.1.3 Utsatthet vid tågstationer**

Det har inte gjorts någon storskalig studie av brottsutsatthet eller trygghet i Malmöområdets tåg- och kollektivtrafik, men i 2019 gjordes en trygghetsenkätstudie av kollektivtrafikresande med studenter i Stockholm och kranskommunen Huddinge. I Stockholmsenkäten skedde 60% av de sexuella brotten på stationen, medan 55% av alla sammantagna brott skedde på vägen till eller från stationen. Tåg- och tunnelbaneresor var genomgående mer brottsutsatta och upplevdes mer otrygga än bussresor (Ceccato et al, 2019).



45% av tillfrågade studenter i Stockholm hade utsatts för sexuella trakasserier eller övergrepp i kollektivtrafiken, och 7% hade utsatts för andra allvarliga brott. Kvinnor utsattes till större grad för trakasserier, upplevde större otrygghet i kollektivtrafiken och var troligare att anpassa sina resebeteenden av säkerhets- och trygghetsskäl (Ceccato et al, 2019).

Tabell 2.1.3 visar hur studenterna svarade i Stockholm och dess kranskommun Huddinge. Dessa erfarenheter från ett svenskt storstadsområde med en närliggande pendlarkommun kan tänkas vara någorlunda jämförbara med resenärupplevelsen på Malmös och Burlövs kommuns tågstationer.

**Tabell 2.1.3: Sammanställning av studenters trygghet på tåg- och tunnelbanestationer i Stockholm och Huddinge.**

	Stockholm		Huddinge	
	Män	Kvinnor	Män	Kvinnor
Tycker stationer och vägen till dem känns säkra när det är mörkt ute	84%	49%	87%	31%
Vidtar försiktighetsåtgärder vid tåg- och tunnelbaneresor	24%	50%	18%	58%
Upplevt sexuella trakasserier eller sexuellt våld vid tåg eller tunnebana...	27%	62%	33%	68%
...Varav verbala sexuella trakasserier	34% (av de som trakasserats)		47% (av de som trakasserats)	
...Varav icke-verbala sexuella trakasserier eller sexuellt våld	17% (av de som trakasserats)		32% (av de som trakasserats)	
Utsatts för annat allvarligt brott det senaste året (rån, våldtäkt, överfall)	7%		6%	

Data från enkätstudie (Ceccato et al, 2019). Sammanställt av Petersson, A. (4 april 2020).

#### 2.1.4 Studerade otrygghetsfaktorer vid tågstationer

Stiftelsen Tryggare Sverige genomförde 2018-2019 en trygghetsbesiktning av två tågstationer i Hässleholm och Lund. De vanligaste polisanmälda brotten i Hässleholm och Lund var cykelstöld, hot och trakasserier, samt innehav av narkotika. Hotfullhet och trakasserier hade ökat, och stationerna identifierades som hotspots för brott även om städerna generellt var mycket säkra (Tryggare Sverige, 2019). Utvärderingen kom fram till att trygghetsbristerna framför allt fanns i:

- Områdenas rumsliga tydlighet (avgränsning mellan privata och offentliga ytor, oklara ansvarsförhållanden, informationsskyltar)
- Bristen på social kontroll (begränsade möjligheter för människor att formellt eller informellt övervaka och ingripa på platsen)
- Bristande information (om pågående åtgärder, felanmälan, stöd till brottsoffer).

(Tryggare Sverige, 2019)

En kvalitativ enkätstudie som kartlade svenska tågstationer med ett statistiskt trygghetsindex, visade att stationer med matserveringar eller inbyggda trappor till plattformen upplevdes som mer trygga, medan pågående konstruktionsarbete upplevdes som mindre tryggt. Man såg också att perifera stationer generellt var mer otrygga än centralt lokaliserade stationer (Fröidh & Ceccato, 2017).

En enkätstudie om trygghetsupplevelsen hos resenärer på bussknytpunkten Södervärn i Malmö, visade att tryggheten framför allt färgades av vårdslös körning, nedskräpning och skadegörelse, samt ordningsstörande alkoholpåverkade människor. Många uppgav också att Södervärn var ogästvänligt gestaltat. Platsen upplevdes främst otrygg på kvällen när den var mindre befolkad, och Södervärns rykte var till stor del färgat av saker folk hört om droghandel, narkotikapåverkade och 'obehagliga människor' (Öström & Maroun, 2018).

### **2.1.5 Forskning om svensk trygghetsplanering**

Enligt en enkät- och intervjustudie med planerare i Sverige, så finns det en brist på förståelse av trygghetsbegrepp inom planering. Planerarna tyckte att det saknas vetenskaplig grund och enhetlighet mellan trygghetsriktlinjer, och att planeringen saknar etablerad metodik för att arbeta med trygghet (Boverket, 2019a, s.23). Kommunarbetare runt om i landet uppgav också i en enkätstudie att trygghetsåtgärder ofta är kortsiktiga och har ett alltför stort fokus på miljödesign, istället för att ta sig an de sociala utmaningar och strukturella utsattheter i samhället som också formar platstryggheten, t.ex. mäns våld mot kvinnor (Sandberg et al, 2017, s.6, 28).

Kommuner tenderar enligt Boverket att prioritera säkerhetsfrågor över trygghetsfrågor utan att först förankra besluten i platsens och situationens faktiska problembild (Boverket, 2019a, s.23). Kommuners planeringsunderlag utformas lätt för att bekräfta givna åtgärder, istället för att hitta rotorsakerna till otryggheten och åtgärda dem på nytänkande sätt (Berglund Snodgrass, 2016). Det är också vanligt att olika samhällsgruppers behov och upplevelse av trygghet inte förs in i gestaltningen (Boverket, 2019a, s.23). Flera akademiker anser slutligen att svensk planering ligger efter internationella motsvarigheter i kunskaper och arbetsprocesser kring trygghet (Boverket, 2019b; Ceccato, 2013).

Vania Ceccato har undersökt trygghetsfrågor i Sverige och internationellt, och har beskrivit att tågstationernas omgivning och anknytande gångstråk ofta är ett stort problem. Där är ansvaret för tryggheten och säkerheten inte tydligt uppdelat mellan offentliga och privata aktörer, vilket skapar 'gråzoner' där ingen tar ansvaret och kostnaden för trygghetslösningar. Existensen av gråzoner, kombinerat med att planering inte tar in medborgarnas erfarenheter, innebär att trygghetsinvesteringar kanske inte läggs där de behövs mest: på vägarna till och från stationen (Ceccato, 2013, s.145).

## 2.2 Konceptuella och teoretiska utgångspunkter

Koncepten och teorierna i detta avsnitt användes i analyskapitlet som grund för att analysera styrkor och svagheter i stationsområdenas trygghetsskapande planering.

### 2.2.1 Situationell trygghet: Överblickbarhet, orienterbarhet och skötsel

Situationellt trygghetsskapande fokuserar på hur fysisk miljödesign formar trygghetsupplevelsen (Boverket, 2019a, s.5). Detta har ofta varit grunden för trygghetsskapande i klassisk stadsplanering. På 1800-talet så lade London stora summor på gasbelysning för att försvåra brottslighet och göra gatumiljöerna tryggare på kvällarna. Att öka synligheten för att motverka brottslighet och otrygghet har därefter fortsatt vara en genomgående strategi i stadsplanering (Heathcote, 2015). Under 1980-talet så baserades New Yorks *Broken Windows*-strategi på att rena, städa och välvårdade områden skulle öka tryggheten och minska tendenser till brottslighet, och därefter har strategin fått stort genomslag runtom i världen (Sahlin, 1998).

*Broken Windows*-teorin och synlighetsåtgärder har under senare år kritiserats för att de inte åtgärdar brottslighetens socioekonomiska rotorsaker (Sahlin, 1998). Men än idag så ses miljöns skötsel och renlighet, överblickbarhet och orienterbarhet som viktiga element för den upplevda platstryggheten (Boverket, 2019a, s.9).

### 2.2.2 Platsbaserat brottsförebyggande och CPTED

En tongivande teori inom kriminologi är att hotspots för brottslighet uppstår i miljöer som främjar brott snarare än områden med socioekonomisk utsatthet (Weisburd, 2015). Brottsförebyggande planering använder därför ofta *Crime Prevention Through Urban Design*, eller CPTED, som är en samling strategier för att minimera platsbaserade förutsättningar för brottslighet (Cozens, 2014). CPTED består av:

- Territorialitetsskapande: skapa ansvarskänsla för platsen och vad som sker där (öka platsens nyttjande, skapa lokalt gemenskapsbyggande)
- Tillträdeskontroll: begränsa tillgång för oönskade individer (portkoder, lås)
- Övervakning (kameror, belysning, butiker som har översikt)
- Försvåra genomförande av brott (staket, larm)
- Platsimage: bygga en attraktiv identitet som signalerar ordning (inreda trevligt, reparera skador, sanera klotter)
- Stötta positiva aktiviteter och människoflöden (skapa mötesplatser, planera gångstråk).

(Brå, 2020)

CPTED är nära knutet till trygghetsskapande eftersom forskning har visat att brottsförebyggande insatser kan få både positiva och negativa effekter på tryggheten (Line et al, 2006; Lindstrom Johnson et al, 2018). Höga staket, låsta grindar eller säkerhetskameror kanske minskar brottsligheten, men inskränker också på platsens trevnad, frihet och öppenhet vilket påverkar tryggheten (van den Berg et al, 2006, s.143). Därför behöver planeraren vara observant för hur åtgärderna för säkerhet och brottsförebyggande knyter an till trygghetsupplevelsen på platsen (Boverket, 2019a).

### **2.2.3 Funktionsintegrerade miljöer och social kontroll**

Trygghet är nära bundet till platsens befolkning. Folktomhet upplevs ofta som otryggt eftersom det saknas 'social kontroll' – personer som kan övervaka och ingripa på platsen. Genom att integrera olika funktioner på samma plats, t.ex. arbetsplatser, butiker och bostäder, så kan platsen befolkas vid fler tider på dygnet och få översikt av fönster vända mot platsen (Bellander, 2005). Klassisk stadsplanering har historiskt funktionsegregerat staden, men idag lägger planering stor vikt vid att planera för funktionsintegrerade miljöer (Rådberg, 1997). All platsbefolkning leder dock inte till trygghet. Enligt en nyzeeländsk studie så skapar trängsel ökad otrygghet (Barker et al, 2003), och i en Göteborgsstudie så upplevdes områden befolkade av ungdomsgång, hemlösa eller narkotikapåverkade som mindre trygga (Malm, 2002).

Människoflöden påverkas också av hur transportstråken till en plats har utformats. I en amerikansk studie upplevdes till exempel stadsområden med fotgängaranpassad infrastruktur som tryggare, och i trygga områden så valde fler att gå till fots, även kvällstid (Hong & Chen, 2014). Omgivande stråk och funktioner på platsen formar därför hur och när som en plats är socialt kontrollerad – nattetid eller dagtid, av fotgängare eller bilister.

### **2.2.4 Platsskapande och platsidentitet**

Platsskapande är ett väletablerat planeringskoncept där lokalbefolkningen eller platsens brukare görs till deltagare i skapandet av en attraktiv och inkluderande platsidentitet. Gestaltning och funktioner i området anpassas för att få positiva konnotationer och möjliggöra positiva och värdeskapande interaktioner, vilket gör att platsen upplevs som trevlig, trygg och personlig. En platsbunden social samverkan stärker även det gemensamma ansvaret för platsen och tilliten till andra människor där (Project for Public Spaces, 2007).

Platsskapande har många likheter med 'andra generationens CPTED' eller 'social CPTED', som istället för miljödesign gör brottsförebyggande genom sociala program och medborgardeltagande. Diversitet, sammanhållning och gemenskap på en plats skapar attraktivitet och trygghet, och tanken är att människor blir mindre benägna att begå brott när de bryr sig om platsen och personerna där (Cozens, 2014).

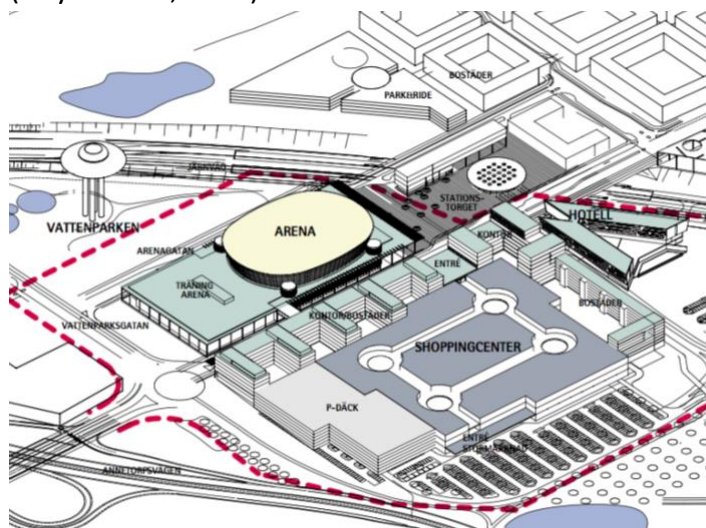
Göteborg gjorde ett projekt där förortsinvånare skulle delta i kulturverksamhet för att skapa kontexter där invånarna kunde interagera med lokala platser och varandra, för att skapa en tillhörighet och stolthet som stärkte bilden av området. Men eftersom otryggheten o förorter var rotad i ekonomisk utsatthet och social segregation så var medborgarna sällan intresserade av att delta (Landzelius & Rundqvist, 2018). Detta visar vikten av att överväga på vilka villkor som olika grupper inkluderas i platsskapandet, och att åtgärderna knyter an till otrygghetens orsaker.

### 3. Områdesbeskrivningar

Områdesbeskrivningen beskriver först stationsområdena i Hyllie, Rosengård och Åkarp som studerats i den här uppsatsen, och presenterar därefter en sammanfattning av trygghetsundersökningar i Malmö och Burlövs kommun.

#### 3.1 Hyllie stationsområde

Hyllie ligger i ytterkanten av Malmö och är ett utbyggnadsområde som först nu i 2020 börjat ta form även om det började planeras cirka år 2000. Visionen har varit att få ett storskaligt, funktionsblandat och internationellt präglat stadsområde, som ska vara attraktivt för både företag, handel och boende. Dessutom vill man att Hyllie ska bli en levande stadsdelskärna som stärker närliggande områden och är integrerat med övriga Malmö. Bygget av stationen var grundförutsättningen för att göra allt detta till verklighet, eftersom stationen knöt Hyllie till Malmö, Skåne och Öresund via Kontinentalbanan, Citytunneln och Öresundstågen (Citytunneln, 2010).



**Bild 3.1.1:** Ritning för Hyllie centrumområde (Malmö stad, 2005, s.32).



**Bild 3.1.2:** Flygfoto av Hyllie stationstorg (Malmö stad, 2016).

Detaljplanen för Hyllie stationsområde fick laga kraft i 2008, och omfattade Hyllie stationstorg, en stationsöverbyggnad över trapporna till perrongerna, samt ett parkeringshus och byggnader för bostäder, kontor och handel i anslutning till stationstorget. Perrongerna övertäcktes delvis med ovanliggande stationstorget som tak, men saknar en riktig stationsbyggnad (Malmö stad, 2008, s.1). Perrongen med stationstorget och stationsöverbyggnaden var färdig i 2010 och invigdes samtidigt som Citytunneln som går i en cirkel runt Malmö. Då var arenan och shoppingcentret Emporia färdigbyggda men inte mycket annat fanns i det nyexploaterade området (Citytunneln, 2010). Med ytterligare byggetapper har därefter Hyllie centrum utvecklats med kontor, bostäder, butikslokaler och ett hotell (Malmö stad, 2019b).

### 3.2 Rosengårds stationsområde

Rosengård byggdes som ett miljonprogramsområde i utkanten av Malmö i början av 1970-talet (Malmö stad, 2014). Området har idag mycket grönska och en mångkulturell befolkning, men har också blivit förknippat med kriminalitet, utanförskap och socioekonomiska problem. Malmö stad ville därför göra stadsförnyelseinvesteringar i området, och stationen vid Rosengård centrum var central för detta. Stationen skulle möjliggöra pendling via Kontinentalbanan, attrahera investeringar, bidra till integrationen och överbygga mentala barriärer mellan Rosengård och resten av staden (Bennewitz, 2020).



**Bild 3.2.1: Modell av Rosengård station**  
(Malmö stad, 2016).



**Bild 3.2.2: Rosengård stations torgyta**  
(Orange, 2019).

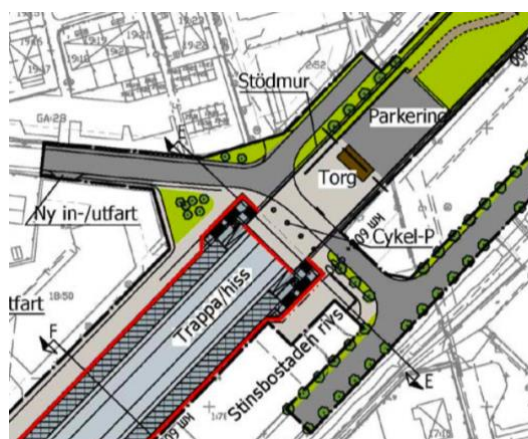
Detaljplanarbetet för stationen påbörjades i 2010, och inkluderade stationen och en mindre torgyta, en mindre park med gång- och cykelvägar, en vändplats samt en tunnel under järnvägen (Malmö stad, 2010, s.12). Men Rosengårdsstationen lades på is när Citytunneln fick godkännande av Trafikverket. Inte förrän 2016 så återupptogs projektarbetet, efter Malmö stad gick igenom processen för att få godkännande för persontrafik på Kontinentalbanan (Bennewitz, 2020). Stationen var färdig i 2018 (Bennewitz, 2020), och är idag en integrerad del av satsningen Culture Casbah som utvecklar bostäder, handel, kontor, fritidsverksamheter och samhällsservice vid stråket mellan stationen och Rosengård centrum (Malmö stad, 2020).



### 3.3 Åkarps stationsområde

Åkarp är en ort i pendlarkommunen Burlöv, och präglas starkt av tågspåren som löper rakt genom tätorten. När den nationella järnvägen Södra stambanan ska byggas ut till fyrspar mellan Malmö och Lund under 2017 – 2023 så ska Åkarp station, spårområdet och flera andra stationer i Burlöv också byggas om. I Åkarp grävs spåren ned i en lång tunnel, vilket minskar buller, motverkar barriäreffekter och frigör attraktiv mark för exploatering (Trafikverket, 2016). Stationen nedsänks 6 meter under jord och taket görs till ett stationstorg som blir basen för den nya centrubildningen och mötesplatsen vid stationen (Burlövs kommun, 2017b).

Detaljplanen för stationen i Åkarp fick laga kraft i 2017. I planen ingår nedgrävningen av spåren, den nya nedsänkta stationsbyggnaden, park- torg- och dagvattenytor utanför stationen, gångpassager över spåren, samt bil-, cykel- och gångpassager som anknyter till stationen (Burlövs kommun, 2017a). Bygget var ännu inte färdigt i 2019, och samtidigt pågår ytterligare planarbete för att utveckla det stationsnära läget för företag och bostäder (Trafikverket, 2019).



**Bild 3.3.1: Skiss av Åkarps station**  
(Burlövs kommun, 2014, s.41).



**Bild 3.3.2: Skiss av Åkarps stationstorg**  
(Burlövs kommun, 2014, s.41).

### 3.4 Trygghetsundersökningar i områdena

Tabell 3.4 är en sammanställning av trygghetsundersökningar som polisen gjort i Malmö och Burlöv. Faktorn som mest bidrog till den konkreta otryggheten i alla områdena var att man tyckte att det var otryggt att vara där ensam på kvällen (Polisen, 2018; Polisen, 2019).

Eftersom tryggheten i Hyllie och Rosengård inte konsekvent har undersökts på delområdesnivå i polisens undersökningar så kan inte delområdesstatistiken jämföras bakåt i tiden. Det saknas siffror på enbart Åkarp eftersom Burlövsundersökningen inte har redovisat delområdessiffror.

**Tabell 3.4: Sammanställning av Polisens trygghetsundersökningar i Malmö och Burlöv.**

Indexen är på skalan 0-6 där 3+ innebär påtagliga problem.

	<i>Hyllie (Polisen, 2019)</i>	<i>Rosengård (Polisen, 2019)</i>	<i>Hela Malmö (Polisen, 2019)</i>	<i>Hela Burlöv (Polisen, 2018)</i>
Andel otrygga när själv ute en sen kväll	35%	45%	35%	42%
Andel otrygga när åker buss eller tåg	13%	11%	12%	19%
Index för konkret otrygghetskänsla	3.1	3.2	3.0	3.4
Index för missbruk av alkohol och narkotika	2.5	2.5	2.2	1.7
Index för oro att utsättas för brott	2.2	1.8	2.0	2.6
Index för nedskräpning och skadegörelse	2.5	4.5	3.0	3.0

Data från trygghetsundersökningar (Polisen 2018; Polisen 2019). Sammanställt av Petersson, A. (24 april 2020).

## 4. Metod

### 4.1 Kvalitativa och komparativa fallstudier

Syftet med studien är att kartlägga och granska hur involverade planerare i detaljplanering för stationsområden har tänkt och arbetat med trygghet, och se vilka lärdomar som kommande tågstationsprojekt kan ta med sig från studieområdenas trygghetsplanering. Fallstudier är en lämplig forskningsmodell för att kvalitativt belysa unika processer och förstå dem på djupet (Yin, 2013, s.5), och fallen undersöks med en kvalitativ kodningsanalys av plandokument samt intervjuer med involverade planerare från Malmö och Burlövs kommun.

Trygghet är ett svårfångat begrepp med många olika aspekter (Proske, 2019, s.8). Studien började därför med en ganska flexibel och öppen forskningsdesign utan hypoteser, som smalnades av efterhand som det tydligare framgick hur trygghetsplaneringen sett ut. Detta är en vanlig induktiv startmetod för att förutsättningslöst identifiera underliggande strukturer i fallstudier (Denscombe, 2016, s.88). Kodningsanalysen av intervjuer och dokument baserades sedan på ett antal trygghetsplaneringsteorier för att se hur teorierna har applicerats i praktiken.

Valet av planeringsteorier baserades dels på den kritik som framförts i forskning om trygghetsplanering, men också på vilka trygghetsfrågor som var troliga att uppstå i en tågstationskontext utifrån dokumenten och intervjuerna som redan gjorts. Studien har därför haft en abduktiv forskningsdesign, där de valda teorierna och empirikällorna från fallstudiematerialet har påverkat varandra i växelverkan.



Fallstudierna analyserades kvalitativt. Analysen gjordes separat men utifrån samma koder, och sedan komparativt genom att sammantagna resultat diskuterades utifrån trygghetsrelaterade teorier och koncept från "Litteraturöversikt och teoretisk grund"-kapitlet.

#### *4.1.1 Urval av fallstudier*

Eftersom studien bedrevs i Malmö och det sker stora satsningar på tågtrafik i Malmöområdet, så har fallstudierna lokaliserats runt Malmö. Urvalet begränsades till 3 stationer som planerats inom de närmaste 20 åren. Ett så litet urval kan inte representera all tågstationsplanering i regionen, så därför valdes istället stationer med unikt intressanta planeringskontexter som är särskilt lärorika för planerare (Yin, 2013, s.7). De studerade områdena avgränsades till detaljplanens geografiska område och kommunens ansvarsområde, motiverat av arbetets relativt korta tidsram. Perrongytorna och tågspåren är Trafikverkets ansvar, inte kommunens, och gestaltningen av byggnader och utrymmen görs vanligtvis efter detaljplaneringen har avslutats. Detta gör att perrongytorna, gestaltningen, byggandet eller driftverksamheten får mindre fokus i analysen bortom det som inkluderats i detaljplanen.

## **4.2 Material och källor**

Fallstudierna undersöks dels genom att detaljplandokumentet visar den redovisade, färdiga planeringen, men strategidokument, planeringsunderlag och planerintervjuer triangulerades också. Intervjuerna var nödvändiga för att synliggöra trygghetsperspektivet i planering, som ofta har skett informellt istället för att beskrivas explicit i plandokument. På så sätt fångas inte bara de processer som formellt skrivits ner, utan också hur man kommit fram till besluten i arbetsprocesser och diskussioner och utifrån organisationsstrukturer, målsättningar och underlag (Yin, 2013, s.8).

Inläsningen av dokumenten var en viktig grund för att designa substantiella intervjuer utifrån planerarnas villkor. De hade också stor betydelse för att skriva en välutformad bakgrundssektion och kunna smalna av undersökningens utvalda trygghetsteorier till de planeringsaspekter som var mest relevanta för fallstudierna.

#### *4.2.1 Urval och analys av plandokument*

Urvalet av dokument baserades på de dokument som ska ha påverkat trygghetsplaneringen enligt stationernas detaljplaner och i intervjuerna. I praktiken innebar detta olika utredningar och strategier knutna till trygghetsskapande. Även relevanta översiktsplaner och samråd kopplade till tågstationsplaneringen inkluderades, då de ofta tydligare förklarar eller ifrågasätter resonemanget och processen bakom olika beslut kopplade till trygghet.

Studerade plandokument, strategier och underlag kopplade till tågstationernas trygghetsplanering är listade och beskrivna i Appendix 1. Ett antal dokument som beskrivits som relevanta i detaljplanerna och intervjuerna har inte inkluderats, listade i Tabell 4.2.1.

Offentliga publikationer brukar allmänt betraktas som trovärdiga och opartiska (Denscombe, 2016, s.322). Men de kan ändå vara selektiva i hur de beskriver planeringen, utelämna informella processer och vara designade för ett annat syfte än det som forskningen vill använda dem till. Dokumenten kan därför inte betraktas som objektiva återgivelser av planeringen som faktiskt gjorts, utan bara representationer av den (Ibid, s.330, 339). Därför korsjämfördes dokumentens och intervjuernas olika uppgifter i analyssektionen.

**Tabell 4.2.1: Dokument som exkluderats från kodningsanalysen.**

<i>Dokument</i>	<i>Anledning till exkludering</i>
<b>Hyllie</b>	
Utredningar gjorda i samband med detaljplaneringen (handels-, trafik-, parkerings- vind- och riskutredning).	Redan sammanfattade i detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning.
Grönplan för Malmö (2003).	Planområdet för stationsområdet omfattar inga allmänna rekreationella grönytor.
Malmö säkerhetspolicy (2006).	För generell för att knytas till stationsområdets specifika trygghetskontext.
Gatukontorets trygghetschecklista (2002).	För generell för att knytas till stationsområdets specifika trygghetskontext.
Underlagsstudie av Svågertorp (ca 2004?).	Hittades inte i Malmö stads arkiv.
<b>Rosengård</b>	
Malmö trygghetsprogram (2010).	För generell för att knytas till stationsområdets specifika trygghetskontext.
Rosengård! Strategier för en hållbar utveckling i en stadsdel (2008).	Hittades inte i Malmö stads arkiv. Saknades på Malmö stadsbibliotek.
<b>Åkarp</b>	
Medborgardialog för Södra stambanan genom Burlöv (2017).	Dialogen gjordes för sent för att resultatet skulle kunna påverka detaljplaneringen av Åkarps station.

*Sammanställt av Petersson, A. (4 april 2020).*

#### 4.2.2 Urval och analys av intervjuer

I studien gjordes semi-strukturerade intervjuer med planerare som varit inblandade i detaljplaneringen av stationerna. Semistrukturerade intervjuer har fördelen att introduktionsvis kunna vara öppna och fria, för att bli mer avgränsade och strukturerade när arbetets fokus smalnar av (Denscombe, 2016, s.269). I arbetet gjordes detta samtidigt som intervjuerna hölls konsekventa, genom att senare intervjuer lade till ytterligare, mer riktade frågor. Intervjuerna varade mellan 30-50 minuter per person och intervjuguiden finns i Appendix 2.

Målsättningen var att nå två planerare per tågstation. Att fler inte intervjuades berodde på den långa tid som passerat sedan detaljplaneringarna slutförts; idag är många av projektplanerarna pensionerade, otillgängliga eller bortgångna. Intervjuobjekt identifierades de genom att fråga runt i kommunerna om vilka som varit med i stationsplaneringen, samt genom att de intervjuade refererade vidare till relevanta kollegor. Eftersom intervjuerna bedrivits under Corona-epidemin så har det inte varit möjligt att göra intervjuer ansikte mot ansikte. Istället gjordes de via telefon eller videosamtal efter vad som varit smidigast för deltagarna. Videosamtalen spelades in och transkriberades för att minimera subjektiva tolkningar av vad som sagts (Denscombe, 2016, s.287), medan telefonsamtalen resulterade i skriftliga anteckningar som deltagarna kunde läsa igenom i efterhand.

Att det gått många år sedan många av planeringsprojekten avslutades innebar att de intervjuade var osäkra kring vissa detaljer av trygghetsplaneringen. Det vägdes upp för genom att intervjuerna och dokumenten jämfördes med varandra. Metodtriangulering och jämförelser mellan källor är ett rekommenderat sätt att isolera osäkra uppgifter (Denscombe, 2016, s.290).

Deltagarna informerades om vad studien handlade om och vem som hanterade deras data, och de har alla godkänt att inspelning skett eller anteckningar gjorts under intervjun (Denscombe, 2016, s.452). Deltagarnas har exkluderats i det här arbetet trots att de alla godkänt att de står medskrivna, eftersom deras personliga identitet inte är relevant för materialet.

### **4.3 Kodningsprocessen**

Planeringsteorierna i teori-kapitlet inspirerade koderna som användes i analysen av dokument och intervjuer, se tabell 4.3. Resultatet av kodningsanalysen sammanställdes sedan i tabeller, och analyserades både per fallstudie och komparativt mellan de olika planeringsarbetena.

En vanlig nackdel med dokument är att sekundära källor inte är utformade för att visa det undersökningen vill se (Denscombe, 2016, s.339). Trygghetsaspekter beskrivs ofta otydligt eller inte alls i dokumenten. För att kringgå detta så designades kodningsanalysen så att även implicita beskrivningar av trygghetsplanering kunde kodas; t.ex. så fångas planering för goda siktlinjer med koden "Trygg miljödesign" (Kod 1 i tabell 4.3) som innefattar planering för synlighet och orienterbarhet.

**Tabell 4.3: Kodhandbok för analys av intervjuer och dokument.**

<i>Kodnamn</i>	<i>Kriterier för kodning</i>
1. Trygg miljödesign	Översiktlighet, orienterbarhet och skötsel på platsen.
2. Platsbaserat brottsförebyggande	Planering som ska förebygga brottslighet på platsen.
3. Människoflöden och funktionsintegrering	Social kontroll, funktionsintegrering eller stärkta människoflöden i planeringen av platsen.
4. Trygg platsidentitet	Identitetsskapande, platsskapande eller gemenskapsskapande planering för platsen.
5. Arbetsätt	Planeringens självreflexiva överväganden om arbetsprocesser och tankesätt för trygghetsskapande.
6. Övriga trygghetsaspekter	Övriga aspekter av trygghetsplanering på platsen.

#### **4.4 Generaliserbarhet och reproducerbarhet**

Fallstudier anses allmänt inte vara en särskilt generaliserbar forskningsmetod (Denscombe, 2016, s.423). Det här arbetet har heller inte designats för att vara direkt generaliserbart till andra fall. Istället så har syftet med studien varit att lägga grunden till en vidare diskussion om tendenser inom trygghetsplanering och tågstationsplanering. Studien kan därför föra en normativ diskussion om trygghetsutmaningar på tågstationer och vad planerare kan lära sig av fallstudierna.

Kvalitativ forskning brukar vara svårare att reproducera, bl.a. eftersom forskaren måste göra subjektiva bedömningar i analysen. Objektiviteten kan då stärkas genom en mer öppen forskningsdesign där material inte exkluderas bara för att det inte passar in i analysens förutsättningar. Forskaren ska också vara medveten om sin subjektiva roll, och försöka hålla ett neutralt perspektiv så långt som det är realistiskt (Denscombe, 2016, s.424-426). Dessa avvägningar har genomgående varit centrala i studien, för att säkerställa ett brett och öppet omfång i datainsamlingen och analysen.

## **5. Analys**

I detta kapitel presenteras och analyseras utfallet av kodningsanalysen. Först sammanfattas arbets sättet för trygghetsskapande planering för varje stationsområde, utifrån kodningen av "arbets sätt" (se tabell 4.3). Därefter analyseras hur olika trygghetsskapande modeller har applicerats vid varje stationsområde, baserat på det kodade dokument- och intervjumaterialet, och sammanfattas i tabell 5.2. Slutligen analyseras stationsområdenas trygghetsplanering komparativt jämförelsen baseras på forskning om svensk trygghetsplanering, för att reda ut styrkor och svagheter i de olika arbets sätten.

## 5.1 Arbetssätt för trygghetsskapande

### 5.1.1 Hyllie

När stationen i Hyllie planerades så fanns bara Arenan och Emporia på plats (Malmö stad, 2000). Detta var en unik möjlighet att bygga en trygg och levande stadsdel från noll, men försvårade också dialoger och utvärderingar eftersom ingen bodde där ännu (Malmö stad, 2008, s.3). Vidare så hade kommunen svårt att hitta privata investeringsaktörer för Hyllie. Därför stod statliga aktörer som Trafikverket för en större del av satsningen (Person B, 2020, 21 april). Citytunnelprojektgruppen och Trafikverket utformade gemensamt perrongytorna medan Malmö stads detaljplanering planerade de omgivande miljöerna (Banverket, 2005). Allt detta påverkade detaljplanen – t.ex. så utformades stationen mer likt en standard pendlingsstation (Person A, 2020, 7 april).

I detaljplanen står det att *”En av utgångspunkterna för planarbetet är att hantera trygghetsfrågorna. Detta görs bla genom byggnaders innehåll, entréförhållanden, passagers placering och överblickbarhet”* (Malmö stad, 2008, s.4). Trygghet skulle skapas genom god belysning, öppna ytor, blandade funktioner som ger aktivitet dygnet runt, och stråk som samlar människoliv och undviker trängsel kopplat till evenemang vid arenan (Ibid.). Men trygghetsplaneringen hade i praktiken inte någon struktur, som istället skedde informellt och kontinuerligt utifrån individuella planerares omdömen i sitt arbete. Alla i planeringsgruppen hade ett delat ansvar för trygghetsfrågan, utan någon särskild styrning ovanifrån (Person A, 2020, 7 april). Ett sådant arbetssätt fungerade väl enligt de intervjuade, eftersom man då kunde hantera trygghetsfrågor med flexibilitet för att bemöta Hyllie centrums unika kontext och behov (Ibid.; Person C, 2020, 20 april).

*”Det känns som att, att jag menar ju att det finns inga färdiga manualer här. Så att det går inte att jobba efter en checklista, det går inte att jobba med rutiner, det får vara bra så. Utan drivkraften ligger hos dom som är inblandade, och att man är överens om att vi vill uppnå det bästa resultatet. Det, det går inte att styra upp med checklistor.”* (Person A, 2020, 7 april).

Trygghetsplaneringen var dock tydligt styrd av olika underlag. Man gjorde en trygghetsstudie av Svågertorp (Person A, 2020, 7 april), en utvärdering av hur väl den tidiga detaljplanen attraherade människoflöden och aktivitet (Gehl Architects, 2004), dialoger i grannområdet Holma (Ibid.), och utredningar om socioekonomiska konsekvenser (VBB Viak, 2000), vindutsatthet, trängsel, trafik, sabotage, och olycksrisker (Malmö stad, 2008). Detta resulterade i ett trygghetsskapande arbete utifrån gedigna utredningar, även om det också lutade mycket på projektgruppens kompetenser och att de prioriterade frågan (Person A, 2020, 7 april).

### 5.1.2 Rosengård

Syftet och visionen bakom tågstationen var att förändra bilden av Rosengård i Malmö, genom att överbygga socioekonomiska utmaningar och barriäreffekter i området (Malmö stad, 2010, samråd s.11). Planeringen prioriterade också säkerhet, trygghet och tillgänglighet extra högt eftersom projektledaren och de involverade hade goda kompetenser inom det (Person D, 2020, 16 april). Planeringen hade dock inte någon formell process, personligt ansvarig eller specifika underlag i de trygghetsrelaterade besluten, bortsett från insikter om trygghet, säkerhet och skötsel från bl.a. Citytunneln. Ändå så tyckte intervjuade att trygghetsarbetet var effektivt eftersom de involverade planerarna hade långa erfarenheter inom dylika frågor (Person D, 2020, 16 april). Därför såg man inget behov av en starkare uppstyrning: *”Det är det mest givande sättet att jobba på, det är rätt ledigt man jobbar. Man tänker kreativt på ett helt annat sätt.”* (Person C, 2020, 20 april).

Detaljplanearbetet för stationen pausades mellan 2010-2016, och när planeringen återupptogs så omarbetades planen efter nya krav om bullerskydd och växtlighet (Person D, 2020, 16 april). Men både i 2010 och 2016 så behövde stationen färdigställas under stor hast, så planområdet avgränsades till det mest essentiella och lämnade många trafik- och stadsutvecklingsfrågor till kommande utvecklingsetapper (Malmö stad, 2010, s.18).

*”Planarbetet inleddes med ett parallellt uppdrag där stationen sågs i ett större sammanhang och där utvecklingsmöjligheter i omgivningen illustrerades. [...] Sedan har planen begränsats och utformats så att möjligheterna finns kvar. Planen har begränsats till minsta möjliga område och till ett område där Malmö stad har eller kan få rådighet över marken omgäende.”* (Malmö stad, 2010, s.5).

Tidsbristen i detaljplaneringen innebar att man inte hann göra några djupanalyser i området (Person D, 2020, 16 april), och detaljplanen påpekade att framtida planarbete borde ta fram ytterligare underlag (Malmö stad, 2010, s.1), bl.a. om konsekvenser av förtätning kring stationsområdet (Ibid, samråd s.4). Man gjorde en riskanalys, bullerberäkning och en översiktlig trafikanalys (Ibid, samråd s.17), men Miljönämnden kritiserade att flera relevanta problem, t.ex. bristen på övergångar vid Amiralsgatan och avståndet till busshållplatsen, egentligen hade behövt utredas i detaljplanen istället för att skjutas på framtiden (Ibid, samråd s.4-5).

Det trygghetsskapande arbetet ska trots tidsbristen inte ha blivit lidande eftersom det var så högprioriterat, enligt en intervjuad (Person D, 2020, 16 april). Tryggheten säkerställdes också av att planerare regelbundet kommunicerade utan mellanhänder med involverade byggherren och Trafikverket. På så sätt kunde kommunen vara med och påverka perrongmiljöerna till större grad, och säkerställa att stationen planerades och byggdes med helhetsresultatet i åtanke (Ibid.).

### 5.1.3 Åkarp

Där tågspåren hade delat orten i två delar så kunde nedsänkningen av spåren och stationen knyta samman Åkarps gatustruktur och frigöra mark. Därför skulle stationsområdet bli ett tryggt och tillgängligt centrum mitt i tätorten för ett enat Åkarp (Burlövs kommun, 2017a, s.7). Kommunens översiktsplan hade målorden *”Trygg & Nära, Grön & Skön, Liv & Rörelse”* (Burlövs kommun, 2014, s.17), och detta var vägledande i detaljplanen (Burlövs kommun, 2017a, s.7).

*”Möjligheten att överdäcka järnvägen på en sträcka om 400m och kunna skapa en park, ses som viktigt för att koppla samman de olika delarna av Åkarp. Med nedsänkningen kan ortens framsida åter vända sig mot järnvägsområdet och skapa ett grönt, tryggt och nära centrum.”* (Burlövs kommun, 2017a, s.7).

Spänningen mellan lokala, regionala och nationella aktörer påverkade planarbetet för stationsområdet. Medan kommunen formulerade detaljplanen så styrde Trafikverket spårdragningen och tekniska krav, och Skånetrafiken hade också tekniska krav på stationen (Person F, 2020, 17 april). Samtidigt så pågick utvecklingsarbeten längs spåret och anslutande vägar (Burlövs kommun, 2014 rev. 2015, s.3), där planeringen behövde förstå hur enskilda gator skulle påverkas av ortsförändringarna. För att hantera detta så hade kommunplanerarna nära samarbeten med Trafikverket och Skånetrafiken i planeringen och gestaltningen, och arbetade lokalt med medborgardeltagande och dialoger kring spårnedgrävningen och vägarna till stationen (Person F, 2020, 17 april).

*”Vi hade återkommande diskussioner där det var samma människor inblandade från Trafikverket och kommunens sida när det gällde utformningen av stationen. Där underföll tryggheten också. Det var ingen särskilt fokusområde specifikt så.”* (Person E, 2020, 15 april).

De intervjuade beskrev att det inte fanns någon färdig vision för tryggheten, och att trygghetsskapandet främst formades av planerarnas egna erfarenheter och Trafikverkets input utan någon högre styrning (Person F, 2020, 17 april; Person E, 2020, 15 april). Komplexiteten i de storskaliga investeringarna i Åkarp krävde att många planeringsarbeten utfördes samtidigt där olika aktörer var med och påverkade. Man behövde då arbeta flexibelt för att anpassa trygghetsarbetet till skiftande förutsättningar (Ibid.).

Planeringen utgick dock från gedigna underlag, bl.a. en trafikprognos, bullerutredning (Burlövs kommun, 2017a, s.57), och järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning, där spårnedsänkningen i Åkarp beskrevs *”innebära medelstora positiva konsekvenser för fysiska barriärer och trygghetsaspekter, främst till följd av de nya planskilda passagerna och utformningen av stationsmiljön”* (Trafikverket, 2014a, s.150).

Enligt en intervju så hanterades tryggheten till större grad i gestaltningen än i detaljplaneringen, eftersom detaljplanens ospecifika natur är dåligt anpassat för trygghetsskapande. Trygghetsåtgärderna i gestaltningen formades också mer av arbetets resurser och ansvarsfördelningar än av detaljplansriktlinjer ovanifrån. Trygghetens komplexitet ansågs därför av denna person bäst bemötas genom att kontinuerligt sammanväga kompetenser och involverade aktörers perspektiv, snarare än genom formella riktlinjer (Person F, 2020, 17 april).

## 5.2 Trygghetsskapande modeller i planeringen

Tabell 5.2 är en sammanfattning av hur de trygghetsskapande modellerna i använts i respektive detaljplanering. Analysen som detta är baserat på beskrivs i fortsatta delar i kapitel 5.2.

### Tabell 5.2: Trygghetsmodeller i stationsområdenas detaljplanering.

Sammanfattad kodningsanalys av plandokument och intervjuer.

Trygghetsmodell	Hyllies stationsområde	Rosengårds stationsområde	Åkarps stationsområde
Trygg miljödesign	Arbetat genomgående med orienterbara, överblickbara, öppna ytor. Belysning var viktigt verktyg för trygghet och trevnad vid stationstorget. Grönska skulle inte skymma sikt. Skötsel och nedskräpning fick mindre fokus.	Arbetet prioriterade belysning, siktlinjer, goda skötselmöjligheter och grönska som täckte klotterytor utan att skymma sikten. Bullerskärmar gjordes genomskinliga.	Arbetat genomgående med synlighet, belysning och orienterbarhet. Nedsänkta stationen lämnades öppen för synlighet och stationen skulle bli lättare att hitta till. Skötsel/nedskräpning fick mindre fokus.
Platsbaserat brottsförebyggande	God synlighet och mänsklig närvaro skulle förhindra brottslighet. Brottsförebyggande perspektivet var inte så genomgående, och integrerade inte alltid trygghets- och säkerhetsperspektiven.	Brottsförebyggande var högprioriterat. Gjordes genom synlighet, mänsklig närvaro och grönska på klotterytor. Fanns ambition att engagera lokalbor i brottsförebyggande men gjordes ej i detaljplanen.	Det brottsförebyggande perspektivet saknades generellt i planeringen. Dock så diskuterades att mänsklig närvaro och synlighet bättre förhindrar brottslighet än murar och grindar gör.
Människo-flöden och funktions-integrering	Genom funktionsintegrering och ökad tillgänglighet främjades människoflöden dygnet runt. Förebyggde trängsel i centrumområdet, men hade svårare att befolka närliggande gator och skapa sociala utrymmen för långvariga aktiviteter.	Skulle bli nod för cykel- och gångflöden i Rosengård, etablerade utrymmen för socialt umgänge. Flöden begränsades av stora trafikleder. Hade ambition att vara funktionsintegrerande men saknade rådighet över funktionerna omkring stationen.	Ökade människoflöden genom bra gångstråk över spåren och till stationen. Skapade utrymmen för socialt umgänge. Ville vara funktionsintegrerande men saknade rådighet över funktioner kring stationen.



Trygg plats-identitet	Skulle bli urban, trygg mötesplats för evenemang snarare än starka vindar. Höga byggnader lutades bort från torget som dekorerades med rumsskapande ljus. Saknades identitetsskapande perspektiv för hur människor skulle tolka och bruka stora anslutande gator.	Stationen representerade Rosengårds positiva värden. Skulle omskapa Rosengårds rykte genom att tillgängliggöra mötesplatser för lokalbor och besökare, men den långa stationen riskerade att bli en barriär i sig. Fanns starkt lokalt intresse men lokalbor involverades ej i planering.	Skulle etablera en urban mötesplats som knöt samman orten. Ökade förtätning för framtida centrumutveckling men bevarade grönskan, estetiken och småskaligheten av områdets trädgårdsstadsstruktur. Lokalbor var engagerade i stationsområdet men dialoger gjordes för sent för att påverka planen.
Övriga aspekter i trygghetsplaneringen	Hyllie skulle motverka segregation och socioekonomiska problem genom att bli centrum för företag och aktiviteter. Blev vindutsatt eftersom stationsbyggnad saknades. Gåendes trygghet svårhanterat gentemot tillgänglighet via buss och bil.	Socioekonomiska problem motverkades med ökad tillgång till arbeten och skolor via stationen. Gåendes trafiktrygghet försämrades av stora trafikleder. Lokalbors oro för buller behandlades ej som en trygghetsfråga.	Trafiktryggheten var viktig för närboende och de nära skolan, bilars tillgänglighet var också viktig. Blev gångfartsområde med gatuparkeringar. Tillfälliga vägar under bygget behövde också vara trygga och lättorienterade.

Sammanställt från kapitel 5.2 av Petersson, A. (25 maj 2020).

## 5.2.1 Trygg miljödesign (överblickbarhet, orienterbarhet och skötsel)

### Hyllie

Orienterbara, överblickbara och öppna ytor har varit ett genomgående tema i planeringen av stationstorget, stationen och omkringliggande stråk, särskilt för tryggheten på kvällar och nätter (Person A, 2020, 7 april). Men belysning och synlighet användes också för att mjuka upp intrycket av de höga husen runt stationen, bli rumsskapande över torget och synliggöra andra människor på platsen (Malmö stad, 2008, s.8). Att belysningen övervägde det mänskliga samspelet på platsen gav trygghetsåtgärderna en social dimension som annars ofta saknas i belysningsåtgärder (Sahlin, 1998). Dock så har planeringen inte lagt lika tydlig vikt vid att motverka vandalism och nedskräpning, som enligt *Broken Windows*-strategin är viktigt för trygga miljöer (Sahlin, 1998). Man övervägde inte tillräckligt hur stationen skulle skötas effektivt eftersom sådant inte prioriterades förr lika mycket som idag, enligt en intervju (Person C, 2020, 20 april).

Fasaderna mot torget och Arenagatan skulle ”skapa mänsklig närvaro under dygnets alla timmar, ge fasaden mot Arenagatan ljus och liv samt att utnyttja det centrala läget för bostäder” (Malmö stad, 2008, s.5). Fasadutformningen och den starka belysningen möjliggjorde en tät stadskaraktär vid stationstorget utan att bli instängt och avstängt (Ibid, samråd s.10), genom att klä byggnadsfasader i ljus (Ibid, s.5) och ha stora belysningsmaster som säkrade sikten vid torget på natten (Ibid, s.9). Gatunivån i Hyllie skulle få en tydlig öppenhet med entréer mot gatan och undvika avstängda partier eller skymmande murar (Malmö stad, 2005, s.19).

En intervjuad ansåg att stationens simpla design var till dess fördel, eftersom det blev lätt att hitta rätt utgångar och spår vilket minskar känslan av utsatthet (Person C, 2020, 20 april). Detta kan stämma, eftersom Tryggare Sveriges utvärderingar av tågstationer visade att brist på synlighet, information och tydliga gränser ökade otrygghet (Tryggare Sverige, 2019).

### **Rosengård**

I planeringen för Rosengårds station så var belysning, siktlinjer och god skötsel vägledande, och sattes tydligt i relation till trygghetsskapande. I ÖP2000/2005 så beskrevs att delar av Rosengård *”ger ett slitet intryck och bör rustas upp”* (Ibid, s.300), och man hade lärt sig från Citytunneln hur en station bör planeras ur skötselperspektiv (Person C, 2020, 20 april).

Planen från 2010 beskrev att *”Vildvuxna buskage och glömda områden kommer ersättas av mer välordnade parkytor”* (Malmö stad, 2010, s.21). Men översiktsplanen från 2000 menade också att miljonprogrammets grönytor prioriterade skötseln först och därför ofta blivit *”schematiska, enformiga och opersonliga, liksom miljön i övrigt”* (Malmö stad, 2000, s.108). Detta belyser att klassiska situationella trygghetsåtgärder inte traditionellt överväger funktionalitet eller dekorativ trevnad (Sahlin, 1998). I den återupptagna planeringen 2016 så tuktades vegetation fortfarande för fria siktlinjer (Malmö stad, 2020, s.16), men växter användes också för att strategiskt täcka klotterbegärliga betongytor och få dekorativ grönska året om (Person D, 2020, 16 april).

*”Genomsikt och trygghet ska vara vägledande samtidigt som rumsbildande trädplanteringar och buskage ska bidra till platser med bra klimat och trevlig omgivning.”* (Malmö stad, 2010, s.16)

Ett tekniskt krav var höga bullerskydd som avskärmade perrongen, och stationen doldes också av väderskydd. Siktlinjerna säkrades då genom att minst 1/3 av väderskydden och så mycket så möjligt av bullerskydden skulle vara genomsiktliga *”så att trygghet och överskådlighet uppnås”* (Malmö stad, 2010, s.12; Ibid, plankarta). Belysningen runt stationen skulle vara stark vid perrongen och mjukare och varmare längre ut, för att inte störa boende och skapa större trevnad. Detta gav god synlighet från torgytan till plattformen, men sämre sikt när man gick ut från perrongen (Person D, 2020, 16 april).

Sammantaget bedömde dock de intervjuade att stationsområdet blev välbelyst med god synlighet och översiktbarhet (Ibid.; Person D, 2020, 16 april). En annan utmaning var stationsområdets stora höjdskillnader, med en upphöjd perrong (Malmö stad, 2010, s.14) och en lång ramp (Ibid, s.12). Men genom att använda utblickar, belysning och att bortplanera mörka hörn så stärktes istället överblickbarheten, och perrongen blev synlig utifrån (Ibid, s.12-16).

I planeringen var det också viktigt att gång- och cykelvägar ur trygghetsperspektiv skulle vara öppna, gröna, välbelysta och sammanknutna trots höjdskillnaderna, men samtidigt så behövdes en gångtunnel under perrongen (Ibid, s.9). Denna konflikt mellan tillgänglighet, synlighet och öppenhet åtgärdades endast genom att tunneln fick högre i tak för att inte upplevas som trång (Ibid, s.9). Klassiska situationella trygghetsåtgärder får svårt att lösa sådana konflikter eftersom de inte kan erbjuda andra lösningar än översikt och öppenhet, även på platser där det inte är realistiskt (Sahlin, 1998).

### **Åkarp**

Detaljplaneringen präglades av hur synlighet och öppenhet skulle bevaras på den nedsänkta perrongen som omringades av bullerskydd (Burlövs kommun, 2014a), då stationens nedsänkning naturligt inkräktar på trygghetsaspekter som öppenhet och synlighet (Sahlin, 1998). Perrongen skulle därför lämnas öppen istället för övertäckt, för att bevara kopplingen till markytan (Burlövs kommun, 2014 rev. 2015, s.55; Person E, 2020, 15 april).

Bullerskydden runt stationen skulle också vara genomskinliga för att möjliggöra insyn (Burlövs kommun, 2013 rev. 2015, s.55). Även inifrån stationen så var det enligt Trafikverket mycket viktigt med siktlinjer, belysning och utsikter för att inte upplevas instängt (Trafikverket, 2015, s.22).

Vägen till den gamla stationen hade kritiserats för att vara svårorienterad med plank, garage och fönsterlösa fasader vända mot stationen (Burlövs kommun, 2014a, s.58; Person E, 2020, 15 april). *"första gången jag kom dit så hade jag i alla fall svårt att hitta stationen. [...] Hur man tar sig dit är märkligt"*. (Person E, 2020, 15 april). Under detaljplaneringen så stärktes därför orienterbarheten genom att stationens centrumposition skulle förtydligas i utformningen (Burlövs kommun, 2012, s.21). Planerarna ville också göra vägen till stationen tryggare och tydligare genom en tillfällig väg förbi Dalslundsskolan, men medborgare var så negativa till en väg vid skolan att det avbröts (Person E, 2020, 15 april) – ett exempel på att en trygghetsåtgärd kan orsaka andra former av otrygghet (Boverket, 2019a).

*"Ljussättningen i sig kan aldrig skapa trygghet, men den kan göra så att en plats blir mer befolkad, ombonad och att den känns trygg"* (Burlövs kommun, 2014a, s.152)

Medan överblickbarhet och orienterbarhet var tydliga teman, så syntes skötsel- och belysningsperspektivet mindre i detaljplaneringen. Detta är udda med tanke på hur väletablerade teorier som *Broken Windows* och trygghetsskapande belysning har blivit (Sahlin, 2015; Heathcote, 2015), och det faktum att tågstationer och cykel- och gångbanor ofta upplevs som otrygga om kvällen i Burlöv (Burlövs kommun, 2014, s.20).

En intervjuad menade att trygghetsskapande för stationen genomgående har varit mer knutet till gestaltningsarbetet än detaljplaneringen (Person F, 2020, 17 april). I Trafikverkets gestaltningsplan skulle en välskött miljö utan klotter eller vildväxt vegetation ge en stärkt trygghetskänsla (Trafikverket, 2015, s.24-25) och belysningen skulle förhindra dolda skrymslen och ha ljus i ansiktsnivå så man kan identifiera andra människor (Trafikverket, 2015, s.24).

## 5.2.2 Platsbaserat brottsförebyggande

### *Hyllie*

Brottslighet förhindrades främst genom god synlighet och mänsklig närvaro. Därför skulle området ha fria siktlinjer med beskuren växtlighet, god belysning och fönster som såg ut över perrongen (Malmö stad, 2010, s.18). Höghuset Malmö Tower (senare känt som Point Hyllie) vid stationstorget skulle enligt detaljplanen hålla "*dörrar till källare, soprum, vindar, förråd, garage och andra allmänna rum låsta*" (Malmö stad, 2008, s.18).

Övervakning, människoflöden och tillträdeskontroll är brottsförebyggande strategier från modellen CPTED, men planeringen knöt inte lika väl an till hur en ordnad platsimage hade kunnat motverka brott och vandalism vid stationen (Brå, 2020).

Det brottsförebyggande perspektivet har inte varit så genomgående i planarbetet enligt intervjuer, och berördes knappt i översiktsplanen eller andra underlag. Detta kan ha berott på att detaljplaneringen inte ansågs kunna förutsäga brottslighet i nybyggnadsområdet, trots kriminologiteorin att brottslighet effektivast motverkas genom proaktiv miljödesign (Weisburd, 2015). I dialoger med grannområdet Holma så lyftes t.ex. farhågor om narkotikahandel på grund av Citytunnelns internationella anknytning, men man ansåg att det inte kunde lösas i planeringsfasen (Person A, 2020, 7 april). Detaljplaneringens bedömning av bombdådrisken diskuterade inte människors upplevda trygghet för terrordåd, utan nöjde sig med att den *reala* risken var tolerabel så länge placeringen av nyckelfunktioner övervägdes och man gjorde en hotanalys av lokala verksamheter (Malmö stad, 2008, s.18).

Enligt en intervju så valde man också att inte bygga någon stationsbyggnad och gav stationen öppen utformning för att hindra att folk skulle gömma sig eller sitta och hänga där (Person B, 2020, 21 april). Studier har visat att närvaron av bl.a. ungdomsgång och hemlösa gör att miljön tolkas som otrygg av många (Barker et al, 2003). Detta fick å andra sidan trygghetskonsekvensen att stationsmiljön blev utsatt för väder och vind (Person B, 2020, 21 april). Ett vanligt trygghetsproblem är att trygghetsåtgärder och brottsförebyggande åtgärder kan ge kontraproduktiva resultat eftersom man inte övervägt hur de påverkar vartannat (van den Berg et al, 2006, s.143).

## **Rosengård**

Den brottsförebyggande planeringen framhövdes som extra viktig för stationen i Rosengård (Malmö stad, 2010, s.5). Byggnader runt stationen vände ursprungligen baksidan mot området, vilket försämrade uppsikten på platsen (Ibid, s.11). De brottsförebyggande åtgärderna bestod till stor del av att få ögon på platsen genom att locka folkliv, skapa naturliga genompassager och undvika insynsskyddade platser genom t.ex. genomskinliga bullerskydd eller kameraövervakning (Ibid, s.6; MKB, 2009, s.52; Person D, 2020, 16 april), vilket kan knytas till CPTED-strategier som övervakning och stöttande av människoflöden (Brå, 2020). Planeringen såg framgångsrikt till att man inte kan gömma sig någonstans utanför stationen, bedömde en intervjuad (Person D, 2020, 16 april).

*”Stationen ska annonseras med tilltalande platsbildningar. När fler uppehåller sig i området ökar risken att bli sedd för den som ägnar sig åt skadegörelse. Rosengårdsstråket är redan trafikerat och Malmö stad arbetar på olika sätt för att göra det mer attraktivt.”* (Malmö stad, 2010, samråd s.19).

Planens remissinstanser framhövde också vikten av att kommunicera med, engagera och involvera närboende och lokalverksamma i stationsutvecklingen för att skapa säkra miljöer där människor vill vara (Malmö stad, 2010, s.5). Detta påminner om 'andra generationens CPTED', där medborgardeltagande och territorialitetskänslor gör att lokalbefolkningen sköter om platsen och motarbetar brottslighet (Cozens, 2014). Dock så kan man inte påstå att själva detaljplaneringen var territorialitetsskapande (Brå, 2020), eftersom det inte gjordes några riktiga dialoger enligt en intervjuad (Person D, 2020, 16 april).

Stationen planerades också för att proaktivt motverka klottrande som i sin tur riskerade attrahera annan brottslighet (Person D, 2020, 16 april). Detta bottenar i CPTED-strategin platsimagebyggande och *Broken Windows*-teorin, som båda motverkar brott genom att signalera ordning (Brå, 2020; Sahlin, 1998). Medan *Broken Windows* saknar ett socialt perspektiv på brottslighet och CPTED lätt fokuserar mer på brott än tryggheten (Sahlin, 1998; Boverket, 2019a, s.9), så påpekade Malmös trafikstrategi tydligare hur grupper som äldre och kvinnor särskilt påverkas av oron för brott vid olika tider på dygnet (Malmö stad, 2004, s.6). Att fokusera på olika samhällgruppers trygghetsupplevelser ligger närmare ett platskapande perspektiv där individens upplevelse är i fokus (Landzelius & Rundqvist, 2018).

## **Åkarp**

I detaljplanen för stationsområdet eller planprogrammet för Södra stambanan så nämndes ingenting om brottsförebyggande. En intervjuad uppgav dock att kameraövervakning eller väktare inte kunde hanteras av detaljplaneringen eftersom det ligger på en annan detaljnivå (Person E, 2020, 15 april). Brottsförebyggande tolkades då ganska snävt som formell övervakning. I andra plandokument så kan också CPTED-strategier som att stötta människoflöden och synlighet (Brå, 2020) urtolkas, men som helhet saknade detaljplaneringen ett tydligt perspektiv på brottsförebyggande och på stationsområdet som en hotspot för brott (Weisburd, 2015).

I kommunens trafikplan beskrevs att särskilt fotgängare och cyklister varit oroad för att utsättas för brott enligt trygghetsundersökningar (Burlövs kommun, 2014b, s.22). Bl.a. vägen till stationen via Dalslundsskolan upplevdes ofta otrygg, och planprogrammet för Södra stambanan ville öka den mänskliga närvaron vid skolområdet om kvällen för att minska inbrott och skadegörelse (Burlövs kommun, 2012, s.35).

*”Fönster och entréer till bostäder och näringsverksamheter i anslutning till skolområdet ger möjlighet för att människor kommer att röra sig där under flera timmar av dygnet. Det kan verka förebyggande mot skadegörelse och inbrott.”* (Burlövs kommun, 2012, s.35-36).

Brottsförebyggande diskuterades mer i översiktsplanen och Trafikverkets gestaltungsplan, där brott förhindrades genom att orten knyts samman visuellt och fysiskt (Burlövs kommun, 2014a, s.56; Trafikverket, 2005, s.22). Bl.a. förordades att insynsskydd som höga plank och murar skulle undvikas (Burlövs kommun, 2014a, s.56), vilket tydde på en medvetenhet om att tillträdeskontrollerande åtgärder kan vara kontraproduktivt då det förhindrar mänsklig närvaro och övervakning (van den Berg et al, 2006, s.143).

### **5.2.3 Människoflöden och funktionsintegrering**

#### **Hyllie**

Medan historisk stadsplanering gärna funktionssegregerade staden så vill man idag blanda funktioner så staden befolkas dygnet runt (Rådberg, 1997). I visionen för Hyllie så var det ur trygghetssynpunkt viktigt att inte expandera närliggande områden med bostäder, utan istället ge Hyllie liv dygnet runt av resande, boende i området, anställda på kontoren och besökare till Arenan och Emporia (Malmö stad, 2008, samråd s.14). På så sätt var stationsområdet sambundet med social kontroll – platsen blir mer säker och trygg när det finns mänsklig närvaro och eller ögon på gatan (Bellander, 2005).

Platsbefolkning dygnet runt kunde också ses som en jämlikhetsfråga, eftersom *”Stationens perifera och avskilda läge kan komma att avhålla vissa kategorier resanden, speciellt äldre och kvinnor, att använda stationen under vissa tider då flödena är som minst.”* (VBB Viak, 2000, s.41).

*”Utan ett innehåll som verkar flödesutjämnande över dygnet, som exempelvis bostäder, kommer flödena att koncentreras till morgon och kväll vid rusningstid, då besöken består av pendlare. Flödenas karaktärer är även beroende av anslutningarna till stationen. Om stationen inte bara skall användas som en så kallad ”park- & ridestation” är det viktigt att möjligheter skapas så att icke bilburna kan använda stationen.”* (VBB Viak, 2000, s.39).

Både trängsel och folktomhet kan skapa otrygghet enligt forskning (Barker et al, 2003; Bellander, 2005). Vid stationen behövde man sprida ut stora folkmassor vid Arenan, stationen och Emporia (Malmö stad, 2008, s.8), minimera biltrafik runt stationstorget (Ibid, s.8), och samtidigt befolka anslutande ’baksidogator’ som annars saknade liv och rörelse (Gehl Architects, 2006, s23). Detaljplaneringen anpassade torgytan för folkmassor med trädplanteringar som ’fällor’ mellan Arenan och stationen (Person B, 2020, 21 april). Man skulle ha breda trottoarer och fria fotgängarpassager (Malmö stad 2008, s.8), och tågplattformarna anpassades av Trafikverket för stora folkmängder (Person B, 2020, 21 april) även om perrongstorleken underskattade trängselkonsekvenserna vid events enligt en annan intervju (Person C, 2020, 20 april). Biltrafiken skulle minskas runt torget genom satsningar på kollektivtrafik (Banverket, 2005, s.7) och smalare gator (Malmö stad, 2008, samråd s.2). Dock så lokaliserades ett parkeringshus nära stationen eftersom man prioriterade stationens tillgänglighet för resande (Person B, 2020, 21 april).

Fotgängartryggheten på gatorna runt stationen missgynnades av en storskalig struktur som bättre främjade biltrafikanten, med långa, stora gator utan mänsklig aktivitet, småskalig dekor eller vindskydd (Gehl Architects, 2006, s.7). Å andra sidan så kan bilisters närvaro också vara en form av social kontroll (Bellander, 2005). Detaljplanen övervägde visserligen den mänskliga skalan, vindskydd och soltillgång för uteaktiviteter vid stationstorget (Malmö stad, 2008, s.8). Men på anslutande gator så planerades mest bostäder och kontor (Ibid, s.8), och perrongens sociala kontroll bestod främst av att säkra synligheten ner mot tågskaktet (Malmö stad, 2000, s.81). Därför har trygghetsplaneringen ofta bestått av renodlad social kontroll med ögon på det offentliga rummet, snarare än att skapa utrymmen som lockar till spontana aktiviteter (Gehl Architects, 2006, s.7).

## **Rosengård**

Den sociala kontrollen var tongivande i detaljplaneringen av stationsområdet. Stationen knöts an till det vältrafikerade Rosengårdsstråket för att förbipasserande skulle befolka platsen (Malmö stad, 2010, samråd s.3), stationens resande förväntades bidra till människoflöden (Ibid, s.10), och en liten lokal på torgytan fick uppsikt över stationsområdet (Ibid, s.4). Stationen utformades också för att inbjuda till att stanna upp och vara social, t.ex. genom att trappor utformas som sitt- och mötesplatser (Ibid, s.16). Det ökade antalet resande, gående och cyklister förväntades dock *”ställa krav på mycket goda kopplingar mellan stråk, områden och den kommande stationen”* (MKB, 2009, s.8; Malmö stad, 2010, samråd s.18). Trängsel är också en faktor för otrygghet (Barker et al, 2003), men detaljplaneringen lämnade förtätningskonsekvensanalyser till framtida utvecklingsetapper (Malmö stad, 2010, samråd s.4).

*”There are few links to the rest of the city and the area is inaccessible for residents, visitors and passers-by. Only a few roads lead to and from the area. [...] The road between Möllevången and Rosengård is used mainly for through traffic and needs to be improved in terms of passive recreation potential.”* (MKB, 2009, s.16)

Planeringen för människoflöden hindrades av stora bilvägar och socioekonomisk segregation som gjorde Rosengård svårt att besöka (MKB, 2009, s.16). Men det avgränsade planområdet och tidspressen gjorde att planerarna tvingades lämna större funktionsblandande eller flödesskapande åtgärder till framtida stadsutvecklingsetapper, eftersom man saknade rådighet över relevanta vägar och ytor (Malmö stad, 2010, samråd s.5). Till exempel så kunde planeringen inte flytta busstationen närmare tågstationen, eftersom Amiralsgatan vid planområdet saknade övergångar (Ibid, s.18). Att otrygga vägar till kollektivtrafiken inte åtgärdas på grund av organisationsstrukturer eller avsaknad av rådighet är ett vanligt problem i planering (Ceccato, 2013, s.145). Att man inte kunnat planera funktionsblandade funktioner betydde också att detaljplaneringen inte kunde styra när på dygnet som stationen skulle befolkas (Bellander, 2005).

*”Kommunen kan behöva ta en aktiv roll för att initiera och stimulera till nytänkande stadsutvecklingsprojekt för en tät och blandad stad. Ett exempel skulle kunna vara ett omfattande projekt kring Amiralsgatan genom Rosengård.”* (Malmö stad, 2012, s.64)

Men i detaljplanen så var funktionsblandning, trygga stråk och tillgängliga transportleder långsiktigt naturliga konsekvenser av stationens byggande, eftersom den skulle driva större utvecklingsprojekt i Rosengård (Malmö stad, 2010, s.5, s.10). Många av de frågor som detaljplanen tvingats skjuta upp – som funktionsblandning och anslutande gångstråk – har i efterhand plockats upp i projekt kring stationen, som hur Rosengårdsstråket och gång- och cykeltunneln under stationen vidareutvecklas under 2020 för att skapa tryggare och mer attraktiva transportvägar kring stationen (Person D, 2020, 16 april; Malmö stad, 2020).



## Åkarp

För Åkarps station så var tillgänglighet och centrumbyggande centrala motivationer till stationens och spårets nedsänkning, eftersom det kunde knyta ihop Åkarps två sidor och öka flöden vid stationsområdet (Burlövs kommun, 2017a, s.7; Burlövs kommun, 2014b, s.58). Järnvägen hade tidigare varit en barriär man inte naturligt korsade (Person E, 2020, 15 april). Planerarna såg därmed en möjlighet att stärka den sociala kontrollen på platsen med trygghetskapande funktionsblandning, inblickar utifrån och tillgängliga transportleder (Ibid.), även om trygghetsperspektivet för sammanknytningen inte var explicit i plandokument.

Stationsplaneringen påpekade möjligheten att etablera tätare, funktionsblandad bebyggelse med arbetsplatser och serviceverksamheter runt stationen, istället för Åkarps bostadsdominerade trädgårdsstad som vände sig bort från det gamla stationsområdet (Burlövs kommun, 2014a, s.58). Att ha fönster vända mot en plats kan öka den sociala kontrollen, och genom funktionsblandning så befolkas och kontrolleras stationsområdet under en större del av dygnet (Bellander, 2005). Man försökte också planera in platser där människor kunde stanna upp, som en park vid stationen (Person E, 2020, 15 april).

*"Gemensamt för [Åkarp och Arlöv] är att de består av många goda bostäder men få eller inga arbetsplatser och obetydlig kommunal eller kommersiell service. Vidare är miljonprogramsområdena inåtvända, det vill säga husen vänder "ryggen" (fönsterlösa fasader, garagelängor, plank och dylikt) mot områdena omkring."* (Burlövs kommun, 2014a, s.58).

Mycket utveckling pågick runt spårutvecklingen med nya vägar, funktioner och konflikterande trafikslag, och allt detta påverkade cykel- och gångupplevelsen (Person F, 2020, 17 april). Det är inte så enkelt som att prioritera gångtrafik för att få befolkade stråk som det ibland porträtteras i trygghetsplaneringsideal (Hong & Chen, 2014), då en välplanerad biltrafik också kunde förbättra fotgängartryggheten. Bil- och cykeltrafik ackommoderades därför t.ex. gatuparkeringar för att få mänsklig närvaro på gatan (Burlövs kommun, 2014b, s.69). Stationen planerades för förenklade folkflöden med flera nedgångar till perrongen, (Burlövs kommun, 2014a, s.21, s.33), tidigare osmidiga gångstråk till busshållplatser gjordes mer tillgängliga (Burlövs kommun, 2014b, s.58), och ett gångfartsområde etablerades vid stationstorget (Person E, 2020, 15 april).

Funktionsblandning var dock svårare att uppnå genom detaljplanering. På stationstorget tilläts inga stadigvarande verksamheter på grund av elektromagnetiska fält (Burlövs kommun, 2014a, s.25), trots att planprogrammet för Södra stambanan hade ambitionen att etablera butiker och bostäder vid stationen (Burlövs kommun, 2014b, s.55). På det hela lämnades funktionsblandning och förtätning därför till framtida utveckling i området, kanske också eftersom stationen behövde vara första drivkraften bakom en mer centrummässig stadsutveckling (Burlövs kommun, 2014b, s.58).

## 5.2.4 Trygg platsidentitet

### *Hyllie*

Som ett nybyggnadsområde så var platsidentiteten viktig för att etablera Hyllie som en egen stadsdel (Malmö stad, 2008, samråd s.5). Hyllie centrum och stationstorget skulle bli en samlingspunkt för Hyllie och dess närområden (Malmö stad, 2000, s.81), vilket markerades genom ett tätbebyggt och funktionsblandat centrum med unik gestaltning (Malmö stad, 2005, s.2). Stationsområdets höga byggnader designades med butiker i bottenplan för att möjliggöra ett *”aktivt och varierat torg med vänliga och öppna fasader”* (Malmö stad, 2008, plankarta), och belysningen gjordes rumsskapande med lampor som ett nattligt ’tak’ över torget (Ibid, s.9). Visserligen så riskerade kolosser som Arenan att skapa tomma baksidor (Ibid, samråd s.13), men dessa landmärken gav också malmöbor en personlig anknytning till platsen enligt en intervju (Person B, 2020, 21 april).

Det var viktigt att höja trevnaden och tryggheten vid stationstorget, som annars förväntades präglas av vindutsatthet och passerande pendlare utan permanent koppling till platsen (Gehl Architects, 2006; VBB Viak, 2000, s.39). Men detaljplaneringen kunde inte inkludera närboende i platsskapande aktiviteter, vilket annars brukar vara kärnan i platsskapande (Project for Public Spaces, 2007), eftersom det ännu inte hade byggts några bostäder i Hyllie (Person A, 2020, 7 april).

*”Planen för Hyllievång som den fremstår i dag, er uden særegen identitet. Der er ikke taget tydelig og utvetydlig stillning til, hvilket liv man ønsker sig i bydelen, byrummenes kvalitet, og endeligt hvilke fremtidige bebyggelser man vi søge at udvikle. [...] Det anbefaltes, at der i højere grad planlægges ud fra en overordnet vision for området.”* (Gehl Architects, 2006, s.19).

Folklivsutvärderingen kritiserade delar av planeringens dåvarande identitetsskapande. Utvärderingen menade att det från början saknades en vision för hur människor skulle bruka och tolka platserna i Hyllie, så områdets olika delar kunde inte planeras för en enad vision. Visserligen fanns ett identitetsskapande perspektiv för stationstorget, men det saknades för de omgivande gatorna, som förväntades bli blåsiga, tomma och händelselösa (Gehl Architects, 2006).

Själva stationen eller anslutande gator berördes inte av identitetsskapande åtgärder. Att stationsmiljön blev ganska oskyddad från väder och vind ses i efterhand som en nackdel av de intervjuade, även om den på det stora ansetts ha blivit trygg (Person A, 2020, 7 april) – *”man hade kunnat få det lite mer humant”* (Person B, 2020, 21 april) med belysning och väderskydd. Allt detta tyder på att identitetsskapandets främsta syfte var att sätta Hyllie på kartan för besökare, medan planeringen underprioriterade platsskapande ytor där lokala medborgare kunde mötas och knyta an till stationsområdet (Project for Public Places, 2007)

## **Rosengård**

Stationsområdet skulle motarbeta bilden av Rosengård som otillgängligt, livlöst och otryggt, och istället etablera en tillgänglig, urban och positiv platsidentitet genom hur stationen förändrade stadsbilden och stadslivet (Malmö stad, 2010, s.10, s.21). Medan planeringen etablerade infrastruktur för social interaktion och mötesplatser, så skulle man också uppnå trygghet och tillgänglighet genom att omforma platsens identitet bland lokala medborgare och resten av Malmö, vilket också är en aspekt av platsskapande (Project for Public Spaces, 2007).

*”Rosengårds stationsområde skall utgöra en trafiknod, en målpunkt som är en mötesplats och en länkande stadsmiljö. [...] Nyckelord för strukturen och gestaltningen ska vara identitet, attraktivitet, närhet, trygghet, tillgänglighet, mångfald, dynamik, folkliv, innerstad, kommers och service.”* (Malmö stad, 2010, s.10).

För att frånga Rosengårds rykte som otillgängligt och segregerat så skulle stationen öka tillgängligheten och därmed möjliggöra möten mellan olika stadsdelar och kulturer, med hjälp av sittplatser, grönska, gångstråk och en torgyta (Malmö stad, 2010, samråd s.16). Rosengård saknade också mötesplatser för sin stora andel ungdomar och arbetslösa (MKB, 2009, s.22), och planeringens vision var att stationsområdet skulle fylla detta behov: *”en yta som idag är en baksida får ett nytt värde och blir en mötesplats för människor”* (Ibid, samråd s.15). Å andra sidan så riskerade stationens långa bullerskärmar, höjdskillnader och avskärande trafikleder att motverka bilden av ett sammanknutet, socialt centrum (Ibid, s.9, s.13, samråd s.22).

Platsskapande består också av att stärka engagemang och gemenskap vid platsen (Cozens, 2014). Det fanns ett stort lokalt engagemang för stationen, eftersom närboende enligt en intervju länge hade väntat på uteblivna satsningar (Person D, 2020, 16 april). I planeringen betraktades därför tågstationsutvecklingen i sig som platsskapande, eftersom den visade på Rosengårds möjligheter: *”Planen är också ett avgörande steg [...] för de unga malmöbornas framtidstro”* (Malmö stad, 2010, samråd s.13). Men trots att det var en ambition i planen att boende inkluderas i processen (Ibid, s.5) så skedde ingen medborgardialog i detaljplaneringen enligt en intervju (Person D, 2020, 16 april). Visserligen har orelaterade gemenskaps- och integrationsbyggande projekt gjorts i stadsdelen (Delshammar, 2014), men detta var ändå en missad chans att inte bara knyta stationsområdets identitet till staden, utan också till det lokala livet (Project for Public Spaces, 2007).

## Åkarp

Genom stationsombyggnaden skulle orten därför få *”en framtida kreativ mötesplats”* (Burlövs kommun, 2014 rev. 2015, s.6) som kunde bli Åkarps ansikte utåt (Trafikverket, 2015, s.9, s.22). Visserligen planerades en vanlig pågatågstation, men den nya platsbilden formades snarare genom hur omgivningen kontextualiserade stationen (Burlövs kommun, 2014a, s.61). Parkytor, sittplatser och framtida besöksmål runt stationstorget skulle uppmuntra till möten (Ibid, s.73), och orten skulle centreras runt stationen genom kommande stadsutveckling (Ibid, s.58). Nedgrävningen av spåren skulle också bryta upp bilden av Åkarps två separerade sidor (Burlövs kommun, 2017a, s.45). Att bygga gemenskap över sociala och fysiska barriärer är en sorts platsskapande eftersom platsens sociala kontext skulle stärka ortens samhörighet (Cozens, 2014).

*”Med nedsänkningen kan ortens framsida åter vända sig mot järnvägsområdet och skapa ett grönt, tryggt och nära centrum.”* (Burlövs kommun, 2017a, s.7).

Detaljplaneringen behövde samtidigt bevara aspekter av Åkarps gamla identitet. Området skulle byggas i traditionellt tegel som knöt an till områdets järnvägshistoria (Burlövs kommun, 2017a, s.38), och stationsområdet anpassades till trädgårdsstadsstrukturen med välskötta grönområden (Ibid, s.21) och ett mer småskaligt stationstorg *”för att inbjuda till en intimare upplevelse av Åkarps centrum”* (Burlövs kommun, 2014 rev. 2015, s.54). Detta kan delvis verka motsäga visionen om en urban centrumomvandling. Men grönska, småskalighet och kulturhistorisk anknytning är också trygghets- och platsskapande, då det gör platsen tillgänglig för fotgängare och bevarar lokala medborgares personliga anknytning till området (Project for Public Spaces, 2007).

*”Dialogen hade två väldigt bra grejer skulle jag säga. Det ena var att människor som ville bli lyssnade på, dom blev lyssnade på utan att bli ifrågasatta. Det var starkt. Och det blev också en, även om den haltar lite den här... ihopknytandet av sätten, det här att medborgarna får ta fram ett förslag och sen får de se att de genomförs, det är också starkt.”* (Person E, 2020, 15 april).

Dialogarbetet för Södra stambanans ombyggnad gjordes för sent för att användas som underlag för stationsområdets detaljplanering, men tjänade ändå till att öka engagemanget och intresset för stationen (Person E, 2020, 15 april). De som ägde sin bostad och bodde närmare Åkarps station hördes dock mer i stationsområdesfrågor än t.ex. hyresrättsboende (Ibid.), trots att de som inte självmant involverar sig är de som till större grad behöver inkluderas för att medborgardeltagande ska bli gemenskapsbyggande (Landzelius & Rundqvist, 2018). När vissa grupper inte representeras i medborgardeltagandet så bidrar projektet mindre effektivt till att etablera stationen som ett ortsgemensamt centrum för alla villkor (Cozens, 2014).

## 5.2.5 Övriga aspekter i trygghetsplaneringen

### *Hyllie*

Vinden beskrevs i plandokumenten utifrån hur den påverkade människoflöden (Malmö stad, 2006; Malmö stad, 2008), men i intervjuer diskuterades dess trygghetseffekter i långt större grad. Den obevekliga vinden i området var då ett hinder för att folk skulle vilja befinna sig på perrongen, stationstorget och kringliggande gator någon längre tid (Person A, 2020, 7 april; Malmö stad, 2008, s.24). Detaljplanen försökte skapa lä med träd, avskärmningar och byggnader, men hela stationsområdet kunde inte realistiskt skyddas från vinden (Malmö stad, 2008, s.8), och i efterhand har man ansett att stationen egentligen behöver en skyddad stationsbyggnad för att bli tryggt och trevligt. Därför byggdes senare uppvärmda vindskydd på perrongen (Person C, 2020, 20 april).

*”Sydvästlig vind. Den drar rätt in i tunneln. Eller i stationen. Och upplevs klimatet rätt så är det ju en faktor tänker jag, som också avspeglar sig på hur man känner när man står och väntar på tåg.”*  
(Person A, 2020, 7 april).

Trafiktrygghet har fått mycket utrymme i plandokumenterna och intervjuerna. Den växande bil-, cykel- och gångtrafiken i Hyllie förväntades mötas i centrumet vid stationen, och planen hanterade detta genom att gatunätet ledde bilar förbi centrum och gav kollektivtrafiken god framkomlighet (Malmö stad, 2008, s.30). Trafiken förväntades också påverka barnens rörelsetrygghet, varför man i centrum skulle *”skapa trygga och säkra passager för gång- och cykeltrafikanter”* (Ibid, s.13). Dock så kritiserades detaljplaneringens trafikutredning av Banverket för att man inte undersökt behoven av trafikseparering eller bussfiler i området (Malmö stad, 2008, samråd s.14).

*”Stadsdelar och delområden kan upplevas som otrygga av olika anledningar. Holma-Kroksbäck är ett av Malmös storskaliga områden som i vissa avseenden kan fungera som en barriär i sig.”*  
(Stadsbyggnadskontoret, 2006, s.10).

I planeringen övervägdes också hur man kunde förbättra de socioekonomiska förutsättningarna i Hyllie och dess närområden. Närliggande Holma-Kroksbäcks trygghet drogs t.ex. ned av enfunktionella miljonprogram, tråkig gestaltning och barriäreffekter (Stadsbyggnadskontoret, 2006, s.10), samt socioekonomiska utmaningar (Person B, 2020, 21 april). Att Hyllie planerades som ett nytt, multifunktionellt centrum med en tågstation och blandade hyresrätter och bostadsrätter var därför ett sätt att undvika att Hyllie återskapade samma otrygghetsfaktorer (Ibid; Malmö stad, 2008, samråd s.13).

## **Rosengård**

I plandokumenten så framgick att lokalinvánarna själva hade svårt att ta sig ut i staden till följd av fysiska barriäreffekter, särskilt barn och de utan bil. När lokala invånare genom tågstationen kunde jobba, gå i skolan eller besöka aktiviteter i fler delar av Malmö, så förväntades socioekonomiska problem minska och integrationen stärkas (Malmö stad, 2010, samråd s.15; MKB, 2009, s.22). Detta är intressant eftersom funktionsblandning och brottsförebyggande betonar aktivitetsskapande som trygghetsskapande (Brå, 2020; Rådberg, 1997), men fri rörelse och minskad socioekonomisk utsatthet gentemot resten av staden kan också stärka öppenheten och gemenskapen på platsen (Boverket, 2019a, s.9; Cozens, 2014).

Planeringen diskuterade också trafikens många effekter vid stationsområdet.

Detaljplaneringen behövde få plats med gångvägar, cykelvägar och en lång ramp inom en relativt liten yta, och det var svårt att prioritera mellan transportbehov utan att platsen blev trång eller svåröversiktlig (Person D, 2020, 16 april). Amiralsgatan var dessutom en stor trafikbarriär bredvid stationen och vid stråket till busshållplatsen (Malmö stad, 2010, s.18). Men på grund av detaljplanens områdesavgränsning så lämnades den större hanteringen av trafikflöden i Rosengård centrum till framtida planeringsarbete. Trafikflödena vid Amiralsgatan arbetas t.ex. med under 2020 genom Culture Casbah-projektet (Person D, 2020, 16 april). Att gångstråk och trafik kring tågstationer löses i efterhand är inte ovanligt, men påverkar tryggheten negativt för många resande eftersom vägen till kollektivtrafik upplevs osäker (Ceccato, 2013, s.145).

*”Oron för att drabbas av trafikolyckor saknar ibland samband med verkliga risker. Oron kan emellertid begränsa medborgarnas rörelsefrihet, och blir därmed ett verkligt problem för t ex äldre och barn.”* (Malmö stad, 2004, s.17).

Buller var en viktig trygghetsfråga, men framställdes sällan som en sådan. Detaljplanen diskuterades ämnet som en objektiv säkerhetsfråga utifrån bulleranalyser som skulle uppnå tekniska krav, eftersom exakta bullernivåer var ett krav för persontrafiken på Kontinentalbanan (Malmö stad, 2010, s.22). Men ur invånarnas perspektiv så var det snarare en trygghetsfråga. Det fanns en stark oro för ökat buller, inte nödvändigtvis bara knutet till tågen (Ibid, samråd s.20; Person D, 2020, 16 april). Stadsdelsförvaltningen påpekade också att buller skulle påverka utanför planområdets utsträckning, och rekommenderade att stationsutvecklingen förde kontinuerlig medborgardialog om bullerutsatthet och hur det påverkade invånare och förskolor (Ibid, s.6). Att säkerhets- och trygghetsperspektiven inte till större grad sammanförs är ett vanligt mönster i svensk planering (Boverket, 2019a, s.23).

*”de bullerskärmar som finns idag [...] upplevs av de boende i föreningarna som otillräckliga för att dämpa ljudet från dagens tågtrafik. Det finns en stark oro att tåg som bromsar in för att stanna på stationen ska orsaka ännu mer buller.”* (Malmö stad, 2010, samråd s.20).

## Åkarp

Vid stationsområdet så har trafiktryggheten varit en av de största och mer kontroversiella frågorna. Nära stationsområdet låg Dalslundsskolan och många bostäder där medborgare oroade sig för buller, stök och trafikfaror till följd av omdragna vägar och ökad trafik (Person E, 2020, 15 april; Burlövs kommun, 2014b, s.20). Men samtidigt så behövde tågresande vara tillgängligt genom många olika transportformer för att stationen skulle brukas och befolkas (Ibid, s.71). Vid stationen planerades därför ett gångfartsområde, gatuparkeringar och en ganska trång avlastningszon för att få plats med gång- och cykelvägar (Person E, 2020, 15 april; Burlövs kommun, 2017a, s.27). Det var i stationsplaneringen dock svårt att helt omstyra trafikflödena p.g.a. Burlövs samtida utvecklingsprojekt med tågspår och vägomdragningar som skulle alstra nya trafikflöden kring stationen (Ibid, s.27).

*”Den nya föreslagna sträckningen mellan Åkarp centrum och Åkarps station är positiv men det är viktigt med utformningen så att oskyddade trafikanters säkerhet kan garanteras, i synnerhet för passerande skolbarn.”* (Burlövs kommun, 2012, s.13)

Trafiktryggheten och barntryggheten handlade i medborgardialoger ofta om ombyggnadsfasen lika mycket som slutresultatet, även om planvisionen och invånarnas oro inte alltid var förenliga (Person E, 2020, 15 april). Planerarna ville ha en tillfällig väg vid skolan för tryggare transporter under byggperioden, men detta blev så kontroversiellt bland invånarna att det avbröts, enligt en intervjuad. *”Den gick inte att prata om på ett konstruktivt sätt. Jag tror fortfarande att det hade kunnat bli en bättre, vad ska man säga. Lösning för Åkarp, även trygghetsmässigt”* (Ibid.). Trots dessa konflikter så är medborgardeltagande ett av de viktigaste verktygen för att platser ska få en verklig anknytning till medborgarna (Cozens, 2014). Därför var dialogerna kring järnvägsombyggnaden ändå en styrka i trygghetsskapandet: *”Dom blev lyssnade på utan att bli ifrågasatta. Det var starkt. [...] Det här att medborgarna får ta fram ett förslag och sen får de se att de genomförs, det är också starkt”* (Person E, 2020, 15 april).

### 5.3 Komparativ analys: Styrkor och svagheter i arbetssätt

Här analyseras komparativt de trygghetsskapande arbetssätt och lösningar som planeringen av de olika stationerna tagit fram, baserat på den tidigare analysen. Tillvägagångssätten jämförs med varandra utifrån den forskning om svensk trygghetsplanering som framförts i litteraturoversikten.

### 5.3.1 Metodik och kompetenser

Enligt en nationell enkät med svenska planerare så saknar planering ofta en etablerad metodik för att arbeta med trygghet, vilket gör att trygghetsfrågor tappas eller hanteras ineffektivt (Boverket, 2019a, s.23). De intervjuade från alla tre stationsområden uppgav att trygghetsrelaterade beslut och arbetssätt inte följt någon utstakad modell, struktur eller checklista, utan formades snarare av planerarnas personliga omdömen och prioriteringar. Istället för att ansvaret för tryggheten knöts till en roll, aktör eller hierarki, så var trygghetsansvaret delat genom regelbunden kommunikation mellan olika projektplanerare och andra aktörer (Person F, 2020, 17 april; Person D, 2020, 16 april). *”Drivkraften ligger hos dom som är inblandade, och att man är överens om att vi vill uppnå det bästa resultatet. Det, det går inte att styra upp med checklistor”* (Person A, 2020, 7 april).

Det informella, ostyrda arbetssättet hade nackdelen att trygghetsplaneringen blev beroende av individuella planerares kunskaper, erfarenheter och kompetenser, snarare än en gemensam idé eller modell för hur trygghet skulle uppnås (Person A, 2020, 7 april). Det finns trots allt en brist på förståelse kring trygghetsbegrepp enligt olika forskare, vilket då lätt leder till att trygghetsfrågor förbises (Boverket, 2019b; Berglund Snodgrass, 2016).

De intervjuade planerarna värjde sig mot idén att ett mer strukturerat arbetssätt hade stärkt trygghetsskapandet i planeringen. De ansåg gemensamt att det inte fungerar att styra trygghetsplanering uppifrån genom färdiga visioner eller checklistor, eftersom trygghet har för många komplexa variabler som varierar beroende på platskontexten. För Rosengård så beskrevs t.ex. trygghetsplaneringen ha blivit framgångsrik trots den stora tidspressen under planeringen, eftersom projektledaren och planeringsteamet hade god förståelse för trygghetsfrågornas vikt i området och därför prioriterade dem (Person D, 2020, 16 april). Därför behövde arbetssättet för trygghet enligt olika intervjuade framför allt vara flexibelt, snarare än strukturerat och formaliserat (Person A, 2020, 7 april; Person F, 2020, 17 april). *”Det är det mest givande sättet att jobba på, det är rätt ledigt man jobbar. Man tänker kreativt på ett helt annat sätt.”* (Person C, 2020, 20 april).

Olika aspekter av trygghet får också synlighet enligt en planerare för Hyllie, eftersom prioriteringarna mellan trygghetsfrågor ofta formas av tidens trender i planeringsbranschen (Person A, 2020, 7 april). Därför var blandade kompetenser viktiga för att trygghetsskapandet i Hyllie skulle få en bättre helhet (ibid.). För Rosengårds och Åkarps stationsområden var också god kommunikation och samarbete med aktörer som Trafikverket och Skånetrafiken särskilt viktigt för att inte missa viktiga aspekter av platstryggheten (Person B, 2020, 21 april; Person F, 2020, 17 april).



*”Vad jag i efterhand tycker var en fördel med vårt Hylliearbete var att vi jobbade inom stan i en förvaltningsövergripande grupp. Så att, den kollektiva kompetensen där blev viktig. Och så skyllde jag kanske lite där på att dom diskussionerna vi hade där var vad som ledde till bra resultat”*  
(Person A, 2020, 7 april).

### 5.3.2 Trygghetsunderlag

Det fanns stor variation mellan hur underlagsgrundade de olika stationsområdenas detaljplanering var. Underlagsgrunden till trygghetsfrågorna var nära knuten till planeringens tidsram och resurser, men också de involverade aktörerna i projektet.

- Åkarps detaljplanering hade det starkaste trygghetsunderlaget, då planeringen föranletts av planprogram för spårområdet, områdesstudier och konsekvensanalyser kopplade till utbyggnaden av tågspåren i Åkarp (Burlövs kommun, 2017a). Dessa material framtogs av både kommunen och Trafikverket under flera år eftersom stationsombyggnaden var kopplat till ett mycket större nationellt och kommunalt infrastrukturprojekt (Ibid, s.7-9).
- Även Hyllie hade ett gediget trygghetsunderlag. Storskaliga konsekvensanalyser av stationen, Hyllie centrumområde och Citytunneln, flera områdesstudier och ett planprogram för centrumområdet togs fram, ibland i samband med Citytunnelns och den nya stadsdelens planering (Hyllie, 2008, s.2-3; Person A, 2020, 7 april).
- Rosengårds planering hade en magrare underlagsgrund som främst bestod av grundläggande trafik- och bulleranalyser, eftersom stationen saknade koppling till liknande storskaliga projekt (Malmö stad, 2010, s.4-5). Av tidsbrist så valde man att förtätningskonsekvenser och mer komplexa trafikfrågor istället skulle utredas i framtida stadsutveckling kring stationsområdet (Ibid, samråd s.4).

Trygghetsunderlag undersöker ofta klassiska trygghetsfrågor som sikt eller belysning, istället för att definiera rotorsakerna till otryggheten och åtgärda dem på nytänkande sätt (Berglund Snodgrass, 2016). Men för stationsområdena så var problemet snarare att underlag inte utformats med trygghetsfrågor i åtanke. Miljökonsekvensutredningar om buller, trafik och olycksrisker gjordes övervägande ur ett tekniskt perspektiv som inte diskuterade hur sådana aspekter upplevdes för individen. Planeringen verkar dock inte ha problematiserat om underlagen reflekterade rotorsakerna till otrygghet för stationsområdena (Malmö stad, 2008; Banverket, 2005; Malmö stad, 2010; Burlövs kommun, 2017a).

Det gjordes också kvalitativa områdesanalyser för Hyllie, Rosengård och Åkarp med tydligare upplevelse- och trygghetsperspektiv på bl.a. tillgänglighet och aktivitetskapande. T.ex. så utvärderade Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning trygghetskonsekvenser för boende (Trafikverket, 2014). Men det var svårt att applicera trygghetsupplevelsens komplexitet på platser som ännu inte byggts eller färdigplanerats (Person E, 2020, 15 april). I Hyllie så löstes detta genom att en konsult gjorde en folklivsutvärdering på utkastet till detaljplanen, som sedan anpassades efter utvärderingens anmärkningar (Gehl Architects, 2006).

### 5.3.3 Medborgardialog

Planering som inte lyckas ta in medborgarnas erfarenheter av området riskerar att inte lägga trygghetsinvesteringarna där de behövs mest (Ceccato, 2013, s.145). Medan detaljplaneringen för de tre stationsområdena hade en ostadig relation till medborgardeltagande, så hade istället gestaltningsprocessen i Åkarp och byggprocessen i Rosengård en klar anknytning till medborgarna och besökarnas trygghetsupplevelse.

- Inga medborgardialoger gjordes kring Rosengårdsstationens detaljplan p.g.a. tidsbrist, trots att det fanns ett stort engagemang bland invånarna. Istället hade man öppna forum under och efter byggarbetet av stationen, som mottogs mycket positivt av invånarna enligt en intervjuad (Person D, 2020, 16 april).
- Åkarp var del i ett treårigt dialogprojekt om spårbyggnaden, men resultatet influerade inte stationsområdets detaljplanering eftersom timingen för projektet inte matchade stationsplaneringen, enligt en intervjuad. Medborgare kunde också ta fram egna förslag för närområdets utformning vilket ökade stödet för stationsomvandlingen (Person E, 2020, 21 april). Trafikverkets spårgestaltning gjorde trygghetsvandringar med skolbarn (Person F, 2020, 17 april).
- I Hyllie så var det svårt att samla medborgaråsikter om ett område som ännu inte fanns. Istället fördes samtal med Hyllies närområden vilket åtminstone gav ett besökarperspektiv till detaljplaneringen (Person A, 2020, 7 april).

Även om olika samhällsgruppers behov synliggörs i planeringsunderlag, så är det vanligt i Sverige att dessa erfarenheter inte praktiskt implementeras i utformningen (Boverket, 2019a, s.23). Vid de tre stationsområdena så var det framför allt detaljplaneringsfasen som hade en svagare anknytning till medborgarnas upplevelser, medan efterkommande gestaltning och byggarbeten var mer öppna för medborgarna i Rosengård och Åkarp (Person F, 2020, 17 april; Person D, 2020, 16 april; Person A, 2020, 17 april). I intervjuerna framfördes ändå ingen oro för att stationsplaneringen skulle ha snedvridits av en brist på medborgardeltagande. Trots allt så utgick trygghetsåtgärder främst från planerarnas kompetenser och erfarenheter, enligt intervjuerna (Person F, 2020, 17 april; Person C, 2020, 20 april; Person A, 2020, 7 april).

Boverket (2019a, s.23) har kritiserat tendensen att man utgår från planerarens idé av en medelmedborgare snarare än olika gruppers verkliga erfarenheter av platsen. Å andra sidan så menade en intervjuad vid Åkarp att detaljplanering inte kan bemöta trygghetsfrågor utifrån ett så komplext och specifikt perspektiv, eftersom de till sin natur behöver vara mer flexibla och ospecifika. Därför kunde det snarare vara en fördel att lämna trygghetsplanering eller trygghetsdialoger till den mer konkreta gestaltungsfasen (Person F, 2020, 17 april).

### **5.3.4 Säkerhet gentemot trygghet**

Kommuner tenderar att prioritera säkerhetsfrågor över trygghetsfrågor i bl.a. planering, utan att först förankra detta i vad problemet faktiskt är på platsen (Boverket, 2019a, s.23). I de olika miljökonsekvensbeskrivningarna så gjordes också mestadels rent tekniska säkerhetsanalyser om buller, trängsel, olycksrisker eller bombhot, trots att alla dessa även hade kunnat tolkas som trygghetsfrågor (Malmö stad, 2008; Banverket, 2005; Malmö stad, 2010; Burlövs kommun, 2017a). I Rosengård fanns t.ex. en stark oro bland befolkningen att stationen skulle öka bullernivåerna i området, och stadsdelsförvaltningen rekommenderade kontinuerliga medborgardialoger om bullerutsatthet för att minska detta (Malmö stad, 2010, s.6). Men istället hanterade detaljplaneringen bullerfrågan som en ren säkerhetsfråga genom tekniska bulleranalyser och fastna gränsvärden (Ibid, samråd s.12). Avsaknad av trygghetsperspektiv är ett vanligt resultat av bristande medborgardialog enligt Boverket (2019a, s.23).

Å andra sidan hanterades trafikfrågor och brottsförebyggande med ett mer integrerat trygghets- och säkerhetsperspektiv. När trygghets- och säkerhetsfrågor integreras så kan båda aspekter ofta stärkas enligt forskning (van den Berg et al, 2006, s.143). I Åkarp och Hyllie så utgick trafikanalyserna främst från säkerhet och framkomlighet, men detaljplanerna hade också ett tydligt trafiktrygghetsperspektiv – i Åkarp för invånarna och den närliggande skolan (Burlövs kommun, 2017a, s.47; Person E, 2020, 15 april), och i Hyllie för fotgängare kring stationen, Emporia och Arenan (Malmö stad, 2008, s.30). Särskilt i Rosengård fanns också ett välintegrerat brottsförebyggande perspektiv där man planerade bort gömställen och dolda ytor, vilket både skulle förhindra brottslighet och skapa trygghet på kvällen (Person D, 2020, 16 april)

### **5.3.5 Planering över organisations- och ansvarsgränser**

I planeringen av Hyllies, Rosengårds och Åkarps stationsområden så var bl.a. Trafikverket (alla tre områden), Skånetrafiken (Åkarp) och Citytunnelprojektgruppen (Hyllie) viktiga aktörer. Dessa hade stor kontroll över planeringen av tågspår och perrongmiljöer i särskilt Hyllie och Åkarp, och även om kommunala planerare ofta var med i samtal så hade kommunen ingen bestämmanderätt över spårens dragning eller perrongens utformning (Person A, 2020, 7 april; Person D, 2020, 16 april; Person F, 2020, 17 april).

Samtliga intervjuade talade positivt om samarbetet med Trafikverket och de andra aktörerna i detaljplaneringsområdet. Deras inblandning innebar dels ökade resurser eftersom de var med och finansierade stationsområdet (Person B, 2020, 20 april), och de bidrog också med kunskaper och kompetens kring trygghets- och säkerhetsfrågor i särskilt Åkarp och Hyllie (Person A, 2020, 7 april; Person E, 2020, 15 april). Medan det är vanligt att olika organisationers trygghetsriktlinjer och -arbetsätt inte är enhetliga (Boverket, 2019a, s.23) så framstod detta inte som ett problem i materialet. Att de olika aktörerna lyckats förenas så väl i planeringen och trygghetsskapandet menade intervjuad berodde på de starka samarbeten med regelbundna möten och diskussioner som planeringsarbetena hade med bl.a. Trafikverket (Person A, 2020, 7 april; Person D, 2020, 16 april; Person E, 2020, 15 april)

På grund av otydliga ansvarsfördelningar mellan offentliga och privata aktörer så händer ofta att ingen organisation på sig ansvar för tryggheten och säkerheten, och därför åtgärdas inte otryggheten på vägen till stationen som blir en 'gråzon' (Ceccato, 2013, s.145). I Hyllie och Åkarp hanterades stråken mellan stationen, busshållplatser och bostäder utan större åthävor, eftersom de större ombyggnaderna i orten/stadsdelen gav utökade möjligheter att påverka vägarna utanför planområdet (Malmö stad, 2006; Burlövs kommun, 2014 rev. 2015). I Rosengård hade man dock ett klassiskt gråzonsproblem, eftersom "*Planen har begränsats till minsta möjliga område och till ett område där Malmö stad har eller kan få rådighet över marken omgäende*" (Malmö stad, 2010, samråd s.5). Planområdet saknade därför helt rådighet över de stora trafikleder som omringade stationen och blockerade vägen till busshållplatsen och närliggande bostäder (ibid, s.18). Visserligen skulle Rosengårdsstationen också vara en del av en stadsomvandling, men dessa planeringsetapper påbörjades inte förrän senare (Person D, 2020, 16 april).

Även Hyllies trygghetsplanering utmanades av att området skulle utvecklas i etapper. Enligt folklivsutvärderingen av området så skulle det bli svårt att skapa trevliga utrymmen och en gemensam identitet när närliggande byggnader planeras och uppförs var för sig, då det resulterar i svårnavigerade omvägar och ett sämre första intryck av omgivningen. Detta gör extra viktigt att planera hur trygghetsaspekter som orienterbarhet, trevnad och positiv platsidentitet ska säkras under utbyggnaden (Gehl Architects, 2006).

Det har också visats i forskning att stationsområden med byggarbeten upplevs mindre trygga (Fridh & Ceccato, 2017). I Hyllie planerades utbyggnaden framför allt för att minimera trafikblockader och trängsel vid events, snarare än efter hur byggmiljön upplevdes (Person B, 2020, 21 april). I planeringen för Åkarp arbetade man mer med att stråk och tillfälliga vägar skulle vara trafiktrygga och minimera buller för närboende under utbyggnaden (Person E, 2020, 15 april; Burlövs kommun, 2017a, s.50).

### 5.3.6 Sociala strukturer i trygghetsplanering

Kommunarbetare runt om i landet ansåg i en enkätstudie att trygghetsåtgärder ofta är kortsiktiga och har ett alltför stort fokus på miljödesign, istället för att bemöta de sociala förhållanden som också formar platstryggheten (Sandberg et al, 2017, s.6, s.28). Men både i Hyllie och Rosengård så utformades detaljplaneringen särskilt med social segregation och socioekonomiska förutsättningar i åtanke.

- Hyllies närområden Holma-Kroksbäck hade socioekonomiska problem medan fysiska trafikbarriärer och sociala skillnader avgränsade dem mot Malmö (Stadsbyggnadskontoret, 2006, s.10). Därför skulle Hyllies station och centrumområde öppna dem mot resten av Malmö och erbjuda mer tillgängliga centrumfunktioner. Detaljplaneringen blandade också hyres- och bostadsrätter för en blandad befolkning (Malmö stad, 2008, samråd s.13; Person B, 2020, 21 april).
- Rosengård hade länge tampats med socioekonomiska utmaningar, trafikleder som spärrade av området och social segregation. Stationen skulle därför göra Malmös arbetsplatser, skolor och mötesplatser tillgängliga för lokalinvanarna, men också göra Rosengård mer tillgängligt att resa *till* för att attrahera arbetsplatser och aktiviteter till området (Malmö stad, 2010, samråd s.15; MKB, 2009, s.22).
- Åkarps stationsplanering saknade tydlig anknytning till socioekonomisk ojämlikhet. Medan stationen överbyggde den fysiska järnvägsbarriären så diskuterades inga sociala barriäreffekter i orten. Dock så märktes en skillnad i vilka socioekonomiska grupper som mest deltog i medborgardeltagande och dialoger kring spårrombyggnaden, vilket dialogprojektet försökte balansera upp (Person E, 2020, 15 april).

En av planerarna vid Hyllie menade att *"i vår värld så är ju vision någonting kanske antingen fysiskt, eller någonting som är mer komplext än bara trygghet"* (Person A, 2020, 7 april).

Detaljplanering innebär visserligen främst fysiska åtgärder och riktlinjer, men kan också arbeta mot en större vision av hur den fysiska miljön ska forma livet och aktiviteterna där (Rådberg, 1997). Medan de trygghetsskapande åtgärderna vid de tre stationsområdena till stor del bestod av fysiska åtgärder för överblickbarhet, skötsel, brottsförebyggande, tillgänglighet o.s.v., så genomströmmades dessa fysiska åtgärder också av en vision för det sociala livet: alla tre tågstationsområdena skulle bli sociala, tillgängliga mötesplatser där olika grupper kunde mötas tryggt och på lika villkor (Malmö stad, 2008, plankarta; Malmö stad, 2010, s.10; Burlövs kommun, 2014a, s.6).

## 6. Slutsatser

### 6.1 Trygghetsskapande i detaljplaneringen

#### 6.1.1 Implementering av trygghetsskapande

Sammantaget har alla studerade trygghetsskapande modeller använts i varje detaljplaneringsprocess i någon form, även om det inte alltid har betraktats som en 'trygghetsfråga' eller 'trygghetsmodell'. Ofta användes liknande trygghetslösningar för alla stationsområdena, men tydliga variationer uppstod av lokalområdets eller planeringsarbetets förutsättningar. Vissa trygghetsskapande modeller användes också långt mer än andra.

*Situationell trygghetsplanering* var detaljplanernas mest uttalade trygghets- och säkerhetsperspektiv. Välbelysta, lättorienterade och öppna ytor där man ser in och blir sedd är element i trygghetsskapande stadsplanering som var högprioriterade i alla tre detaljplaneringsarbetena. Vid stationsområdena lades stor vikt vid att vägen till stationen skulle vara tydlig och upplyst, perrongerna skulle vara synliga utifrån och att grönska och bullerskärmar inte skulle skapa mörka eller dolda hörn. Men trots att underhåll har stor betydelse för trygghetsupplevelsen, så innehöll endast detaljplaneringen för Rosengård genomgående klotterförebyggande och skötselperspektiv, eftersom planerarna hade personliga erfarenheter från Citytunneln av att det behövdes.

*Platsbaserat brottsförebyggande* var den minst genomgående trygghetsmodellen i detaljplaneringsarbetena. Medan CPTED-strategier som synlighet och mänsklig närvaro (Brå, 2020) visserligen återkom i alla detaljplaneringsarbeten, så motiverades dessa åtgärder vanligen av social kontroll där människor blir trygga av att se andra människor (Bellander, 2005), inte säkerhet och trygghet knutet till brott. Vid Hyllie och Åkarp reflekterades därför inte djupare kring hur oro för rån, sexuella trakasserier eller andra brott influerade tryggheten. Undantaget var Rosengårdsstationen som lades i ett socioekonomiskt utsatt område, där planeringen högprioriterade brottsförebyggande. Även där bestod åtgärderna av synlighet och mänsklig närvaro, men stadsdelsförvaltningen hade också ambitioner att involvera lokala medborgare i brottsförebyggandet, vilket enligt social CPTED bygger tillit, gemensamt ansvarstagande och trygghet på platsen.

*Funktionsintegrerade miljöer och social kontroll* var väletablerade trygghetsmodeller i detaljplaneringsarbetena. Funktionsblandning var ett självklart element, eftersom det gav möjlighet att dygnet runt befolka stationsområden (Bellander, 2005) som annars lätt blir tomma efter pendlingstimmar. Därför skulle alla detaljplanerna bidra till funktionsblandning, trots att Rosengårds och Åkarps detaljplaner inte inkluderade närliggande stadsstruktur. De tre stationsområdena etablerade också social kontroll med anslutande stråk och mötesplatser, även om detta försvårades av plats specifika förutsättningar: Rosengårds stora trafikleder, Hyllies trängsel utanför Arenan och trafikförändringars stormiga invånarreaktioner i Åkarp.

*Platsskapande och platsidentitet* bestod i alla tre planeringsarbeten av att detaljplaneringen skapade förutsättningar för att göra stationsområdet till en attraktiv mötesplats. Stationen i sig var då en mäktig symbol för tillgänglighet och sammanknytande, positiv stadsutveckling. Dock så användes inte medborgardeltagande i platsskapandet, trots att invånarnas engagemang för platsen kan vara lika viktigt som infrastruktur för trygghetsidentiteten. Detta var ofta en fråga om timing – i Hyllie så byggdes stationen innan bostäderna fanns, och Åkarps stora dialogsatsning pågick för sent för att styra detaljplaneringen.

*Övriga former av trygghetsskapande* handlade främst om trafiktrygghet, eftersom fotgängares trygghetsbehov naturligt kom i konflikt med behovet att göra stationen tillgänglig via buss och bil. Intervjuade planerare vittnade om platsbrist för de olika trafikslagen, som i flera fall fick trängas på icke-ideala vis. Detaljplanerna för Hyllie och Rosengård skulle även motverka socioekonomiska problem och segregation genom att stationen knöt områdena till Malmö och möjliggjorde arbetsplatser och investeringar i annars isolerade områden, vilket i sig kan förändra platsens trygghetsbild.

### **6.1.2 Arbetsprocessen för trygghetsskapande**

Arbetsätten var mycket lika mellan de olika stationsområdena. Intervjuerna vittnade alla om en mycket informell och flytande trygghetsskapande arbetsprocess, som varken strukturerades ovanifrån av riktlinjer eller hierarkier, eller underifrån genom stark medborgarinput. Istället var trygghetsplaneringen genomgående baserad på de involverade planerarnas kollektiva kompetens, erfarenheter och engagemang i trygghetsfrågor, samt de regelbundna och ofta informella samarbeten och samtal man hade med Trafikverket och andra involverade aktörer.

## 6.2 Styrkor och svagheter i det trygghetsskapande arbetet

### 6.2.1 Organisation och arbetsstruktur

De intervjuade var eniga om att frånvaron av struktur och riktlinjer i trygghetsarbetet på många sätt var en fördel. Trygghetsskapande ansågs vara för komplext och platsspecifikt för att framgångsrikt kunna formaliseras, styras av individer eller på förhand definieras. Enligt dem var det därför viktigare att trygghetsplaneringen var flexibel och kontinuerlig, och att samtal fördes inom planeringsteamet och mellan olika aktörer för att få in fler perspektiv på tryggheten. Dessa ståndpunkter gick rakt emot hur studier har utpekat bristen på tydliga riktlinjer och etablerade arbetsmetoder som problem i trygghetsplanering, och belyser att rekommendationer för trygghetsskapande planering kanske bör sätta ett större fokus på flexibilitet och samarbete.

Att trygghetsplaneringen förlitat sig så tungt på planerarens kunskaper är problematiskt, eftersom det i svensk planering ofta finns brist på kompetens och gemensam förståelse för trygghetsbegrepp. De intervjuade framhävde också att arbetssättet krävde en stark kompetensmix och god kommunikation mellan aktörer och planerare för att fungera effektivt, vilket kanske är mer tillgängligt i så högprofilerade projekt som tågstationer.

Icke-flexibla ansvarsgränser mellan aktörer anser forskare leder till att vägen till stationer blir 'gråzoner' där otrygghet aldrig åtgärdas. Framför allt i Rosengård så var detta ett problem, då stora trafikleder låg precis utanför planområdet. Åkarp och Hyllie hade färre gråzonsproblem eftersom pågående stadsomvandlingar i närområdet var lättare att samverka med. Fotgängares trygghet runt stationerna var snarare kopplat till svårigheter att skapa utrymme för alla transportsätt på ett trafiktryggt sätt. I Åkarp var dock ett hinder att lokala invånare kunde reagera mycket negativt på trafikförändringar i orten. Medborgarna var därför också som en 'aktör' att samverka med om vägarna till stationen.

### 6.2.2 Medborgardialoger och underlag

Trygghetsarbetet baserades på kvalitativa och kvantitativa områdesundersökningar som knöt planeringen närmare platskontexten, dock inte medborgardialoger. Istället lämnades trygghetsdialogerna till mer konkreta utvecklingsstadier som gestaltningen eller byggprocessen, eftersom detaljplanering enligt en planerare var för icke-konkret för att effektivt nyttja trygghetsdialoger. Detta ifrågasätts gärna i forskning, där tidiga medborgardialoger framhävs som centralt för att platsen ska få en stark anknytning till det lokala livet och olika gruppers platsupplevelser. Undantaget var Hyllie, som saknade bostäder vid planeringens början.



Svensk planering har kritiserats i forskning för att planeringsunderlag inte alltid visar platstrygghetens rotorsaker, och att säkerhets- och trygghetsperspektiv inte integreras. Detaljplanernas utredningar om buller, terrorhot, trafik, trängsel och olycksrisker var också övervägande tekniska eller säkerhetsfokuserade utan underlag för hur dessa säkerhetsfrågor oroad boende. Bristande upplevelseperspektiv i säkerhetsfrågor är ofta en fråga om bristande medborgardialog enligt akademisk litteratur, även om just Rosengårds miljöanalyser också skars ner till det mest nödvändiga av tidsbrist och Hyllie vid planeringsstadiet saknade befolkning.

### 6.2.3 Sociala trygghetsåtgärder

Det finns en allmän åsikt att trygghetsåtgärder ofta har ett ensidigt fokus på miljödesign, istället för att bemöta de sociala förhållanden som också formar platstryggheten. Men för Rosengård och Hyllie så var det väletablerat att stationen skulle stärka socioekonomiskt svaga områden och motverka segregation i Malmö. Där det sociala perspektivet haltade var snarare att arbeta inkluderande med medborgare kring mötesplatser. I alla tre detaljplaneringsarbeten så skulle stråk knytas an och grönska och sittplatser möjliggöra möten, men när lokalbefolkning inte tidigt engageras i områdets utveckling så blir platsen ändå lätt karaktärlös och bortkopplad från det lokala livet enligt platsskapande teorier, särskilt under många år av utbyggnad.

## 6.3 Rekommendationer till framtida planeringsprojekt

Mer än något annat så förefaller mixen av kompetenser, samt kommunikationen mellan dessa, vara viktigast för att fånga trygghetens komplexitet. Men medan ett flexibelt och informellt arbetssätt ansågs vara positivt av planerarna i studien, så väcks också frågan hur väl detta hade fungerat i mindre projekt där färre aktörer och kompetenser kan komplettera varandra, och ingen färdig vision då finns för hur trygghet ska uppnås. Aspekter där planeringsarbetet är svagare hade då kanske lyfts av ett mer uppstyrt och medvetet trygghetsperspektiv.

*”Man hade ju begränsade resurser, eller har ju alltid begränsade resurser, vi har ju alla alltid begränsade resurser. Och i den bästa av världar hade det inte varit så. Då hade vi kunnat jobba mer och tidigare med gestaltningen runt stationen”* (Person E, 2020, 15 april).

Resurser och tidsplanen i detaljplaneringen hade kunnat möjliggöra mer detaljerade gestaltungsriktlinjer, djupare områdesstudier och tidigare trygghetsdialoger och medborgardeltagande för att strukturera trygghetsplaneringen på ett flexibelt sätt, både uppifrån och nedifrån. Slutligen så hade en mer öppen tolkning av vad trygghetsplanering är kunnat vara en fördel i planeringsdiskussioner, för att öppna för nytänkande åtgärder som tydligare knyter an till platsens och brukarnas otrygghet.

# Referenser

## Intervjuer för kodningsanalys

- Person A (2020, 7 april). Intervju via videosamtal med planerare involverad i Hyllies övergripande planering [Transkribering]. Intervjuat och transkriberat av Petersson, A.
- Person B (2020, 21 april). Intervju via telefon med planerare involverad i Hyllies detaljplaneringsarbete [Anteckningar]. Intervjuat och antecknat av Petersson, A.
- Person C (2020, 20 april). Intervju via telefon med rådgivare i trygghetsfrågor vid planeringen för Citytunneln och Rosengårds station [Anteckningar]. Intervjuat och antecknat av Petersson, A.
- Person D (2020, 16 april). Intervju via telefon med planerare involverad i detaljplaneringen för Rosengårds station [Anteckningar]. Intervjuat och antecknat av Petersson, A.
- Person E (2020, 15 april). Intervju via videosamtal med planerare involverad i detaljplaneringen av Södra Stambanan i Burlöv [Transkribering]. Intervjuat och transkriberat av Petersson, A.
- Person F (2020, 17 april). Intervju via telefon med planerare involverad i gestaltningsarbetet för Södra stambanan i Burlöv [Anteckningar]. Intervjuat och antecknat av Petersson, A.

## Dokument för kodningsanalys

- Banverket (2005). *Järnvägsplan för Citytunnelprojektet, delen "Förbindelsespår vid Lockarp" och "Förbindelsespår vid Vintrie"*. Utlämnad av Trafikverket, 14 april 2020.
- Burlövs kommun (2012). *Samrådsredogörelse – planprogram för Södra stambanan genom Burlövs kommun*. Tillgänglig på:  
<https://www.burlov.se/download/18.6d7c325215a3b66be6f4bdb1/1487343841236/2+Samr%C3%A5dsredog%C3%B6relse.pdf> [Hämtad 2 maj 2020].
- Burlövs kommun (2014a). *Framtidsplan för Burlövs kommun*. Tillgänglig på:  
<https://www.burlov.se/download/18.43b6fda71639e97b98751957/1527686446213/%C3%96v%20ersiktsplan.pdf> [Hämtad 2 maj 2020].
- Burlövs kommun (2014b). *Trafikplan Burlöv*. Tillgänglig på:  
<https://www.burlov.se/download/18.304eefe71597ee90f62e0b31/1484749644516/Trafikplan.pdf> [Hämtad 2 maj 2020].
- Burlövs kommun (2014, rev. 2015). *Planprogram för Södra stambanan genom Burlövs kommun*. Tillgänglig på:  
[https://www.burlov.se/download/18.6d7c325215a3b66be6f4bd87/1487343815587/1+Planprogram+f%C3%B6r+S%C3%B6dra+stambanan+genom+Burl%C3%B6vs+kommun%20\(1\).pdf](https://www.burlov.se/download/18.6d7c325215a3b66be6f4bd87/1487343815587/1+Planprogram+f%C3%B6r+S%C3%B6dra+stambanan+genom+Burl%C3%B6vs+kommun%20(1).pdf) [Hämtad 2 maj 2020].
- Burlövs kommun (2017a). *Planbeskrivning: Detaljplan för del av Åkarp 1:68 m fl, Södra stambanan genom Åkarp*. Dp251. Tillgänglig på:  
[https://www.burlov.se/download/18.3e0b7d7b15c004fd0f5af864/1495193455027/251%20C3%85karp%201\\_68%20m%20fl,%20S%C3%B6dra%20stambanan%20genom%20C3%85karp.pdf](https://www.burlov.se/download/18.3e0b7d7b15c004fd0f5af864/1495193455027/251%20C3%85karp%201_68%20m%20fl,%20S%C3%B6dra%20stambanan%20genom%20C3%85karp.pdf) [Hämtad 2 maj 2020].
- Gehl Architects (2004). *Hyllievång – det sunde byliv*. Utlämnad av Malmö stad, 29 april 2020.
- Malmö stad (2000). *Översiktsplan för Malmö 2000*. Tillgänglig på:  
[https://malmo.se/download/18.578ac132166b2bd8d608eb6/1541673104394/%C3%96P2000\\_inaktuell.pdf](https://malmo.se/download/18.578ac132166b2bd8d608eb6/1541673104394/%C3%96P2000_inaktuell.pdf) [Hämtad 2 maj 2020].
- Malmö stad (2004). *Trafikstrategi för Malmö*. Tillgänglig på: <https://docplayer.se/5495685-Trafikstrategi-for-malmo.html> [Hämtad 2 maj 2020].
- Malmö stad (2005). Tillgänglig på:

- [https://malmo.se/download/18.578ac132166b2bd8d6090c4/1541678065219/Malm%C3%B62005\\_inaktuell.pdf](https://malmo.se/download/18.578ac132166b2bd8d6090c4/1541678065219/Malm%C3%B62005_inaktuell.pdf) [Hämtad 2 maj 2020].
- Malmö stad (2006). *Program för stadsmiljön inom Hyllie centrumområde*. Tillgänglig på:  
<https://docplayer.se/14833603-Program-for-stadsmiljon-inom-hyllie-centrumomrade.html> [Hämtad 2 maj 2020].
- Malmö stad (2008). *Dp nr 4828: Hyllie stationstorg m m i Hyllie*. Tillgänglig på:  
<http://kartor.malmo.se/Planvisaren?PLAN=DP4828> [Hämtad 2 maj 2020].
- Malmö stad (2010). *Dp nr 5116: Detaljplan för Station Rosengård i Rosengård*. Tillgänglig på:  
<http://kartor.malmo.se/Planvisaren?PLAN=DP5116> [Hämtad 2 maj 2020].
- Malmö stad (2012). *Översiktsplan för Malmö ÖP2012*. Tillgänglig på:  
<https://www.yumpu.com/sv/document/view/19715214/oversiktsplan-for-malmo-op2012-planstrategi-malmo-stad> [Hämtad 2 maj 2020].
- MKB (2009). *Strategy for outdoor spaces in Rosengård, links to Malmö and identity in the Öresund region*. Tillgänglig på:  
[https://issuu.com/gehlarchitects/docs/issuu\\_492\\_main\\_rapport\\_malm\\_\\_\\_rosen/21](https://issuu.com/gehlarchitects/docs/issuu_492_main_rapport_malm___rosen/21) [Hämtad 2 maj 2020].
- Stadsbyggnadskontoret (2006). *Trygg stadsmiljö: tankegångar – riktlinjer – arbetsmetod*. Tillgänglig på:  
<https://malmo.se/download/18.16ac037b154961d02871654f/1491299525973/Trygg%2Bstads milj%25C3%25B6.pdf> [Hämtad 2 maj 2020].
- Trafikverket (2014). *Miljökonsekvensbeskrivning*. Tillgänglig på:  
<https://www.trafikverket.se/contentassets/449e349b1ae34e3fa089f0b376b5cee5/miljokonsekvensbeskrivning.pdf> [Hämtad 14 maj 2020].
- Trafikverket (2015). *Järnvägsplan Flackarp-Arlöv, fyra spår Gestaltningprogram*. Tillgänglig på:  
<https://www.trafikverket.se/contentassets/449e349b1ae34e3fa089f0b376b5cee5/gestaltningprogram-sid-1-49-av-86.pdf> [Hämtad 2 maj 2020].
- VBB Viak (2000). *Citytunneln – socioekonomiska konsekvenser*. Utlämnad av Malmö stad, 29 april 2020.

## Övriga källor

- Barker, M.; Page, S.J.; Meyer, D. (2003). Urban Visitor Perceptions of Safety during a Special Event. *Journal of Travel Research*. 41(4): s. 355-362.
- Bellander, G. (2005). *Blandstaden: ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?*  
Tillgänglig på:  
<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2005/blandstaden.pdf> [Hämtad 5 april 2020].
- Bennewitz, E. (2020). "Ny station ska lyfta Rosengård". *Byggindustrin*. Publicerad 29 januari 2020.  
Tillgänglig på: <https://byggindustrin.se/artikel/arets-bygge/ny-station-ska-lyfta-rosengard-29096> [Hämtad 23 april 2020].
- Berglund Snodgrass, L. (2016). *Demanding Certainty: A Critical Examination of Swedish Spatial Planning for Safety*. Blekinge: Blekinge Tekniska Högskola, Institutionen för fysisk planering.
- Boverket (2019a). *Brottsförebyggande och trygghetsskapande perspektiv och åtgärder i samhällsbyggnadsprocessen*. Tillgänglig på:  
<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2019/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-perspektiv-och-atgarder-i-samhallsbyggnadsprocessen.pdf> [Hämtad 12 mars 2020].
- Boverket (2019b). *Kunskapsläget behöver höjas kring brottsförebyggande åtgärder*. Tillgänglig på:  
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande->

- och-trygghetsskapande-atgarder/forskningsoversikt/nationell-forskning/ [Hämtad 30 mars 2020].
- Boverket (2019c). *Resecentra och kollektivnoder*. Tillgänglig på:  
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/hur-har-andra-gjort/resecentra-och-kollektivtrafiknoder/>  
 [Hämtad 12 mars 2020].
- Boverket (2019d). *Trygghet – ett mångtydigt begrepp*. Tillgänglig på:  
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/trygghet-och-brott/trygghetsbegreppet/> [Hämtad 13 mars 2020].
- Brå (2019). *Nationella trygghetsundersökningen 2019*. Tillgänglig på:  
[https://www.bra.se/download/18.62c6cfa2166eca5d70ec536d/1570520930995/2019\\_11\\_Nationella\\_trygghetsundersokningen\\_2019.pdf](https://www.bra.se/download/18.62c6cfa2166eca5d70ec536d/1570520930995/2019_11_Nationella_trygghetsundersokningen_2019.pdf) [Hämtad 29 mars 2020].
- Brå (2020). *Situationell prevention*. Tillgänglig på: <https://www.bra.se/forebygga-brott/forebyggande-metoder/situationell-prevention.html> [Hämtad 14 mars 2020].
- Burlövs kommun (2015). *Planprogram för Södra stambanan genom Burlövs kommun*. Tillgänglig på:  
[https://www.burlov.se/download/18.6d7c325215a3b66be6f4bd87/1487343815587/1+Planprogram+f%C3%B6r+S%C3%B6dra+stambanan+genom+Burl%C3%B6vs+kommun%20\(1\).pdf](https://www.burlov.se/download/18.6d7c325215a3b66be6f4bd87/1487343815587/1+Planprogram+f%C3%B6r+S%C3%B6dra+stambanan+genom+Burl%C3%B6vs+kommun%20(1).pdf)  
 [Hämtad 23 april 2020].
- Burlövs kommun (2017b). *Åkarps station*. Tillgänglig på:  
<https://www.burlov.se/byggabomiljo/samhallsplanering/akarpsstation.4.70d03b1615a3b6e0bde1cccf.html> [Hämtad 23 april 2020].
- Ceccato, V. (2013). *Moving Safely: Crime and Perceived Safety*. Brooklyn, NY, USA: Hall Street Books.
- Ceccato, V.; Sundling, C.; Näsman, P.; Langefors, s.(2019). *Trygghet i kollektivtrafiken i Stockholm ur ett internationellt perspektiv: en handlingsplan mot sexuella trakasserier och brott i transitmiljöer*. Tillgänglig på: <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1358136/FULLTEXT01.pdf> [Hämtad 6 april 2020].
- Citytunneln (2010). *Station Hyllie – Navet i en ny stadsdel*. Tillgänglig på:  
<https://web.archive.org/web/20100524163156/http://www.citytunneln.com/sv/Projektet/Hyllie/>  
 [Hämtad 23 april 2020].
- Cozens, P. M. (2014). *Think Crime! Using Evidence, Theory and Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) for Planning Safer Cities*. Quinns Rocks, Australia: Praxis Education.
- Delshammar, T. (2014). *Stadsodling – allt du behöver? I Strategier för att hela en delad stad: Samordnad stadsutveckling i Malmö*. Listerborn, C. (Red.), Grundström, K. (Red.); Claesson, R. (Red); Delshammar, T. (Red); Johansson, M. (Red); Parker, P. (Red). Tillgänglig på:  
[https://www.mah.se/upload/FAKULTETER/KS/Urban%20Studier/Urban%20forskning/MAP16\\_strak\\_12maj\\_FINAL.pdf](https://www.mah.se/upload/FAKULTETER/KS/Urban%20Studier/Urban%20forskning/MAP16_strak_12maj_FINAL.pdf) [Hämtad 6 april 2020].
- Denscombe, Martyn (2016) *Forskningshandboken: för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Fröidh, O.; Adophson, M.; Jonsson, D.; Andersson, J. (2018). *Lokalisering av tågstationer – effekter för samhällsplanering, resande och tillgänglighet*. Stockholm: Skolan för arkitektur och samhällsbyggnad, Kungliga Tekniska Högskolan. Tillgänglig på: <https://kth.diva-portal.org/smash/get/diva2:1214877/FULLTEXT01.pdf> [Hämtad 14 mars 2020].
- Fröidh, O.; Ceccato, V. (2017). *Determinants of passengers perceived security at railway stations. Stockholm Criminology Symposium*. Stockholm, 19 juni 2017. Tillgänglig på:  
<http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:kth:diva-209457> [Hämtad 4 april 2020].
- Heathcote, E. (2015). *Architecture: how street lights have illuminated city life. Financial Times*. Tillgänglig på: <https://www.ft.com/content/5f4dfbc2-c32c-11e4-9c27-00144feab7de>  
 [Hämtad 14 april 2020].
- Hong, J.; Chen, C. (2014). *The role of the built environment on perceived safety from crime and*

- walking: examining direct and indirect impacts. *Transportation*. 41(6): s. 1171-1185.
- Landzelius, M. & Rundqvist, P. (2018). Creative Placemaking in Peri-urban Gothenburg – Mission Impossible? I *Creative Placemaking: Research, Theory and Practice*. Courage, C. (Red.) & McKeown, A. (Red). New York: Routledge.
- Lindstrom Johnson, S.; Bottani, J. H.; Waasdorp, T. E.; Bradshaw, C. (2018). Surveillance or Safekeeping? How School Security Officer and Camera Presence Influence Students' Perceptions of Safety, Equity and Support. *Journal of Adolescent Health*. 2018: s. 1-7.
- Line, M. B.; Nordland, O.; Røstad, L.; Tøndell, I. A. (2006). Safety Vs. Security?. *Proceedings of the 8th International Conference on Probabilistic Safety Assessment and Management*. New Orleans, Louisiana, USA, 14-18 maj. Tillgänglig på: [https://www.researchgate.net/publication/289470660\\_Safety\\_vs\\_security](https://www.researchgate.net/publication/289470660_Safety_vs_security) [Hämtad 4 april 2020].
- Malm, E. (2002). *Framtidens trygghetsbok*. Göteborg: Förvaltnings AB Framtiden.
- Malmö stad (2014). *Rosengård i förvandling: 12 investeringar för en hållbar stadsdel*. Tillgänglig på: <https://malmo.se/download/18.72a9d0fc1492d5b743fc8366/1491301240051/Broschyr%20Roseng%C3%A5rd%20i%20f%C3%B6rvandling.pdf> [Hämtad 23 april 2020].
- Malmö stad (2016). *Fortsatt högt tempo inleder hösten i Hyllie*. Tillgänglig på: <http://www.mynewsdesk.com/se/malmo/pressreleases/fortsatt-hoegt-tempo-inleder-hoesten-i-hyllie-1532178> [Hämtad 23 april 2020].
- Malmö stad (2018). *Första spadtag för Station Rosengård*. Tillgänglig på: <http://www.mynewsdesk.com/se/malmo/pressreleases/foersta-spadtag-foer-station-rosengaard-2382331> [Hämtad 23 april 2020].
- Malmö Stad (2019a). *Hållbarhetsrapport 2019: Agenda 2030 i Malmö*. Tillgänglig på: <https://malmo.se/download/18.5f28a79170c3b907ef4f0c/1584688379213/H%C3%A5llbarhetsrapport%202019.pdf> [Hämtad 3 april 2020].
- Malmö stad (2019b). *Mer av Malmö*. Tillgänglig på: <https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering-och-strategier/Stadsutvecklingsomraden/Hyllie/Om-Hyllie.html> [Hämtad 23 april 2020].
- Malmö stad (2020). *Rosengård*. Tillgänglig på: <https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering-och-strategier/Stadsutvecklingsomraden/Rosengard.html> [Hämtad 23 april 2020].
- NTU (2019). *Nationella trygghetsundersökningen 2019*. Tillgänglig på: [https://www.bra.se/download/18.62c6cfa2166eca5d70ec536d/1570520930995/2019\\_11\\_Nationella\\_trygghetsundersokningen\\_2019.pdf](https://www.bra.se/download/18.62c6cfa2166eca5d70ec536d/1570520930995/2019_11_Nationella_trygghetsundersokningen_2019.pdf) [Hämtad 3 april 2020].
- Orange, R. (2019). Ring to bind: Will Malmö's new rail line fight segregation? *The Local*. Tillgänglig på: <https://www.thelocal.se/20190227/ring-to-bind-malmo-hopes-a-new-rail-line-will-fight-segregation> [Hämtad 23 april 2020].
- Polisen (2018). *Polisens trygghetsundersökning 2018 Polisområde Malmö*. Tillgänglig på: <https://malmo.se/download/18.486b3990169a51c37f8c8f4/1554470108302/Presentation+Trygghetsm%C3%A4tning+PO+Malm%C3%B6+2018.pdf> [Hämtad 30 mars 2020].
- Polisen (2019). *Polisens trygghetsundersökning*. Sammanställning av Malmös trygghetsdata på delområdesnivå från 2019 och på stadsområdesnivå mellan 2015-2019. Utlämnat av Stadskontoret vid Malmö stad den 2 april 2020.
- Project for Public Spaces (2007). *“What is placemaking?” Project for Public Spaces*. Tillgänglig på: <https://www.pps.org/article/what-is-placemaking> [Hämtad 6 april 2020].
- Prose, D. (2019). What Is “Safety” and Is There “Optimal Safety” in Engineering? I Raue, M.; Streicher, B.; Lerner, E. (Red.) *Perceived Safety: A Multidisciplinary Perspective*. Charm: Springer.
- Rådberg, J. (1997) *Drömmen om atlantångaren. Utopier & myter i 1900-talets stadsbyggande*. Stockholm: Bokförlaget Atlantis.

- Sahlin, I. (1998). *New York-modellen – en kritisk granskning av dess teori, praktik och ideologi*. Lund: Kriminalvetenskapligt nätverk vid Lunds universitet.
- Sandberg, L.; Brandén, J.; Rönnblom, M.; Coe, A.; Hudson, C. (2017). *Rädsla och trygghet i ord och handling*. Tillgänglig på: <https://umu.diva-portal.org/smash/get/diva2:1198109/FULLTEXT01.pdf> [Hämtad 30 mars 2020].
- Sempler, K. (2010). Citytunneln i Malmö invigd. *NyTeknik*. Tillgänglig på: <https://www.nyteknik.se/popularteknik/citytunneln-i-malmo-invigd-6369450> [Hämtad 13 maj 2020].
- Trafikverket (2016). *Lösning för Södra stambanan genom Åkarp*. Tillgänglig på: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/skane/vi-bygger-och-forbatttrar/sodra-stambanan-i-skane/lund-arlov/bakgrund/losning-for-sodra-stambanan-genom-akarp/> [Hämtad 23 april 2020].
- Trafikverket (2017). *Stationsmiljö – utformning av stationen med resenären i fokus*. Tillgänglig på: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Arkitektur-och-gestaltning-i-transportsystemet/Stationshandbok/> [Hämtad 1 april 2020].
- Trafikverket (2018). *Rosengårds station – ett integrationsfrämjande samhällsbygge*. Tillgänglig på: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/skane/vi-bygger-och-forbatttrar/kontinentalbanan/rosengards-station--ett-integrationsframjande-samhallsbygge/> [Hämtad 6 maj 2020].
- Trafikverket (2019). *Åkarps station*. Tillgänglig på: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/skane/vi-bygger-och-forbatttrar/sodra-stambanan-i-skane/lund-arlov/omraden/akarp/> [Hämtad 23 april 2020].
- Tryggare Sverige (2020). *Slutrapport av Brås ekonomiska stöd: Utvärdering av trygghetsinsatser på två tågstationer*. Tillgänglig på: [https://www.bra.se/download/18.150e014616e16776004a5b/1573552492636/2019\\_0323\\_Utv%C3%A4rdering%20av%20trygghetsinsatser%20p%C3%A5%20tv%C3%A5%20t%C3%A5gstationer%20i%20Sk%C3%A5ne.pdf](https://www.bra.se/download/18.150e014616e16776004a5b/1573552492636/2019_0323_Utv%C3%A4rdering%20av%20trygghetsinsatser%20p%C3%A5%20tv%C3%A5%20t%C3%A5gstationer%20i%20Sk%C3%A5ne.pdf) [Hämtad 6 april 2020].
- Tryggare Sverige (2020). *Om trygghet*. Tillgänglig på: <https://tryggaresverige.org/trygghet> [Hämtad 30 mars 2020].
- Van den Berg, L.; Pol, P. M. J.; Mingardo, G.; Speller, C. (2008). *The Safe City: Safety and Urban Developments in European Cities*. Ashgate: Aldershot.
- Weisburd, D. (2015). The law of crime concentration and the criminology of place. *Criminology*. 53 (2): s. 133–157.
- Whitzman, C. (2011). Half-full or half-empty? Planning for women's safety in Victoria, Australia. *Planning Theory and Practice*. 12(3): s. 367-385.
- Yin, R. K. (2013). How to Do Better Case Studies: (With Illustrations from 20 Exemplary Case Studies). I *The SAGE Handbook of Applied Social Research Methods*. Bickman, L. (Red.), Rog, D. J. (Red.). Thousand Oaks, CA, USA: SAGE Publications. 2:a utgåvan.
- Zajonc, R. B. (1980). Feeling and Thinking: Preferences Need No Inferences. *American Psychologist*. 35(2): s. 151-175.
- Öström, M.; Maroun, s.(2018). *Kriminalitetens knutpunkt? En fördjupad områdesanalys av Södervärns knutpunkt* (Kandidatuppsats). Malmö universitet, Malmö. Tillgänglig på: <http://muep.mau.se/handle/2043/25528> [Hämtad 22 april 2020].

## Appendix 1: Sammanställning av kodningsmaterial.

### Intervjuer med involverade personer i detaljplanearbetet.

Intervjuad person	Roll i planeringen	Materialform
<b>Hyllie</b>		
Person A	Övergripande planerare för Hyllieområdet.	Transkribering av video-samtal.
Person B	Övergripande detaljplanefrågor och förhandlingar med aktörer i Hyllieområdet.	Anteckningar från telefonsamtal.
Person C (även beskrivit planeringen av Rosengård station)	Rådgivande i trygghetsfrågor kring Citytunneln, bl.a. vid efterarbeten på Hyllie station.	Anteckningar från telefonsamtal.
<b>Rosengård</b>		
Person C (även kommenterat planeringen av Hyllie station)	Rådgivande i trygghetsfrågor för Rosengårds stations detaljplanering.	Anteckningar från telefonsamtal.
Person D	Detaljplanering och gestaltungsarbete för Rosengård station.	Anteckningar från telefonsamtal.
<b>Åkarp</b>		
Person E	Arbetat med detaljplanering och planprogram för Södra stambanan genom Åkarp, inklusive Åkarp station.	Transkribering av video-samtal.
Person F	Gestaltungsarbete för Åkarp station.	Anteckningar från telefonsamtal.

### Dokument som inkluderats i kodningsanalysen.

Dokument	Handlar om...	Relevans för studien
<b>Hyllie</b>		
Malmö stad (2008). <i>Dp nr 4828: Hyllie stationstorg m m i Hyllie.</i>	Detaljplan med plankarta för Hyllie stationstorg, stationsöverbyggnaden, ett parkeringshus, byggnader runt torget och annan infrastruktur. Inkluderar samrådsredogörelse.	Anknuten detaljplan.
Malmö stad (2000). <i>Översiktsplan för Malmö 2000.</i>	Malmös översiktsplan från år 2000.	Relevant ÖP.
Malmö stad (2005). <i>Malmö stad 2005.</i>	Malmös reviderade översiktsplan från 2005 som kompletterade ÖP2000. Vägledande mot slutet av planeringen för station Hyllie.	Relevant ÖP, kompletterar ÖP2000.
Malmö stad (2006). <i>Program för stadsmiljön inom Hyllie centrumområde.</i>	Gestaltungsprogrammet framtoogs av Gatukontoret och Stadsbyggnads-kontoret för att Hyllie skulle få en sammanhängande och tydlig stadsbild och anknötning till Malmö. Beskriver bl.a. tillgänglighet och trygghet, ljussättning och gatutformning i Hyllie.	Ska ha tjänat som underlag enligt detaljplanen (Malmö stad, 2006, s.18).
Banverket (2005). <i>Järnvägsplan för Citytunnelprojektet, delen "Förbindelse-spår vid Lockarp" och</i>	Trafikverkets järnvägsplan för City-tunneln, inkluderar Hyllie station. Beskriver vilken mark som kommer användas till Citytunneln och var stationerna skulle ligga. Inkluderar en miljökonsekvensbeskrivning för Citytunneln samt samrådsredogörelse.	Ska ha tjänat som underlag enligt detaljplanen (Malmö stad, 2006, s.3).

<i>"Förbindelsespår vid Vintrie".</i>		
VBB Viak (2000). <i>Citytunneln – socioekonomiska konsekvenser.</i>	Utredning av socioekonomiska konsekvenser på samhälle och näringsliv från Citytunneln. Beskriver lokala och regionala konsekvenser i stadsdelar, Malmö, Öresundsregionen och Malmö-Lundområdet.	Tjänat som underlag i detaljplaneringen enligt intervju.
Stadsbyggnadskontoret (2006). <i>Trygg stadsmiljö: tankegångar – riktlinjer – arbetsmetod.</i>	Strategidokument som fastställt hur Stadsbyggnadskontoret ska arbeta i planeringsstadiet för att skapa tryggare stadsmiljöer.	Strategin togs fram i anknytning till planeringen i Hyllie enligt intervjuer.
Gehl Architects (2004). <i>Hyllievång – det sunde byliv.</i> Utlämnad av Malmö stad, 29 april 2020.	Rapport med arbetsmetodiska rekommendationer för hur stads-utveckling i Hyllie bör göras för att skapa en framgångsrik och välutnyttjad stadsdel som sätter människorna i fokus.	Tjänat som underlag i detaljplaneringen enligt intervju.
<b>Rosengård</b>		
Malmö stad (2010). <i>Dp nr 5116: Detaljplan för Station Rosengård i Rosengård.</i>	Detaljplan med plankarta för Rosengård station. Inkluderar samrådsredogörelse.	Anknuten detaljplan.
Malmö stad (2000). <i>Översiktsplan för Malmö 2000.</i>	Malmös översiktsplan från år 2000. Är fortsatt giltig i samband ÖP2005 under den initiala detaljplaneringen för station Rosengård i 2010.	Relevant ÖP (för första halvan av planeringsfasen)
Malmö stad (2005). <i>Malmö 2005.</i>	Malmös översiktsplan från 2005, som baserades på ÖP2000 med revideringar. Var vägledande under den initiala detaljplaneringen för station Rosengård i 2010.	Relevant ÖP (för första halvan av planeringsfasen)
Malmö stad (2012). <i>Översiktsplan för Malmö ÖP2012.</i>	Malmös översiktsplan från år 2012. Den nya översiktsplanen kom mellan den ursprungliga detaljplaneringen av Rosengårdsstationen från 2010 och planrevideringen i 2016.	Relevant ÖP, kompletterar ÖP2000 (för andra halvan av planeringsfasen).
Malmö stad (2004). <i>Trafikstrategi för Malmö.</i>	Strategidokument för hur trafiken ska utvecklas fysiskt och ekonomiskt i samband med stadsutvecklings-satsningar i Malmö som t.ex. Citytunneln och Kontinentalbanan.	Tjänat som underlag i planeringen enligt detaljplanen (Malmö stad, 2010, s.5).
MKB (2009). <i>Strategy for outdoor spaces in Rosengård, links to Malmö and identity in the Öresund region.</i>	Strategidokument framtaget av Gehl Arkitekter åt MKB. Beskriver principer för hur utomhusområden i Rosengård kan utvecklas för att hjälpa invånarna, minska sociala problem och stärka Rosengårds identitet.	Tjänat som underlag i planeringen enligt detaljplanen (Malmö stad, 2010, s.3).
<b>Åkarp</b>		
Burlövs kommun (2017a). <i>Planbeskrivning: Detaljplan för del av Åkarp 1:68 m fl, Södra stambanan genom Åkarp.</i>	Detaljplan för Södra stambanan genom Åkarp, inklusive ombyggnaden och nedsänkningen av Åkarp station. Inkluderar samrådsredogörelse.	Anknuten detaljplan.
Burlövs kommun (2014a). <i>Framtidsplan för Burlövs kommun.</i>	Burlöv kommuns översiktsplan från 2014.	Anknuten ÖP.
Burlövs kommun (2014, rev. 2015). <i>Planprogram för Södra stambanan genom Burlövs kommun.</i>	Programmet beskriver hur Trafikverket kommer bygga ut järnvägen i Burlöv kommun, och togs fram för att få en översikt över hur Södra stambanan kan komma att förändra kommunen och stationsområdet. Inkluderar inte samrådsredogörelse.	Tagits fram parallellt och i samarbete med detaljplaneringen enligt detaljplanen (Burlövs kommun, 2017a, s.8).



Burlövs kommun (2012). <i>Samrådsredogörelse – planprogram för Södra stambanan genom Burlövs kommun.</i>	Samrådsredogörelse till planprogrammet för Södra stambanan i Burlöv.	Samråd till planprogrammet för Södra stambanan.
Trafikverket (2015). <i>Järnvägsplan Flackarp-Arlöv, fyra spår Gestaltungsprogram.</i>	I programmet så beskrivs de övergripande målen för gestaltningen av de stationsnära miljöerna. Programmet togs fram av Trafikverket parallellt med järnvägsplanen och detaljplaneringen av Åkarp station.	Tjänat som underlag till planeringen enligt detaljplanen (Burlövs kommun, 2017a, s.2).
Burlövs kommun (2014b). <i>Trafikplan Burlöv.</i>	Trafikplanen är ett strategidokument kopplat till översiktsplanen, som beskriver hur man genom trafikplaneringen ska bidra till att skapa trygghet, närhet, gröna och sköna miljöer, och liv och rörelse i kommunen.	Tjänat som underlag till planeringen enligt detaljplanen (Burlövs kommun, 2017a, s.7).
Trafikverket (2014). <i>Miljökonsekvensbeskrivning.</i>	Miljökonsekvensbeskrivning för Södra stambanans utbyggnad till fyra spår, användes som underlag i detaljplaneringen för spåret och stationen i Åkarp. Beskriver konsekvenser för trygghet och barriäreffekter i Åkarp.	Tjänat som underlag till planeringen enligt detaljplanen (Burlövs kommun, 2017a, s.2).

## Appendix 2: Intervjuguide.

### *Om projektet*

Trygghet handlar i det här arbetet om hur användare upplever stationsmiljön som säker och tillgänglig, vilket inte är detsamma som de reala/statistiska riskerna på platsen. Studien går ut på att titta på arbetsprocesser och angreppssätt för trygghetskapande i detaljplaneringen av tågstationer. Tittar på Hyllie station, Rosengård station och Åkarp station.

### *Frågor*

Dina svar på frågorna kommer enbart hanteras av mig (Alice Petersson).  
Godkänner du att jag spelar in/antecknar?

1. Hur var du inblandad i planeringen av tågstationsområdet?
2. Med vilka perspektiv övervägdes trygghet i planeringsarbetet, utifrån dina erfarenheter? – *vilka aspekter övervägdes, ur vilken kontext...*
3. Vilka aktörer var med och påverkade hur tågstationsområdet planerades i relation till trygghetsfrågor, utifrån din vetskap? – *kommun, regionalt, nationellt, privata aktörer, civilsamhälle?*
4. Hur såg arbetsstrukturerna eller processerna ut kring tryggheten på stationen?
5. På vilka sätt uppstod trygghetsfrågor i planeringsarbetet för tågstationen och dess närområde?
6. Utgick arbetet med trygghet från något särskilt underlag? Vilka underlag användes i så fall? – *studier, medborgardialoger, områdesanalyser...*
7. Användes någon form av teori eller modell för trygghet i planeringen?
8. Finns det några aspekter av trygghet som du i efterhand tycker hanterats extra väl i stationsplaneringen? Något som kunde ha hanterats annorlunda, så här i efterhand?

### *Avslutning*

Godkänner du att jag nämner dig vid namn som källa i arbetet? Du kan också vara anonym om du vill.

Vet du några andra personer som jobbat med Hyllie, Rosengård eller Åkarp stations planering, som jag hade kunnat prata med?