

Den upplevda tryggheten i Helsingborgs kollektivtrafik



**LUNDS
UNIVERSITET**

Lunds Tekniska Högskola

**vid Campus Helsingborg
Institutionen för Teknik och samhälle**

Examensarbete:
Karl Ljunghall
Jakob Olofsson

© Copyright Karl Ljunghall, Jakob Olofsson

LTH vid Campus Helsingborg
Lunds universitet
Box 882
251 08 Helsingborg

Faculty of Engineering
Lund University
Box 882
SE-251 08 Helsingborg
Sweden

Tryckt i Sverige
Media-Tryck
Biblioteksdirektionen
Lunds universitet
Lund 2026

Förord

Detta examensarbete genomfördes under vårterminen 2026 vilket markerar slutet på vår utbildning inom programmet Högskoleingenjör i Byggt teknik Väg- och trafikteknik vid Lunds Tekniska Högskola. Under studietiden har vi båda utvecklat ett intresse för kollektivtrafikens sociala aspekter. Kombinerat med att vi båda har starka kopplingar till Helsingborg såg vi detta som en mycket rolig och intressant utmaning.

Vi vill rikta ett stort tack till alla som tog sin tid att besvara vår enkätstudie. Era svar har varit helt avgörande för studiens genomförande och resultat.

Vi vill även rikta ett stort tack till vår handledare Lena Hiselius för en fantastisk vägledning, feedback, och för att alltid varit tillgänglig för frågor under hela arbetet.

Slutligen vill vi även tacka de nära och kära som hjälpt oss med att testa enkäten, korrekturläsa och hjälpa rapporten i rätt riktning.

Helsingborg, maj 2026.

Karl Ljunghall & Jakob Olofsson.

Sammanfattning

Denna studie undersöker den upplevda tryggheten i kollektivtrafiken inom Helsingborg. Syftet med studien är att identifiera faktorer som kan både öka och minska upplevelsen av trygghet i kollektivtrafiken, och på så sätt även identifiera hur den upplevda tryggheten i Helsingborg kan förbättras. Miljöer, situationer och omständigheter som upplevs särskilt otrygga identifieras och analyseras därför för att sedan dra slutsatser om vilka åtgärder som kan bidra till en högre nivå av upplevd trygghet, utan att påverka den faktiska säkerheten.

Studien genomfördes som en enkätstudie med underlag från en litteraturstudie. Litteraturstudien bygger på tidigare forskning, offentliga rapporter samt trygghetsundersökningar med fokus på kollektivtrafiken och den upplevda tryggheten. Enkäten var webbaserad med fokus på personer som har använt och regelbundet använder Helsingborgs kollektivtrafik och dess funktioner. Totalt deltog 84 personer med varierande kön och åldrar.

Resultatet visar att upplevelsen av trygghet varierar beroende på tid på dygnet, geografisk plats samt respondenternas kön och ålder. Generellt upplevde kvinnor en lägre nivå av trygghet jämfört med män, särskilt under kvälls- och nattid samt i folktomma situationer. Faktorer som belysning, oregerliga personer, berusade personer och avsaknad av personal framkom som återkommande orsaker till upplevd otrygghet. Resultatet visar även hur Helsingborg central och vissa stadsdelar med ett högre problemindex upplevs som mer otrygga av respondenterna. Där värdet på problemindexet är ett mått på hur tryggheten upplevs i olika delar av Helsingborg.

Studien visar därför hur trygghetsskapande åtgärder som förbättrad ljussättning, ökad närvaro av personal och striktare biljettkontroller kan bidra till en ökad nivå av trygghetskänsla. Digitala lösningar, exempelvis en trygghetschatt där resenärerna kan ta kontakt med personal vid en otrygg situation, där chatten underlättar kontakten mellan resenären och personalen. Åtgärden identifierades som en rimlig lösning då liknande åtgärder testats inom kollektivtrafiken i andra regioner. Detta kan leda till en bättre möjlighet att rapportera situationer, vilket i sin tur kan bidra till den upplevda tryggheten.

Slutsatsen är att den upplevda tryggheten inom Helsingborgs kollektivtrafik påverkas av både sociala och fysiska faktorer. För att skapa ett mer tillgängligt kollektivtrafiksystem krävs fler trygghetsskapande åtgärder med fokus på utsatta miljöer, ökad social kontroll och förbättrad tillgänglighet till trygghetsfunktioner.

Nyckelord: Kollektivtrafik, Upplevd trygghet, Enkätstudie, Helsingborg, Trygghetsskapande åtgärder, Urvalsbias.

Summary

This study examines the perceived safety within the public transport of Helsingborg. The purpose of the study is to identify factors that might increase or decrease the perception of safety within the network of Helsingborgs public transport. That way identification of how to increase the level of perceived safety could be done. Different environments, situations, and circumstances that are perceived as particularly unsafe are therefore identified and analyzed then to assess what solutions could help Helsingborg to achieve a higher level of perceived safety and security.

The study is conducted as a survey study together with a literature study. The literature study is based on previous research, public reports and security investigations, with a focus on public transport and the perceived security. The survey was web based with a focus on people that regularly or have used the public transport system in Helsingborg. In total 84 people with a variety of ages and gender took part in the survey.

The results of the study show that the perception of security varies with time of day, geographical location, and the age and gender of the respondents. Women have a lower perception of security in general, compared to men. Especially during late evening and night time. Situations empty of people also contributed to the feeling of being not safe. Factors such as lighting, unruly people, people under the influence, and a lack of staff emerged as recurring reasons for a low perception of safety and security. The result also discloses how Helsingborg central Station and certain neighbourhoods with a higher problem index are being perceived as less safe by the respondents.

The study therefore gives examples on how to increase this perception of security and safety by addressing bad lighting, increasing the number of staff, and more strict checks on the proof of tickets. Digital solutions, such as security chatrooms, were also identified as a reasonable solution to facilitate contact between travellers and staff. This could increase the usage of digital tools and make it easier to report bad situations.

The conclusion is that the perceived safety and security within the public transport system of Helsingborg are being affected by both physical and social factors. To create a more inclusive transport system, more security measures with a focus on vulnerable environments, increased social control, and improved accessibility to security functions.

Keywords: Public transport, Perceived safety, Survey study, Helsingborg, Safety-enhancing measures, Selection bias.

Innehållsförteckning

1 Inledning	1
1.1 Syfte	3
1.2 Frågeställningar	3
1.3 Avgränsningar	3
2. Metod	5
2.1 Litteraturstudie	5
2.2 Enkätstudie	5
3. Litteraturstudie	7
3.1 Resvanor kopplade till kollektivtrafiken i Helsingborg	7
3.2 Påverkande faktorer för trygghet	9
3.3 Institutionellt förtroende och funktionell trygghet	13
3.4 Social kontroll	14
3.5 Kvinnans situation inom transportsystemet	15
3.6 Trygghetsskapande åtgärder	16
3.7 Tryggheten i Helsingborg	20
4. Resultat	24
4.1. Fördelning av respondenter	24
4.2. Trygghet i olika situationer	25
4.2.1. Generellt upplevd trygghet	25
4.2.2. Stationer- eller områden som undviks	27
4.2.3. Buss- eller tåglinjer som undviks	28
4.3. Trygghet kopplat till miljön	30
4.4. Institutionellt förtroende och personal	32
4.5. Responderas önskade åtgärder	33
5. Diskussion	35
5.1. Upplevd trygghet i olika situationer	35
5.2. Tryggheten kopplat till miljön samt förtroende och personal	36
5.3. Geografiska samband och orsaker till upplevd otrygghet	38
5.4. Otrygga miljöer och stationer	40
5.5. Respondenternas önskade åtgärder	41
6. Metoddiskussion	43
7. Slutsats	45
8. Rekommendationer	47
9. Referenser	50
10. Bilagor	54

1 Inledning

Kollektivtrafiken spelar en viktig roll i samhället genom att skapa tillgänglighet och möjliggöra resor för de som arbetar, studerar och för andra sociala aktiviteter. Ett välfungerande kollektivtrafiksystem bidrar till minskad biltrafik, lägre utsläpp och en mer hållbar stadsutveckling (Trafikverket, 2022). Samtidigt skapar kollektivtrafiken möjligheter för människor utan tillgång till bil att delta i samhället. För att det ska vara ett attraktivt alternativ krävs dock att miljön upplevs som trygg och säker.

Enligt Paulsson (2020) utgör litteraturstudien en viktig grund för att skapa teoretisk förståelse och ge stöd åt den fortsatta undersökningen. Därför har undersökningen av den upplevda tryggheten i Helsingborgs kollektivtrafik genomförts på ett vetenskapligt sätt. Där en litteraturstudie kombinerats med en enkätstudie.

Trygghet är en känsla som individen har i den fysiska miljön. Denna känsla kan komma från erfarenheter, rykten eller medier vilket kan påverka hur rädd en person är för att utsättas för ett brott eller en hotfull situation (Boverket, 2025). Boverket beskriver även definitionen av trygghet som hur en enskild individ läser av en plats. Trygghetskänslan kan öka om personen känner igen platsen sedan tidigare samtidigt som tryggheten kan minska om personen inte är bekant med området hen befinner sig i. Till skillnad från objektiv trygghet, som baseras på faktiska risker och statistik angående till exempel brottsnivåer, handlar den upplevda tryggheten om hur en individ tolkar och uppfattar sin omgivning. Denna uppfattning påverkas av flera faktorer såsom tidigare erfarenheter, sociala situationer samt den fysiska utformningen av platsen. Den upplevda tryggheten behöver därför inte nödvändigtvis vara kopplad till den faktiska risken att utsättas för kriminalitet. En individ kan därför fortfarande uppfatta en miljö som trygg, även om den statistiskt är mindre trygg. Begreppet är därför en central del och särskilt relevant inom transport- och stadsplanering, eftersom individens egna upplevelser och åsikter kan påverka dess beteenden och resval.

Helsingborg har under de senaste decennierna visat en tydlig befolkningstillväxt (SCB, 2026, via Helsingborgs stad, figur 1), vilket medför krav på stadsutveckling, samhällsservice och infrastruktur. I en svensk kontext är därför Helsingborg, med över 150 000 invånare, ett relevant exempel för att studera hur kollektivtrafiken upplevs av dem som använder den. Helsingborgs geografiska läge och tillgängliga transportförbindelser, inklusive tåg- och färjetrafik, innebär även att staden är en viktig knutpunkt. Tillsammans med stadsbussar och regionbussar finns det goda möjligheter för pendling och

handel inom Öresundsregionen. I takt med att kollektivtrafiken får en allt viktigare roll i stadens utveckling blir även frågor kring trygghet och tillgänglighet centrala för hur transportsystemet kommer att användas och upplevas. Där tillgängligheten avser möjligheten för olika grupper att använda kollektivtrafiken oavsett förutsättning.

Det övergripande målet för jämställdhet inom transportsektorn är att maktrummet ska vara detsamma för kvinnor och män. Den fundamentala idén kring att det ska finnas rättvisa lösningar oberoende av kön, ålder eller sexuell läggning är därför viktig för att säkerställa ett transportsystem som är rättvist och säkert för alla. Statistik kring kriminalitet kan ge en indikation av hur problemen ser ut och var i kollektivtrafiksystemet det finns. De subjektiva aspekter som påverkar varje människa annorlunda kan därmed avgöra om en specifik individ väljer att resa eller inte. Dessa subjektiva tankar är därför viktiga för att förstå hur bra transportsystemet är utifrån ett upplevt trygghetsperspektiv. Det är även viktigt att inkludera faktorer som inte är direkt kopplade till kriminalitet. Faktorer som belysning, tid på dygnet, sociala aspekter och generell utformning kan ge en indirekt bild om platsen eller fordonet känns säkert Brå (2023). Genom dessa faktorer och människors åsikter om dem kan en idé kring utvärdering och förbättringsförslag genomföras. Beroende på problemet kan detta vara svårt att genomföra på befintliga lösningar, men om det finns möjlighet att säkerställa bättre lösningar för framtida utformningar kan det förbättra den upplevda tryggheten. Detta i sin tur kan främja ett bättre socialt liv för användarna som sedan bidrar till stadens rykte och sociala liv.

1.1 Syfte

Syftet med detta examensarbete är att undersöka den upplevda tryggheten i kollektivtrafiksystemet i Helsingborg. Studien undersöker hur resenärer upplever tryggheten i kollektivtrafiken och hur dessa upplevelser påverkar deras resvanor. De faktorer som behandlas inkluderar tid på dygnet, ålder, kön samt hur den fysiska miljön vid hållplatser och ombord fordon upplevs av resenärerna. Målet med studien är att identifiera otrygga element inom kollektivtrafiksystemet som bidrar till en bristfällig resmiljö. Genom att förbättra dessa faktorer kan en mer trygg och attraktiv miljö uppnås vilket kan bidra till att fler väljer att resa med kollektivtrafiken i Helsingborg.

Datainsamlingen kommer att identifiera de hållplatser och linjer som resenärer upplever särskilt otrygga, även de tider på dygnet som respondenterna helst undviker att åka med kollektivtrafiken.

1.2 Frågeställningar

I studien förväntas följande frågor besvaras:

- Hur beskriver individerna sina upplevelser av trygghet och tillgänglighet i kollektivtrafiken?
- Vilka faktorer är det som påverkar dessa upplevelser, och på vilket sätt påverkar de individens beteendemönster?
- Hur skiljer sig upplevelser och strategier mellan olika köns- och åldersgrupper?
- Vilka åtgärder anser individerna skulle kunna förbättra upplevelsen i kollektivtrafikmiljön?

1.3 Avgränsningar

Examensarbetet avgränsas till kollektivtrafiksystemet inom Helsingborgs stad vilket omfattar stadsbussar, regionbussar samt tågtrafik med Pågatåg och Öresundståg. Studien omfattar både resor till och från hållplatser samt resor längs olika linjer. Helsingborg är en konstant växande stad (SCB, 2026), vilket gör staden till ett relevant exempel på hur tryggheten upplevs.

Det finns ingen tidsmässig avgränsning och undersökningen inkluderar resor under hela dygnet. Detta innebär att den upplevda tryggheten kan variera beroende på vilken tid på dygnet som resenärerna reser. Faktorer som ålder och kön förväntas även att visa skillnader. Åldern på resenärerna avgränsas för

ålder 18 år och uppåt på grund av etiska skäl samt att vuxna resenärer antas ha en större självständighet vid val av resor. Deltagarna antas vara kollektivtrafikresenärer, men den frågan ställdes inte specifikt.

På grund av rondenternas anonymitet antas de vara resenärer. Därför kommer frågeställningen enbart att rikta in sig mot resenärens perspektiv då personalens upplevelse inte tas i beaktning.

2. Metod

2.1 Litteraturstudie

Litteraturstudien användes för att ge en grund och referens till hur följande enkätstudie behandlas och tolkas. Detta för att få en bredare förståelse för upplevd trygghet inom kollektivtrafiken, samt se vilka faktorer som ökar trygghetskänslan utifrån exempel och genomförda åtgärder. Litteraturstudien innefattar tidigare forskning, rapporter och offentliga dokument som behandlar trygghet inom kollektivtrafiken på lokal, regional och nationell nivå. Exempel från internationella studier inkluderades även för att ge en bredare förståelse för vilka faktorer som påverkar den upplevda tryggheten i kollektivtrafiken.

I litteraturstudien analyserades bland annat årliga rapporter från Kollektivtrafikbarometern, vilket gav en möjlighet att studera ämnesområdet över tid. Vidare analyserades kommunala dokument och trygghetsrapporter från Helsingborgs stad vilket jämfördes med resultatet av enkätstudien. Detta för att ge en bättre förståelse av den upplevda tryggheten.

Materialet analyserades genom att identifiera återkommande faktorer kopplade till upplevd trygghet och jämföra hur dessa varierade mellan olika geografiska områden. Vidare jämfördes det sedan med den insamlade datan från enkätstudien.

2.2 Enkätstudie

Enkätstudien genomfördes genom att skicka ut en webbaserad enkät som riktade sig till individer med en tydlig koppling till Helsingborg. Enkäten skickades ut i forum med koppling till Helsingborgs stad, där individer som reser med stadens kollektivtrafik hade möjlighet att besvara frågor kopplat till den upplevda tryggheten. Målgruppen begränsades till personer som använder kollektivtrafiken i Helsingborg eftersom undersökningen fokuserade på trygghetskänslan i kollektivtrafikmiljön. Frågorna kunde besvaras på ett antal olika vis, bland annat en femgradig skala utifrån olika scenarion. Ett par exempel på frågor från enkäten: *“Hur trygg känner du dig?: När du reser på kvällen eller natten”*, samt *“Hur påverkar dessa faktorer din känsla av trygghet?”*, där svarsalternativen stod mellan *“minskar tryggheten mycket”* och *“ökar tryggheten mycket”*. Skillnader i svar analyserades sedan utifrån geografiska områden och resvanor som respondenter angivit. Genom Polisens trygghetsundersökning (2025) kunde skillnader i problemindex analyseras och jämföras med enkätresultatet. Där problemindexet är ett mått som används för att mäta den upplevda tryggheten i Helsingborgs olika områden. Eftersom

enkäten var anonym kunde respondenternas geografiska koppling inte bekräftas, vilket medför vissa osäkerheter kring enkätens resultat.

Personerna som besvarade enkäten gavs därför möjlighet att bidra med egna erfarenheter, exempelvis situationer där de upplevt otrygghet samt vilka linjer och hållplatser som de upplever särskilt utsatta. Enkäten innehöll tre öppna frågor där respondenterna hade möjlighet att lämna fritextsvar. Syftet med frågorna var att identifiera kollektivtrafiklinjer, stationer och faktorer som skapar otrygghet. De öppna frågorna kunde därför möjliggöra en bredare insamling och förståelse av respondenternas egna erfarenheter och upplevelser inom kollektivtrafiken.

Enkäten var tillgänglig under en cirka två veckor lång period mellan den 17 april och den 1 maj 2026, med en målsättning att ta emot minst 100 svar för att skapa en så bred urvalsgrupp som möjligt. Efter enkätens slut sammanställdes resultatet och analyserades.

Enkäten spreds i en Facebookgrupp med lokal anknytning till Helsingborgs stad, "Det händer i Helsingborg", för att nå ut till individer som har en tydlig koppling till Helsingborg.

3. Litteraturstudie

Litteraturstudien syftar till att ge en översikt av redan tillgänglig forskning som är relevant för enkätstudiens resultat. Fokus ligger på den generella tryggheten kopplad till Helsingborg samt hur den påverkas av sociala och fysiska faktorer. Forskningen används därför utifrån dess relevans för dessa faktorer, såsom jämställdhet inom transportsystemet och hur olika aspekter varierar mellan olika grupper i samhället. Urvalet begränsas till studier och rapporter kopplade till en svensk eller nordisk kontext för att vara så relevant som möjligt för Helsingborgs stad.

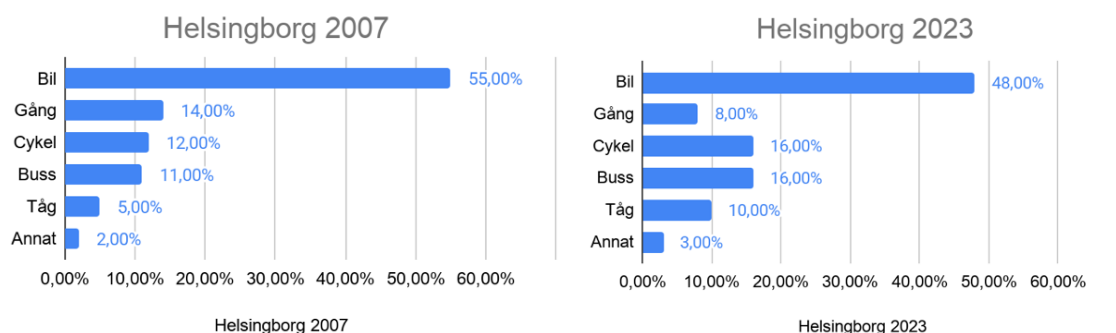
3.1 Resvanor kopplade till kollektivtrafiken i Helsingborg

Resvanorna i Helsingborg studeras för att få en övergripande bild av hur resandet i Helsingborg har utvecklats under en längre tid. Resvanorna i Helsingborg analyseras för att skapa en förståelse för hur invånarnas val av färdmedel förändrats över tid, vilket kan visa hur stor roll kollektivtrafiken har i Helsingborgs transportsystem.

I en resvaneundersökning som Region Skåne (2023) genomförde undersöktes resandet i Helsingborg. 12 708 respondenter erbjöds att delta i undersökningen, där totalt 3 831 respondenter valde att svara. Undersökningen bestod av en kartläggning av de färdmedel som främst används i Helsingborg. Där kunde respondenterna välja mellan fem färdmedel eller alternativet "annat", som innefattade moped, mc eller liknande fordon. Författarna analyserade rapporten som visar en jämförelse på fördelningen av fordon under 2007 och 2023. Författarna jämförde sedan skillnader för att ge en mer omfattande bild av hur utvecklingen av resvanorna i Helsingborg har utvecklats under denna tidsperiod

Data från Region Skåne visar på ett överrepresenterat bilåkande bland de respondenter som valt att delta i studien, där mer än hälften av respondenterna valt bil före något annat färdmedel under året 2007. Därefter är resultatet fördelat mellan gång, cykel och buss. Resultatet visar även en lägre andel av respondenter som åker tåg eller "annat". Vidare visar undersökningen från 2023 på en minskning i andelen som valt färdmedlet bil, där andelen är sju procent mindre mot resultatet från 2007. Även de respondenter som valt gång minskade kraftigt, där en betydligt mindre andel på åtta procent svarade att de tar sig fram till fots vilket var en minskning på sex procent. Vidare visar andelen som cyklar en ökning på fyra procent bland respondenterna. Bland de som väljer att åka med kollektivtrafiken visar diagrammen en ökning i andelen på både färdmedlet buss och tåg, där andelen användare av busslinjer ökat med fem procent och tåg dubblerats i andel genom en ökning på fem procent. Slutligen visar andelen "annat" en ökning med en procent.

Utvecklingen av det ökade användandet av hållbara färdmedel i Helsingborg kan även bero på ett större fokus kring klimat- och miljöfrågor. Detta kan förklaras av att höjda skatter på drivmedel tyder på en minskning av drivmedelsförbrukningen (Larsson & Sandin, 2018).

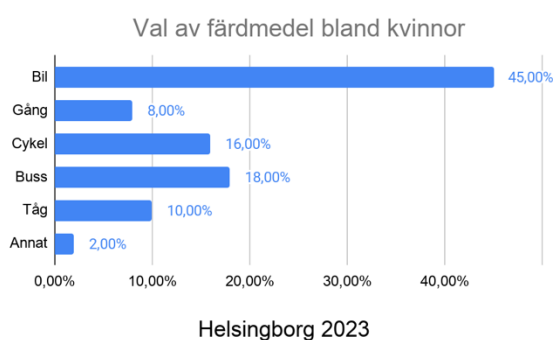


Figur 1, Fördelning mellan olika färdmedel i Helsingborg 2007
Källa: Region Skåne (2023). Bearbetad av författarna.

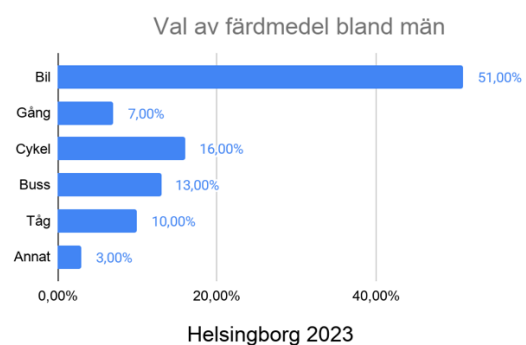
Figur 2, Fördelning mellan olika färdmedel i Helsingborg 2023
Källa: Region Skåne (2023). Bearbetad av författarna.

Vidare undersöker Region Skåne skillnaden mellan kvinnor och män i användandet av olika färdmedel, där andelen kvinnor som kör bil är sex procent mindre än den andel män som använder bilen som färdmedel. Vidare visar sig andelen av dem som åker buss vara fem procent högre bland kvinnor än bland män. Därefter visar diagrammen jämna andelar mellan kvinnor och män, bland dem som valt gång, cykel, tåg eller “annat” som färdmedel. Diagrammen visar en tydlig skillnad bland de grupper hos kvinnor och män som valt bil eller buss som färdmedel, där kvinnorna i en större utsträckning väljer buss före bil till skillnad mot männen som är mer benägna att välja bil över buss.

I en undersökning gjord av Totalförsvarets forskningsinstitut (2011) kring genusaspekter på transporter beskrivs det hur bilen kan uppfattas mer positivt hos män än vad den gör ur en kvinnlig synpunkt, där männen ser ett mer symboliskt värde kring en bil. Vidare beskrivs det hur pappan är den dominerande användaren av bilen i en familj. Ur ett hållbarhetsperspektiv kring transportmedel visar det sig att kvinnor är mer kritiska till bilanvändandet, där kvinnor har lättare att uttrycka sina åsikter om bilens negativa påverkan på klimatet. Detta kan i sin tur leda till en högre andel bland de kvinnor som väljer att åka med kollektivtrafiken vid en jämförelse med den andel män som väljer samma färdmedel.



Figur 3, Val av färdmedel bland kvinnor i Helsingborg under 2023.
Källa: Region Skåne (2023). Bearbetad av författarna.

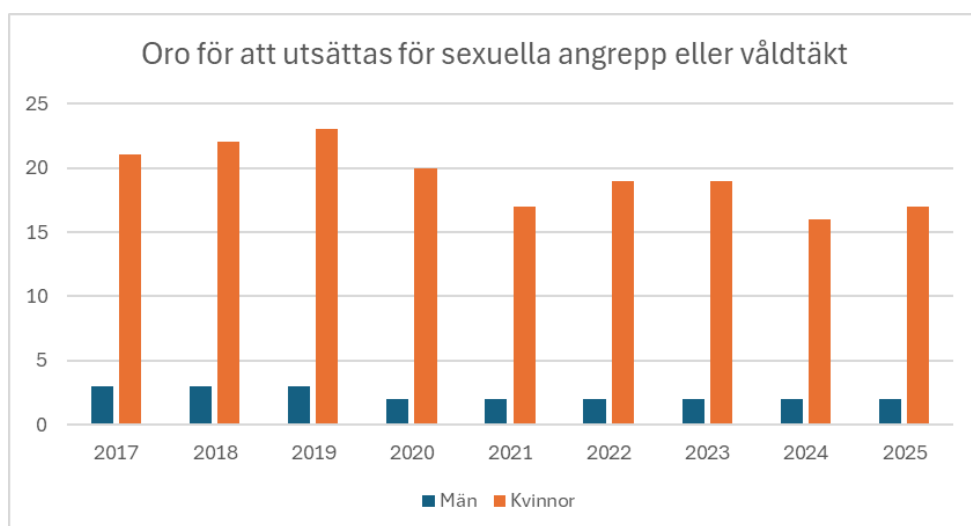


Figur 4, Val av färdmedel bland män i Helsingborg under 2023.
Källa: Region Skåne (2023). Bearbetad av författarna.

3.2 Påverkande faktorer för trygghet

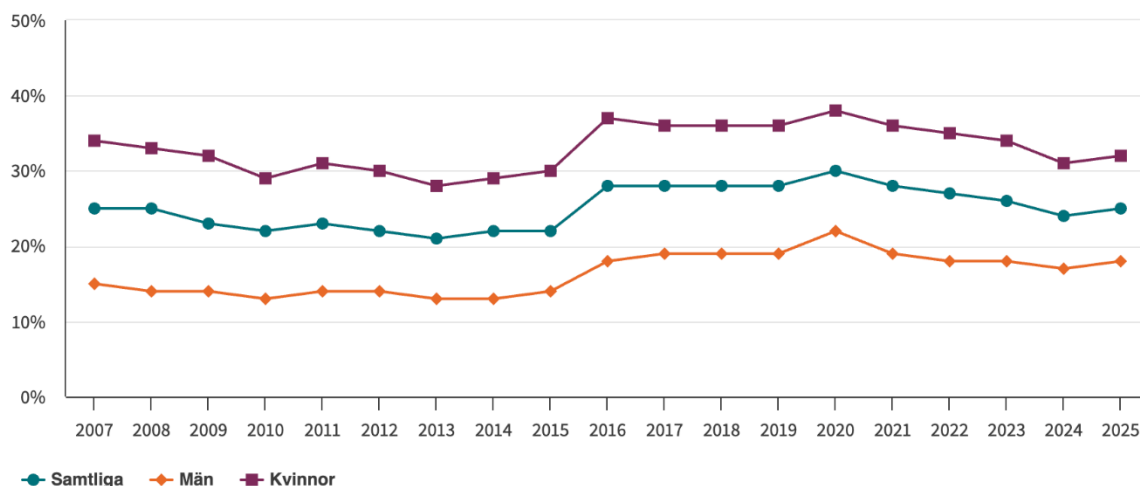
För att förebygga brott på offentliga platser finns det studier på att gatubelysning kan ha en relevant påverkan. Länsstyrelsen Blekinge (2022) sammanfattar 21 olika studier kring hur gatubelysning påverkar brottsaktiviteten. Deras sammanfattning visar hur gatubelysning var en effektiv åtgärd för att förebygga stöld eller förstörelse av egendom, men att det inte hade någon påverkan på våldsbrott.

Enligt det Brottsförebyggande rådet (Brå, 2025) upplever 25 % av den svenska befolkningen en varierad otrygghet vid vistelser under sena kvällar i sitt eget bostadsområde. Dessa 25 % representerar dock inte skillnaderna mellan män och kvinnor. Från samma rapport redovisas även här en stor skillnad mellan könen. Procentuellt känner 32 % av kvinnor sig osäkra jämfört med män, där 18 % upplever otrygghet utomhus vid sena kvällar. Vad gäller anledningen till den upplevda otryggheten visar det sig vara väldigt likt mellan män och kvinnor angående oro för misshandel och stöld. Däremot visar undersökningen en större skillnad när det gäller oro för våldtäkt och sexuella angrepp, vilket anges vara vanligare för kvinnor än för män.



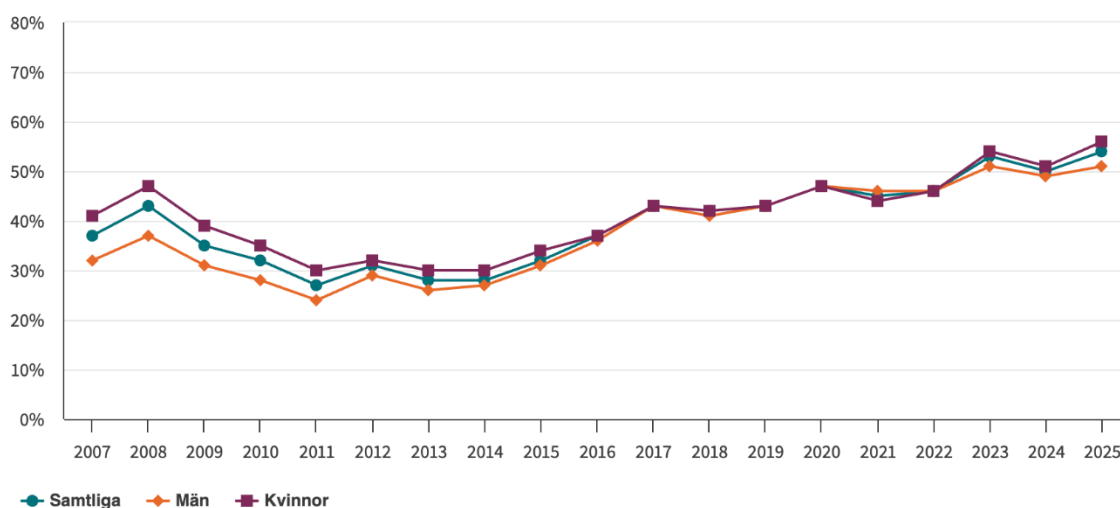
Figur 5, Oro för att utsättas för sexuella angrepp eller våldtäkt.
Källa: Brottsförebyggande rådet (Brå), 2025. Bearbetad av författarna.

Enligt Brå (2025) uppger 25 % av befolkningen att de känner sig ganska eller mycket otrygga i samband med att gå ut sena kvällar, vilket är en procent högre jämfört med undersökningen 2024. Figur 7 nedan visar att kvinnor generellt sett är en större andel av de som känner sig otrygga jämfört med männen. I dagsläget är cirka 18 % män otrygga under kvällstid jämfört med 32 % av kvinnorna. Under den tidsperiod som diagrammet presenterar visar rapporterad data på att andelen otrygga bland kvinnor och män varit stabil mellan 2007 och 2015. 2016 skedde däremot en kraftig ökning av upplevd otrygghet. Därefter har andelen otrygga sjunkit stadigt med en liten ökning 2020. Skillnaden mellan kvinnor och män håller sig enligt undersökningen relativt oförändrad genom tidsperioden 2007 till 2025. Undersökningen visar även hur ett tydligt mönster visas bland kvinnor, där yngre och äldre kvinnor känner sig mest otrygga. Vidare visar undersökningen även att äldre kvinnor visar större tendens att avstå från att gå ut på kvällen på grund av otrygghet. Gruppen män visar störst otrygghet i åldersgruppen 20–24 och 25–34 år, där åldersgruppen 16–19 år inte visar lika stor otrygghet. Slutligen beskriver Brå hur statistiken skiljer sig åt mellan olika grupper i samhället. Statistiken visar att andelen individer som upplever otrygghet under kvällstid är dubbelt så hög bland personer bosatta i områden med socioekonomiska utmaningar, jämfört med personer som bor i områden med lägre grad av socioekonomisk utsatthet. De som bor i flerfamiljshus anger även en lägre nivå av upplevd trygghet jämfört med de som är bosatta i småhus.



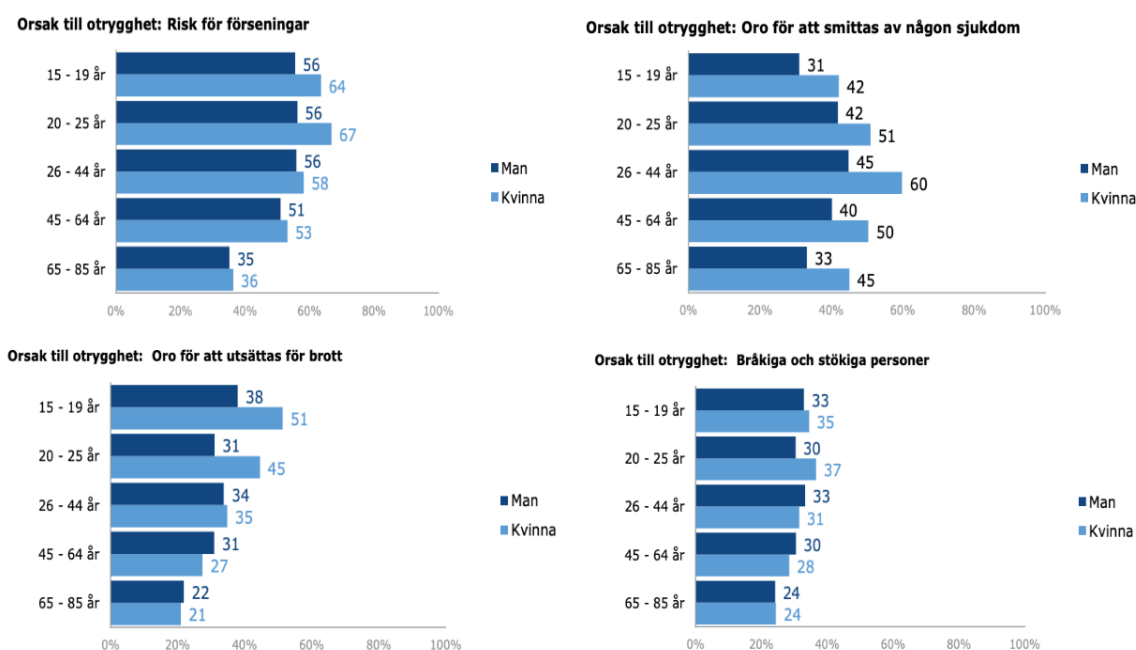
Figur 6. Diagram över otrygghet vid utevistelse sent på kvällen i det egna bostadsområdet, åldrarna (16 - 84 år) Källa: Brå (2025) Otrygghet och oro för brott.

Vid oro för generell brottslighet i samhället visar diagrammet från Brå (2025) en kraftig ökning från 2013 fram till 2025 då 54 % av respondenterna har någon form av oro för brottsligheten i samhället. Detta värde är det högsta som presenterats i tidsspannet mellan 2007 och 2025. Den enda indikationen på en minskning mellan 2013 och 2025 var mellan 2017 och 2019. Resultatet visar även på en jämn fördelning mellan andelen kvinnor och män. Vidare är fördelningen hos de olika åldersgrupperna varierande, där åldersgruppen 16 till 19 visar en låg oro för brottslighet. Hos de äldre respondenterna uppger en högre andel att de känner oro för brottslighet. Skillnaden mellan de olika socioekonomiska grupperna i samhället visar inte den markanta skillnad som framstår i figur 7.



Figur 7. Diagram över oro för brottslighet i samhället, åldrarna (16 - 84 år) Källa: Brå (2025) Otrygghet och oro för brott.

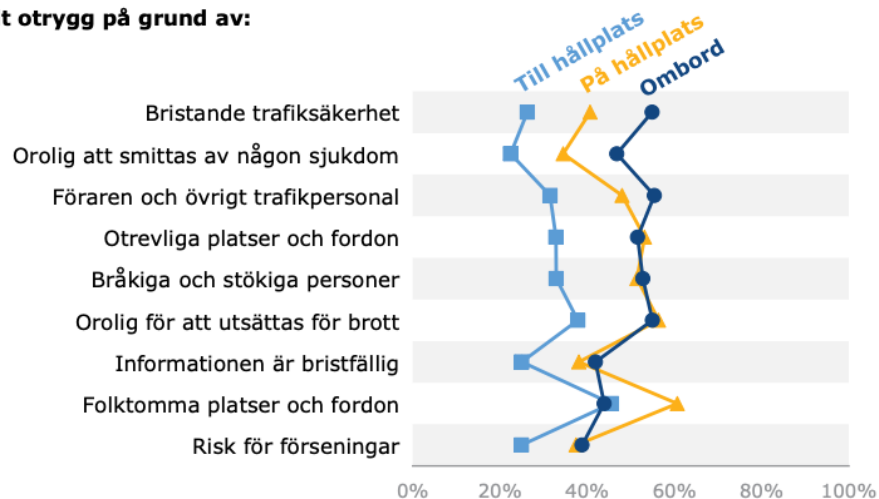
Kollektivtrafikbarometern genomför kontinuerliga undersökningar i Sverige om resenärernas resvanor och tillfredsställelse i kollektivtrafiken. I en undersökning gjord av Kollektivtrafikbarometern (2021) framhävs orsakerna till otrygghet i kollektivtrafiken. Rapporten analyserar de faktorer som skapar otrygghet, där frågorna ställs till de individer som anser att kollektivtrafiken är otrygg generellt. Då undersökningen genomfördes under 2021 när covid-19-pandemin var en faktor, berör rapporten även den upplevda oron för att bli smittad i kollektivtrafiken. Faktorer som skapar en oro handlar därmed om bland annat smittorisk, att utsättas för brott samt förekomsten av bråkiga eller stökiga personer. Den främsta orsaken till upplevd otrygghet i kollektivtrafiken visar sig dock vara risken för förseningar. Faktorer som bristande trafiksäkerhet, otrevliga platser eller fordon samt dålig service från trafikoperatören bedöms inte vara en lika stor orsak till otryggheten. Vidare visar rapporten att resenärer mellan 15 och 64 år upplever otrygghet i samband med risken för förseningar när de reser med kollektivtrafiken, där kvinnor är en majoritet. Oron för att smittas av någon sjukdom under en resa med kollektivtrafiken är högre mellan åldern 26–44 år. Oron för att bli smittad är även generellt vanligare för kvinnor. När det kommer till oron kring att utsättas för något brott är yngre personer en majoritet, där kvinnor är en större andel i åldersgruppen 15–25 år. Bråkiga och stökiga personer utgör inga större skillnader mellan de olika åldersgrupperna, eller mellan kvinnor och män. Sammantaget visar tabellerna att den upplevda otryggheten förekommer inom flera olika områden i kollektivtrafiken vilket är ett stort problem.



Figur 8. Orsak till otrygghet mellan olika åldrar och kön.
Källa: Kollektivtrafikbarometern (2021) Tema Trygghet, bearbetad av författarna.

Vidare undersöker Kollektivtrafikbarometern (2021) hur tryggheten upplevs vid olika delar av resan i kollektivtrafiken. Undersökningen berör olika situationer när personer tar sig till hållplatser, befinner sig på hållplatser samt när personen är ombord på transportmedlet. Kollektivtrafikbarometerns graf (Figur 10.) visar på att resenärer känner sig mest otrygga på hållplatsen och ombord på fordonet. Vidare indikerar grafen att en stor andel av resenärerna känner sig otrygga på folktomma vägar till en hållplats samt på hållplatsen. Den upplevda otryggheten i samband med att befinna sig ensam på en hållplats betraktas som särskilt hög. Oro för att utsättas för brott, möta ordningsstörande personer, vistas på otrygga platser eller uppleva otrevliga fordon framstår som de främsta orsakerna till känslan av otrygghet. Otryggheten kring risken för förseningar, bristfällig information och risken för att smittas visas som en mindre faktor till otrygghet bland resenärerna.

Generellt otrygg på grund av:



Figur 9. Graf som visar generell otrygghet på grund av vid tre olika scenarion.
Källa: Kollektivtrafikbarometern (2021) Tema Trygghet.

3.3 Institutionellt förtroende och funktionell trygghet

Ett institutionellt förtroende kan förstås som individens tillit att offentliga aktörer, till exempel Skånetrafiken, agerar på ett tillförlitligt och kompetent sätt. OECD (2025) beskriver förtroende som att individer tror på att människor eller aktörer kommer att leva upp till de förväntningar som är satta. Övergripande kan detta handla om ett förtroende för sjukvården eller hantering av personuppgifter från diverse organisationer. I kollektivtrafiken innebär detta att det finns ett förtroende för att trafiksystemet fungerar som förväntat, exempelvis genom punktlighet, tillgänglighet, lättåtkomlig och korrekt information, samt trygghetsskapande åtgärder.

3.4 Social kontroll

Det fysiska rummet anses som den konkreta verkligheten medan det sociala rummet formas av människors sociala relationer i det fysiska rummet (Hydén, 2008, s. 73). Detta sociala rum är därför direkt kopplat till de fysiska egenskaper som omgivningen skapar. Detta innebär även att huruvida rummet är slutet eller öppet, i kombination med om det är tomt eller befolkat, kan avgöra om rädsla har en större chans att uppstå. Ett slutet utrymme som har få människor kan därför uppfattas som otryggt för många individer. Indirekt kan detta kopplas till Cohens & Felsons rutinaktivitetsteori (1979). Enligt rutinaktivitetsteorin uppstår brott om tre förutsättningar förekommer samtidigt. "En eller flera motiverade gärningsmän; ett eftertraktansvärt objekt eller mål; avsaknad av kapabla väktare" (Urban Utveckling, u.å.). Kapabla väktare hänvisar till människor som i teorin kan ingripa. Om dessa tre faktorer förekommer samtidigt i ett slutet rum ökar risken för att ett brott begås. Problemet är att en ensam individ sällan kan avgöra om dessa faktorer faktiskt föreligger i en situation. Däremot kan det leda till en stark känsla av otrygghet. Hydén (2008, s. 74) nämner även hur en känsla av förhöjd upplevelse av risk finns om det är en okänd främling i kombination med en ofrivillig situation, exempelvis att en individ sitter själv på en buss när en okänd person väljer att sätta sig mycket nära. Rutinaktivitetsteorin tar dock inte hänsyn till varför en person skulle vara motiverad att begå ett brott eller hur segregation eller fattigdom kan påverka beslutet. För individen som känner sig utsatt och osäker spelar dessa faktorer dock inte någon roll. Detta visar ett exempel där den utsatte upplever väldigt låg social kontroll. Vid justering av situationen, till exempel ett tåg med ett måttligt antal resenärer, kan känslan av otrygghet minska genom att det finns "kapabla väktare" i närheten.

Social kontroll kan även delas upp i formell och informell kontroll. Formell social kontroll är relevant utifrån lagar och policy, och polis eller övervakning spelar en större roll för att upprätthålla en ordning. Informell kontroll är i stället känslan av kontroll som har ett ursprung från människorna omkring en (Vejar, 2023). Dessa två typer av kontroll fungerar därför som bäst tillsammans för att säkerställa en trygg miljö. Om endast en finns tillgänglig så kan det fortfarande bidra till ökad trygghet, beroende på situationen. Däremot kan känslan av otrygghet öka om intrycket av att varken eller finns.

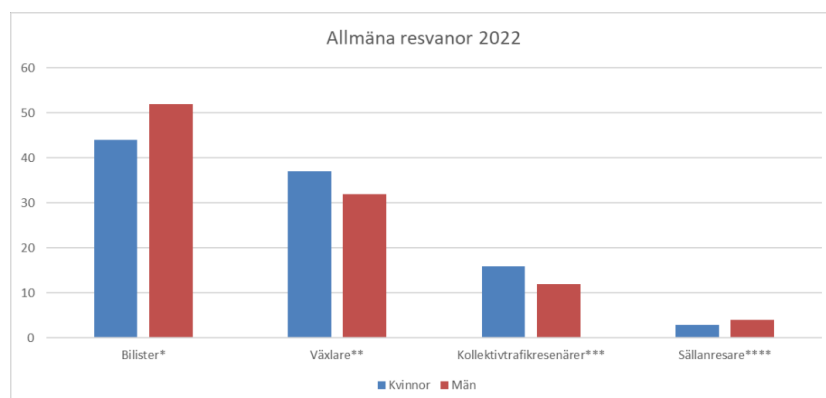
Jane Jacobs beskriver i "Eyes on the street" hur den sociala faktorn kan öka tryggheten substantiellt. Jacobs teori är anpassad för vägar och gator, men kan lika väl appliceras till andra ytor och rum (Golden, 2024). Samma princip gäller till exempel för just rum i kollektivtrafiken. Golden beskriver hur bostadsområden och kvarter som endast upplever "engångsanvändning" kan upplevas som osäkra. Gånggator med butiker och ett regelbundet flöde av

människor upplevs däremot som säkrare, just för mängden ögon som finns på plats hela tiden. Människorna runt omkring fungerar därmed som ett avskräckande medel för brott och minskar upplevd otrygghet.

3.5 Kvinnans situation inom transportsystemet

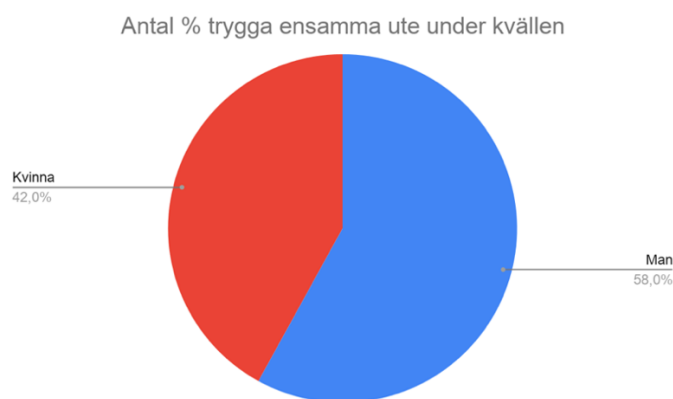
Enligt The International Transport Forum (ITF, 2018) kan stereotypiska uppfattningar kring hur kvinnor skulle "köra dåligt" vara bakgrunden till varför uppdelningen av fordonssval ser ut som den gör idag. Enligt Kollektivtrafikbarometern (2022) är andelen som använder kollektivtrafiken större hos kvinnor jämfört med män. I snitt använder 52 % av kvinnor kollektivtrafiken minst någon gång i månaden, till skillnad från 44 % av männen (figur 11). ITF menar att kön har en större roll än vilket biologiskt sex individen har. Kön fungerar i stället som en social faktor som grundas från en historia av social orättvisa. Detta är även kopplat till den faktiska säkerheten på våra vägar, med en stor skillnad mellan andelen kvinnor respektive män som dödats i trafiken.

Dessa faktorer bidrar därför till att kvinnor generellt använder kollektivtrafiken mer än vad män gör. ITF berättar hur kollektivtrafikföretag runt om i USA arbetar med att skapa arbetarkulturer där personalen utbildas och ser till att anmälningar av sexuella trakasserier och övergrepp tas på fullt ansvar. Större närvaro av säkerhetspersonal, videoövervakning och personal tränad för att avvärja situationer resulterade även i en 39 % minskning av brott i kollektivtrafikmiljön samt en 60 % minskning av angrepp mot operatörer mellan 2017 och 2018 inom Los Angeles METROs bussar. ITF fortsätter med att belysa hur viktigt utformningen runt om kring trafiksystemet även är, med exempel som bra sikt, tydlig ljussättning och minimering av isolerade utrymmen.



Figur 10. Diagram över fördelning av resvanor hos män och kvinnor. Källa: Kollektivtrafikbarometern (2022). Bearbetad av författarna.

Enligt statistik från Jämställdhetsmyndigheten (2026) finns det även skäl för kvinnor att anse situationer och rum vara subjektivt mindre säkra. År 2024 var den genomsnittliga statistiken för personer som uppger att de blivit misshandlade är relativt lika mellan kvinnor och män, med en lite högre andel för män. Däremot visar statistiken att det är större skillnad på kvinnor och män som uppger att de blivit utsatta för sexualbrott. Specifikt för personer mellan 16 och 24 år, där 20,1 % av kvinnor har uppgett att de utsatts för sexualbrott, medan endast 2,4 procent av männen uppger detsamma år 2024. 93,2 % av alla anmälda våldtäkter har enligt statistiken begåtts mot kvinnor, där offren är 18 år eller äldre. Statistiskt känner sig män även mer säkra när de är ensamma ute på kvällstid jämfört med kvinnor, se figur 12 nedan. Ett liknande mönster kan även hittas i polisens trygghetsmätning för Helsingborg (2023).



Figur 11. Cirkeldiagram över upplevd trygghet själv under kväll, kvinnor mot män. Källa: Otrygghetens geografi (U.Å.). Bearbetad av författarna.

3.6 Trygghetsskapande åtgärder

Den fysiska miljön i ett område har en stor betydelse på hur tryggt det upplevs. Enligt Wilson & Kelling, 1982, citerad i Urban utveckling (u.å.) kan tecken på stökiga platser indikera en bristfälligt underhållen plats. Detta skapar en uppfattning av att ingen tar ansvar för platsen, vilket i sin tur leder till att den sociala kontrollen minskar. Denna faktor kan leda till ökad brottslighet i form av skadegörelse eller andra brott. Konsekvenserna av ett bristfälligt underhåll av de allmänna ytorna kan innebära att invånarna undviker delar av den offentliga miljön.

Om skador åtgärdas direkt, exempelvis ett krossat glas på en hållplats, ger detta en signal om att området hålls under uppsikt.

Region Stockholm (2026) beskriver hur tryggheten ökar vid en frekvent närvaro av personal. Det handlar om ordningsvakter, väktare, trygghetsvårdar samt ungdomsvårdar. Vidare kan installation av övervakningskameror på tunnelbanestationer, pendeltågsstationer, och fordon i kollektivtrafiken bidra till en ökad trygghet för resenärerna. Kamerorna underlättar utrymningar, insamling av bevis för brott, och stödjer driften och ledningen av kollektivtrafiken. Utöver närvarande personal och kameror finns det även en trygghetscentral som finns tillgänglig dygnet runt som resenärerna kan rapportera till om det uppstår hot, våld eller skadegörelse. Trygghetscentralen kan tillkalla ordningsvakt eller polis om ett brott sker.

Nobina (2022) testade även trygghetskameror ombord busslinjerna 5 & 7 i Malmö, tillsammans med Skånetrafiken. Deras egna resultat efter de första sex månaderna var att inga ingrepp hade behövts göras. Däremot ger det en trygghet för både personal och resenärer när det finns en vetskap kring att kameraövervakningen är bemannad och redo att larma. Enligt Skånetrafiken (2024) ökade tryggheten med 90 % bland resenärerna med hjälp av Nobinas system. 75 % av förarna uppgav även en högre känsla av trygghet. Nobinas system tillät bilder tagna med 5 sekunders mellanrum och vid användning av busschaufförens trygghetslarm, eller om Nobinas egna trafikledning märkte en otrygg situation, kunde en livesändning påbörjas.

Enligt Brå (2023) ger förbättrad belysning en markant minskning i egendomsbrott, där stölder och skadegörelser är den vanligaste typen av brott. Detta då belysning ger en ökad synlighet hos gärningspersonerna vilket kan ge en avskräckande känsla. Vidare beskriver Brå hur effekten på våldsbrott är begränsad då den typen av brott vanligtvis sker spontant. Den sociala kontrollen av det aktuella området ökar däremot vid en förbättrad belysning då fler personer känner sig trygga med att vistas på platsen, vilket kan avskräcka gärningspersoner från att ta steget till att utföra ett brott. Brå beskriver hur åtgärden är optimal med en kombination av andra åtgärder som övervakning och mer personal.

Ökad närvaro av personal ger en trygghetskänsla genom att visa resenärerna att de inte är ensamma. K2 Eriksson et al. (2024) beskriver hur närvaron av personal ser till att endast betalande resenärer använder fordonet. Det handlar om en psykologisk känsla av att individer som ej har rätt att vistas i området inte ska vilja vara där, då de riskerar böter när de inte har någon giltig biljett. Återigen visar detta på hur den sociala kontrollen finns i

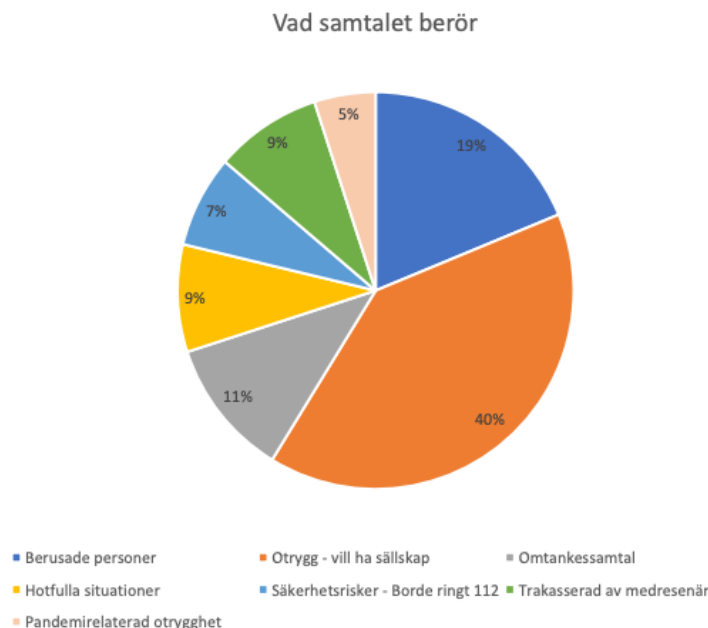
kollektivtrafiksystemet, där trafikoperatörer tar ansvar över resenärernas trygghet och ser till att ordningen upprätthålls.

Nobina (2023) skriver om ett samarbete mellan SL och Nobina, där implementeringen av flexibla hållplatser under natten kan öka trygghetskänslan i kollektivtrafiken. Denna typ av hållplats innebär att resenärer kan kliva av på en valfri plats i stället för den normalt placerade hållplatsen, om busschauffören avgör att platsen är säker nog att kliva av på. De flexibla natthållplatserna testades på linjerna 797 och 798 i Södertälje där natthållplatserna begränsades till att gälla mellan 01.00–04.30 under vardagar och helger. Vidare beskrivs det hur de flexibla hållplatserna endast gäller avstigning. Testperioden startade den 6 februari 2023 och har ännu inte något slutdatum vilket gör det svårt att avgöra om testet ger resultat gällande trygghetskänslan.

Flera kompletterande trygghetsåtgärder har även testats inom kollektivtrafiken för att öka resenärernas upplevda trygghet, till exempel en pilotstudie för Skånetrafikens trygghetslinje. Ett politiskt beslut från Region Skåne ledde till att Skånetrafiken startade ett pilotprojekt med en så kallad trygghetslinje för resenärer. Linjen var avsedd till trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken där en trygghetscentral fanns tillgänglig dygnet runt. Region Skånes slutrapport (2022) för pilotstudien sammanfattar att trygghetslinjen har en avgörande betydelse för att höja upplevelsen av trygghet i kollektivtrafiken. Rapporten behandlar även de ekonomiska delarna kring att upprätthålla projektet med en trygghetslinje. Rapporten nämner hur det totalt blev 593 samtal till trygghetscentralen under den 22 månader långa testperioden där endast 79 samtal var legitima. Resterande mängd var felringningar som inte var relevanta för projektet. Därav blev den totala kostnaden per samtal 94 386 kr. Antalet samtal som inkommit anses vara lågt trots flera försök att marknadsföra trygghetslinjen för sina resenärer. Förvaltningen anser därför att trygghetslinjen inte utgör någon större skillnad i trygghetskänslan hos resenärerna och valde därför att avsluta projektet.

Skånetrafikens slutrapport för pilotstudien av trygghetslinjen (2021) beskriver hur majoriteten av de resenärer som ringt befann sig på en buss. 94 % av samtalen var från resenärer på en hållplats eller fordon i kollektivtrafiken vilket inneburit ett stort fokus på att marknadsföra projektet på fordon och hållplatser. Vidare beskrivs det hur 16 % av samtalen handlar om hotfulla situationer och hur övriga samtal handlat om otrygghet. Utöver samtal om otrygghet, har samtalet handlat om berusade personer, hotfulla situationer, pandemirelaterad otrygghet, omtankessamtal eller trakasserier av medresenär, där situationer med berusade personer var en majoritet. Det har även förekommit situationer där personer ringt in om pågående säkerhetsrisker.

Dessa samtal ska egentligen gå direkt till polisen varför en insats mot hotet har fördröjts.

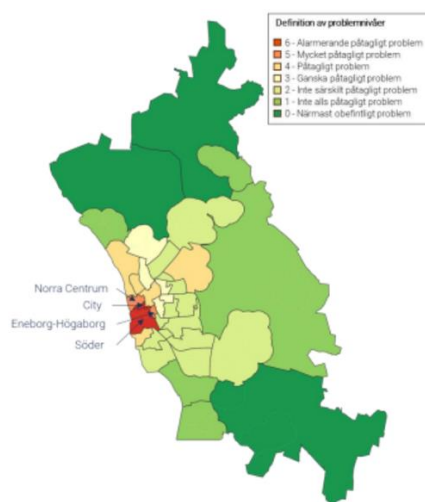


Figur 12. Vad samtalen till trygghetslinjen berör.
Källa: Skånetrafiken Trygghetslinje Slutrapport för piloten (2021)

Region Stockholm (2022) testade en liknande lösning som Region Skånes pilotstudie. I Region Stockholm användes i stället en trygghetschattsom visade sig vara framgångsrik. Resultatet visar tydligt att resenärerna uppskattar trygghetchattens sätt att ta kontakt med Trygghetscentralen på grund av att kontakten kunde genomföras på ett mer anonymt vis. Detta då resenären kan skriva från sin telefon utan att medresenärerna märker något vilket sänker tröskeln till att kontakta Trygghetscentralen. Personalen på Trygghetscentralen kan sedan följa upp personens situation i övervakningskamerorna och vidta eventuella åtgärder. Vidare beskrivs det hur även personalen upplever chatten som ett mer effektivt verktyg. Tillgängligheten har visats vara god då fördelningen mellan kön och åldrar har varit jämn, trots att chatten främst användes av yngre personer vid uppstart.

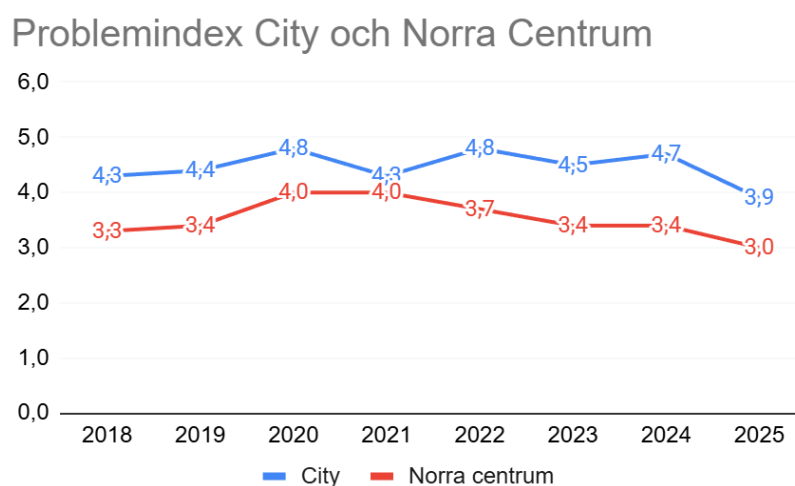
3.7 Tryggheten i Helsingborg

I rapporten *Lägesbild över brottslighet och trygghet i Helsingborgs stad 2023/2024* beskrivs utvecklingen av brottslighet och trygghet i Helsingborg. Rapporten lyfter även de åtgärder som behövs för att minska brottsligheten i staden och berör flera typer av brottslighet. De delar av rapporten som är relevanta för tryggheten i kollektivtrafiken är tryggheten i City samt de utsatta områdena i Helsingborgs stad. Området City uppvisar de lägsta nivåerna av upplevd trygghet, vilket beror på det stora flödet av människor som rör sig i området. År 2023 dominerades problembilden för “Orolig för överfall/misshandel i området” av City och Eneborg-Högaborg (se figur 14). Helsingborgs olika delar skiljer sig därför mellan stadens olika områden. Ur ett socialt perspektiv fungerar Helsingborg City som stadens centrala knutpunkt där en mängd olika kollektivtrafikförbindelser kopplas samman. Samtidigt finns det flera skolor, nattklubbar och bostäder i området, vilket skapar en miljö som varierar beroende på veckodag och tid på dygnet. Vidare beskrivs Helsingborg som en av de mest krogtäta städerna i Sverige sett till antalet utskänkningstillstånd per invånare. Detta bidrar till att många besökare från hela nordvästra Skåne söker sig till området, vilket ökar risken för brott och ordningsstörande beteenden inom krogmiljön i City. Kvällar och helger präglas därför av en högre belastning på området. Detta innebär en förhöjd risk för otrygga situationer eftersom fler drog- eller alkoholpåverkade personer vistas i området. Dessutom kan det leda till ordningsstörande situationer vilket i sin tur kan påverka den upplevda tryggheten för övriga personer som vistas i området. Helsingborgs centralstation fungerar som en central knutpunkt för resor mellan stadens olika delområden, vilket genererar ett stort flöde av resenärer genom området. Resor under kvällar och helger kan därför i högre grad förknippas med otrygga situationer.



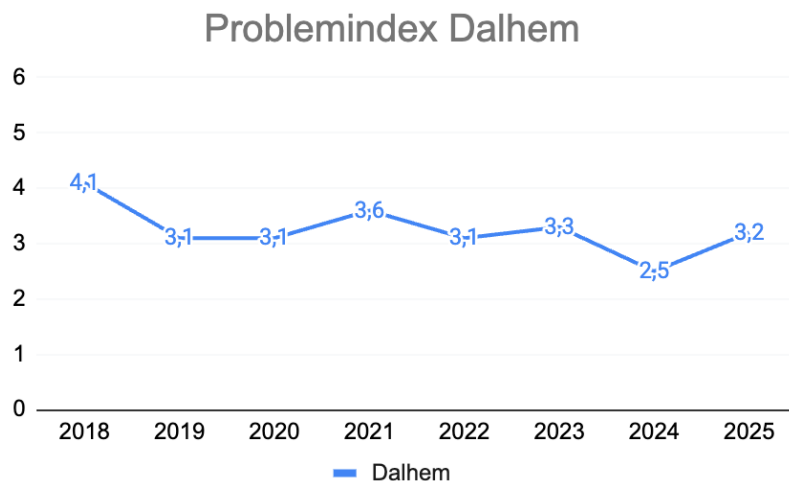
Figur 13. Problembild “Orolig för överfall/misshandel i området”
Källa: Otrygghetens geografi (2023).

Vid en kartläggning av Helsingborgs problemindex visar Polisens trygghetsmätning (2025) vilka områden som uppvisar generella problem enligt trygghetsundersökningar (se Bilaga 1 för karta samt problemindexförklaring). City och Norra Centrum är enligt samma trygghetsmätning för närvarande de områdena med störst problemindex (se figur 15 nedan). Detta stämmer även överens med otrygghetens geografi (2024). Däremot nämner *Otrygghetens geografi* att City bedöms som en resursstark stadsdel. Vidare beskrivs delområden som Drottninghög, Elineberg och Filborna som resurssvaga. Resultaten är däremot beroende av vilken problembild som analyseras och kan därför ge en felaktig bild av det totala resultatet.



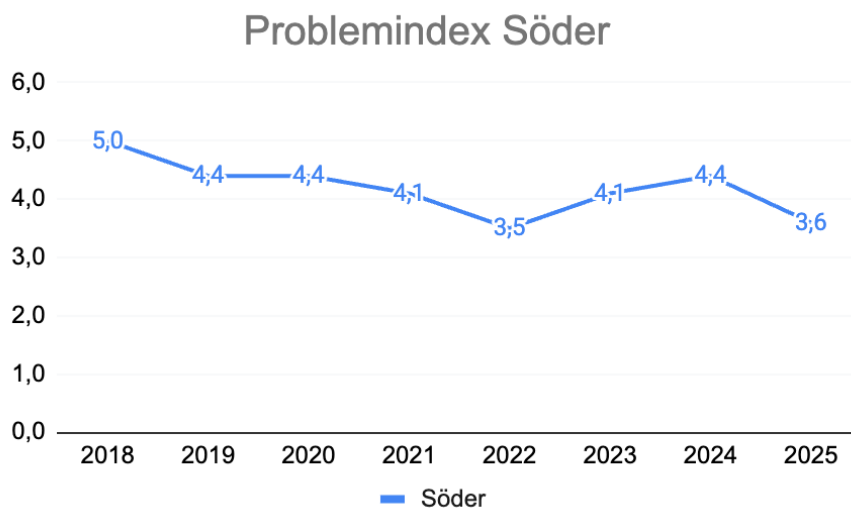
Figur 14. Problemindex City och Norra centrum..

Polisens trygghetsmätning visar hur området Dalhem ökat kraftigt i problemindexet, ett mått som används för att mäta den upplevda tryggheten bland invånarna. Grafen visar även att problemindexet har varierat över tid, men Dalhem har uppvisat högre nivåer under större delen av tidsperioden. Problemindexet i Dalhem har sjunkit markant från 2023 till 2024 för att sedan öka tydligt igen från 2024 till 2025. Detta visar på hur problematiken i Dalhem har varierat över tid men att området fortfarande uppvisar höga nivåer i dagsläget.



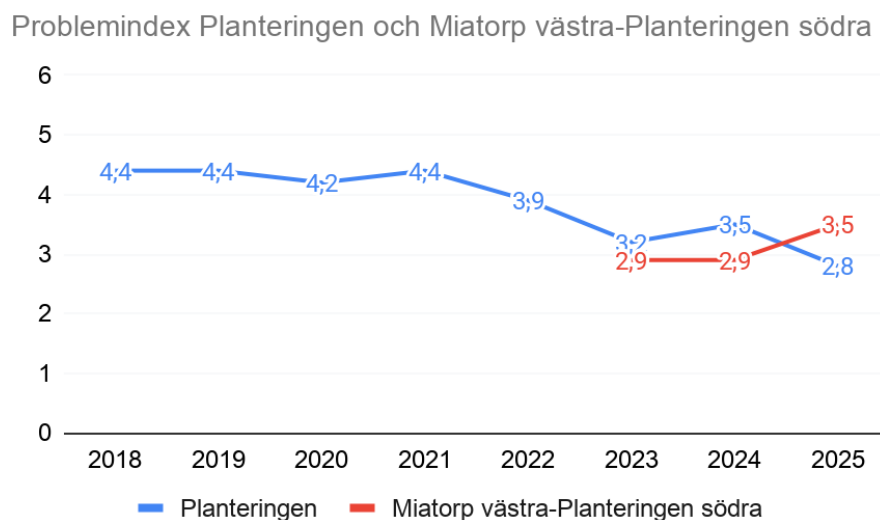
Figur 15. Problemindex Dalhem.

Vidare visar Polisens trygghetsmätning en liknande utveckling för området Söder som visar på en tydlig minskning i problemindex från 2018 till 2022, därefter ökar problemindexet under 2023 för att sedan sjunka igen under 2025. Detta kan indikera en positiv utveckling där den tillfälliga ökningen kan bero på olika faktorer, exempelvis ökad kriminalitet under en begränsad tidsperiod. Sammanfattningsvis indikerar grafen på en långsiktig minskning av problem på Söder.



Figur 16. Problemindex Söder.

Polisens trygghetsmätning för området Planteringen visar ett högt värde på problemindexet mellan 2018 och 2021, där värdet sjunker något mellan 2021 och 2023. Mellan 2023 och 2024 ökar värdet något likt figur 17, vidare sjunker värdet kraftigt år 2025 vilket indikerar att problemen i området gått i en positiv riktning. Värt att notera är hur värdet skiftat mellan Miatorp västra - Planteringen södra och Planteringen, vilket kan vara en indikation på att problemen ändrats på ett geografiskt plan. Sammanfattningsvis visar området Planteringen än förbättring i problemindexet över tid vilket kan ha en stor betydelse för hur invånarna i Helsingborg upplever stadsområdet över tid.



Figur 17. Problemindex Planteringen och Miatorp västra-Planteringen södra

4. Resultat

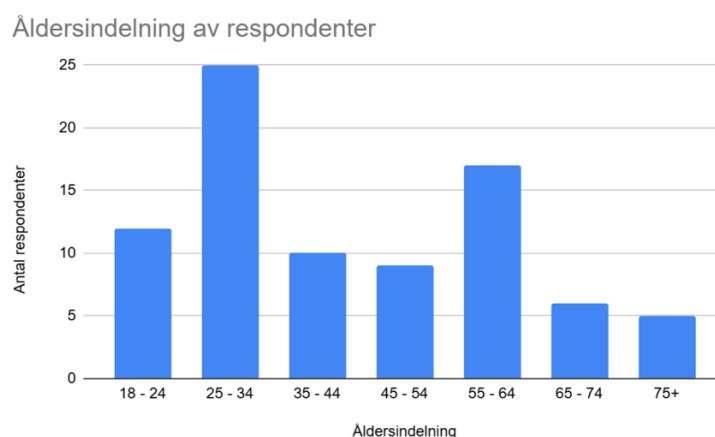
I detta kapitel presenteras resultaten från enkätstudien. Respondenternas fördelning samt enkätresultatets övergripande struktur presenteras för att ge en översikt över studien omfattning och urval. Inledningsvis presenteras respondenternas fördelning utifrån kön och ålder för att ge en översikt av ursprunget av studiens rådata. Resultaten från respondenterna presenteras sedan utifrån de teman och frågeställningar som enkäten bestod av. Enkäten var fokuserad på individens egen uppfattning av upplevd trygghet.

4.1. Fördelning av respondenter

Totalt deltog 84 personer i enkätstudien. Av dessa 84 personer var 48 kvinnor, 35 män och en individ som valde alternativet “Vill ej ange”. Detta innebär att det inte är en jämn fördelning av respondenter. Respondenterna ombads ange sin ålder genom att välja den åldersgrupp som bäst motsvarade deras ålder. Som figur 19 visar består den största andelen av svar till åldersintervallet 25–34, följt av 55–64. Den minsta andelen svar kommer från de som valt alternativet 75+.

På grund av att det endast var en person som valde att inte svara med antingen man eller kvinna kommer denna person inte att inkluderas i några av jämförelserna av kön i följande delkapitel.

Svaren för enkäten var även helt anonyma. Detta medför att vi inte kan avgöra en eventuell geografisk fördelning av respondenterna. Däremot bad vi respondenterna att skriva om egna åsikter och ge kommentarer utöver de frågor som var en del av enkäten. Detta innebär att en geografisk fördelning kan genomföras utifrån åsikter.



Figur 18. Sammanställning av respondenternas ålder.

4.2. Trygghet i olika situationer

För att undersöka hur respondenterna svarat på enkätens frågor krävs en jämförelse och analys mellan de olika grupperna för kön och ålder. Resultatet redovisas genom medelvärde (M) och standardavvikelse (SD) för kvinnor och män, samt totalt för alla respondenter. Medelvärdet visar den genomsnittliga nivån av svaren, medan standardavvikelsen visar hur mycket svaren varierar inom respektive grupp. –Respondenterna fick svara på en femgradig skala, där värdet 1 innebar att respondenten inte upplevde någon otrygghet överhuvudtaget, medan 5 innebar att respondenten upplevde en stark otrygghet.

4.2.1. Generellt upplevd trygghet

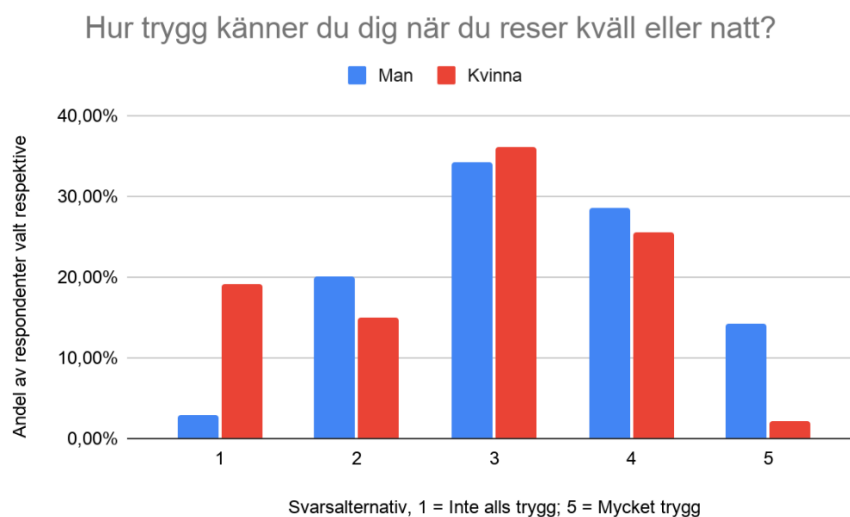
Tabell 1 nedan visar hur den generellt upplevda tryggheten skiljer sig mellan män och kvinnor. Överlag kan resultatet bekräfta att kvinnor generellt känner sig mindre trygga än män inom just denna frågeställning. Medan männens medelvärde aldrig är mindre än 3,0, sjunker medelvärdet för kvinnor ner till 2,8 för resor på kväll eller natt, respektive 2,9 när man är ensam på fordon eller station. Vid analys av resor på kväll eller natt, kan både kvinnor och män visa att den generella tryggheten sjunker tillsammans.

Hur trygg känner du dig i följande situationer?	Kvinnor M(SD)	Män M(SD)	Totalt M(SD)
När du reser med kollektivtrafiken generellt	3,9 (0,74)	4,1 (0,91)	3,9 (0,82)
På hållplatser och stationer	3,5 (0,90)	3,7 (0,96)	3,6 (0,92)
Ombord bussar och tåg	3,9 (0,88)	4,1 (0,84)	3,9 (0,87)
När du reser på kvällen eller natten	2,8 (1,12)	3,3 (1,05)	3,0 (1,12)
När du är ensam på fordonet/stationen	2,9 (1,18)	3,9 (1,06)	3,3 (1,23)
När det är mycket folk på fordonet/stationen	3,9 (0,86)	3,9 (1,09)	3,9 (1,00)

Tabell 1. Presenterade svar från enkätens öppna fråga: "Hur trygg känner du dig i följande situationer?"
Svar på skalan 1 - 5.

Figur 20 nedan visar även hur fördelningen, i procent, ser ut mellan män och kvinnor för resor på kväll eller natt. Störst andel av båda grupperna har gett svarsalternativet 3. Däremot kan vi se en tydlig skillnad i hur grupperna valt att svara för extremvärdena. Betydligt fler män har valt att svara med en femma, jämfört med hur betydligt fler kvinnor som svarat med en etta.

Resultatet mellan respondenter i åldersgruppen 18 - 34 skiljer sig mellan kvinnor och män. För frågan "När du reser på kvällen eller natten" sjunker kvinnornas medelvärde till 2,7 medan männens ökar till 3,4. Vid försök att undersöka hur det skiljer sig för åldersgruppen 18 - 24 fanns det inte tillräckligt med data för att göra en rimlig utvärdering. Resultatet kan därför skilja sig med mer rådata.



Figur 19. Fördelningen mellan kvinnor och män, trygghet under kväll eller natt.

4.2.2. Stationer- eller områden som undviks

Utöver de generella svaren som ovanstående kapitel presenterar kan även skillnader synas för vilka stationer eller områden som undviks. Alla svarade inte på denna fråga, men utifrån de 48 kvinnliga respondenter valde 21 (43,8%) att uttrycka sin åsikt. Av männen svarade 15 av 35 med personliga åsikter (42,9%). Sammanställt kan de 36 som valt att ge sin åsikt presenteras genom tabell 2 nedan.

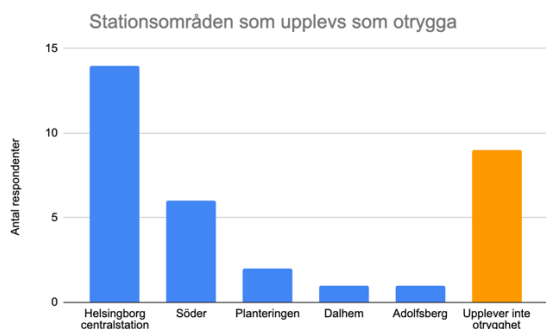
Antal respondenter som uttryckt sig kring en station eller ett område	Kvinnor, n (%)	Män, n (%)
Totalt:		
Valt att inte svara	27 (56,3%)	20 (57,1%)
Av de respondenter som valt att svara:		
Svarat med ett "nej", eller liknande	4 (21%)	4 (26,7%)
Helsingborg centralstation	9 (42,9%)	5 (33,3%)
Stadsdelen Söder	4 (19%)	2 (13,3%)
Planteringen	1 (4,8%)	2 (13,3%)
Dalhem	1 (4,8%)	1 (6,7%)
Adolfsberg	1 (4,8%)	0 (0%)

Tabell 2. Presenterade svar från enkätens öppna fråga: "Finns det någon hållplats- eller station som du undviker?" Beskriv gärna vilken och varför.

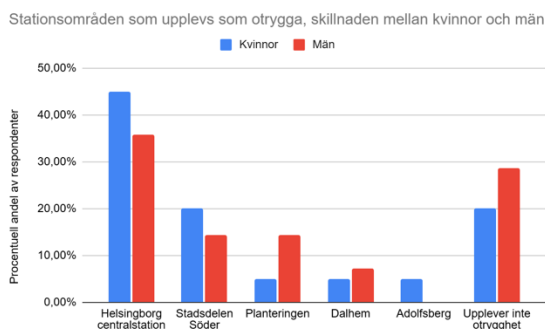
Svarsfrekvensen visar ett samband mellan svarsgrupper och de områden som undviks. Medan färre män svarade överlag kan inte datan presenteras helt jämförbart, men fortfarande visar sig Helsingborgs centralstation vara den som flest respondenter har en åsikt över. Kartläggningen av upplevd otrygghet kan ses i bilaga 3.

Figur 21 visar fördelningen av kommenterade områden i Helsingborg. Helsingborgs centralstation anses otrygg av 14 respondenter, framförallt på grund av faktorer som handlar om alkohol- och drogpåverkade personer i stationsområdet. Centralstationen uppfattas särskilt som otrygg under helg- och kvällstid. Vidare beskrivs även området Söder som otryggt av en större andel av respondenterna. Områdena Planteringen, Dalhem och Adolfsberg nämns av enstaka respondenter. 9 personer har svarat att de inte upplever

någon otrygghet på någon station i Helsingborg, vilket också är en stor andel av de som har svarat. Detta kan förklaras av att de rest vid fel tillfälle för att kunna uppleva någon form av otrygghet. Däremot är det en större procentuell andel av män som menar att de inte upplevt någon otrygghet.



Figur 20, totala fördelningen av antalet personer som upplever ett område som otryggt.



Figur 21, fördelning mellan kvinnor och män, kring upplevt otrygga stationsområden.

4.2.3. Buss- eller tåglinjer som undviks

På samma vis som föregående kapitel erbjöds respondenterna även att berätta om de undviker specifika linjer inom kollektivtrafiken. Jämfört med stationer och hållplatser var det färre svar för linjer. Däremot var det ett mer jämnt antal svar med totalt 13 kvinnor som valde att kommentera, respektive 14 män.

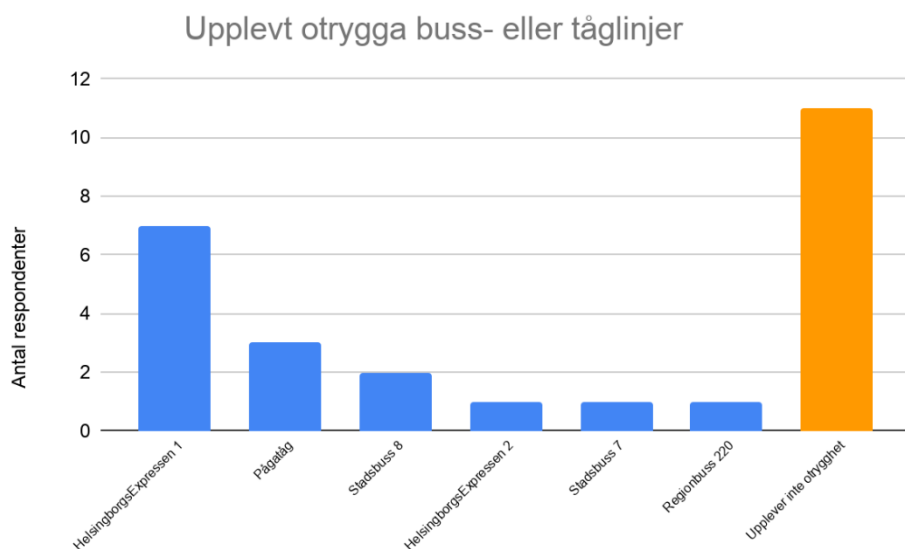
Antal respondenter som uttryckt sig kring en buss- eller tåglinje	Kvinnor, n (%)	Män, n (%)
Totalt:		
Valt att inte svara	35 (72,9%)	14 (60,0%)
Av de respondenter som valt att svara:		
Svarat med ett "nej", eller liknande	7 (53,8%)	4 (28,6%)
Stadsbuss 1	2 (15,4%)	5 (35,7%)
Stadsbuss 2	1 (7,7%)	0 (0%)
Stadsbuss 7	0 (0%)	1 (7,1%)
Stadsbuss 8	2 (15,4%)	0 (0%)
Regionbuss 220	0 (0%)	1 (7,1%)
Pågatåg	1 (7,7%)	2 (14,3%)

Tabell 3. Presenterade svar från enkätens öppna fråga: *Finns det någon buss- eller tåglinje du undviker? Beskriv gärna vilken och varför.*

Kartläggningen av otrygga buss- eller tåglinjer visade på att de svar som kom in endast berörde stadsbussarna i Helsingborg, vidare svarade 13 respondenter att de inte upplever någon otrygghet på någon linje. Utöver dessa 13 svar fanns även en manlig respondent som inte representeras i tabell 3, då tillföljande kommentar enbart berörde att mannen generellt undviker långsamma linjer och inte upplevt någon otrygghet. Den busslinje som är överrepresenterad när det gäller otrygghet är linje 1. Linjen beskrivs som stökig med ordningsstörande medresenärer. Att bussen passerar ett flertal utsatta områden i Helsingborg beskrivs också som en av anledningarna till en lägre känsla av trygghet. Respondenterna beskriver även hur linje 1 är överbelastad, då de oftast inte får plats i bussen. Busslinje 1 är en expressbuss som går från Råå - Helsingborg C för att sedan gå vidare till Dalhem. Detta innebär att bussen går från den södra gränsen till den norra gränsen av staden, där den passerar Helsingborg C halvvägs genom resan.

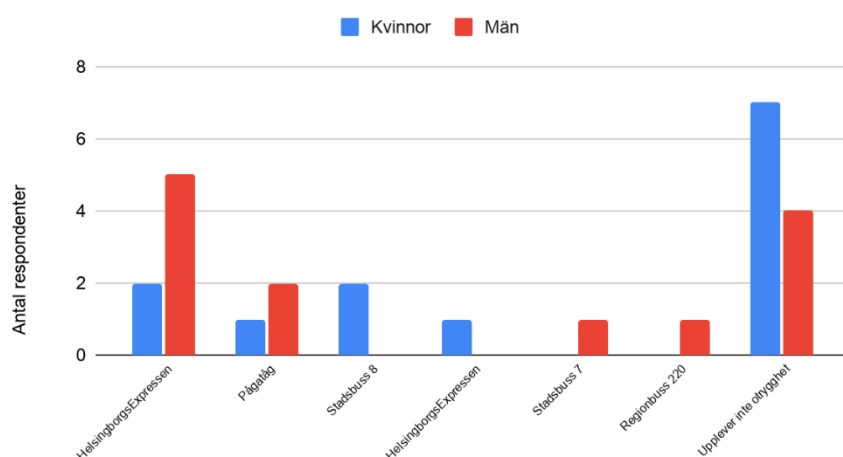
Vidare nämndes linje 2, 8 och 7 av ett fåtal respondenter där linjerna beskrevs som otrygga på grund av stökiga medresenärer. Dessa linjer upplevdes dock inte som överbelastade. Linje 8 och 7 är inte expresslinjer, utan klassificeras som vanliga stadsbusslinjer där linje 8 trafikerar mellan Helsingborg Rosengården centrum och Domsten Väg 111 via Helsingborg C (se bilaga 4). Linje 7 går från Långeberga till Brohult via Helsingborg C. Den främsta skillnaden mellan linje 7 och 8 samt linje 1 och 2 är att linje 1 och 2 klassificeras som en expressbuss medan linje 8 och 7 är vanliga stadsbussar.

Regionbuss 220 som går mellan Helsingborg C och Höganäs nämndes av 1 respondent, där otrygghetskänslan grundade sig på att resan tog för lång tid. Vidare togs även Pågatåget upp av 3 respondenter, även här svarade 2 respondenter att otrygghetskänslan uppstod på grund av den långa restiden. Varav den tredje respondenten beskrev Pågatågen som otrygga under kvällstid.



Figur 22, totala fördelningen av de upplevt otrygga buss- eller tåglinjer

Otrygga buss- eller tåglinjer, skillnad mellan kvinnor och män



Figur 23, fördelning mellan kvinnor och män, kring upplevt otrygga buss- eller tåglinjer

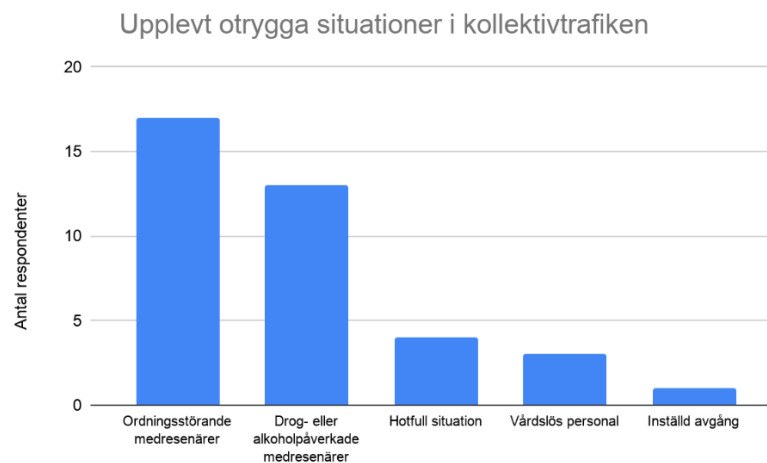
4.3. Trygghet kopplat till miljön

De respondenter som svarat på åtgärder som kan ge en ökad trygghetskänsla i kollektivtrafiken visade att en stor majoritet efterfrågade mer personal ombord fordonen samt vid stationsområdena i Helsingborg. Vidare uppgav 10 respondenter hur en förbättrad belysning kunde öka trygghetskänslan. Tillgängligheten till en trygghetscentral har ett färre antal respondenter angett som något som ökade trygghetskänslan. Likadant med kameraövervakning, färre förseningar och bättre information där ett fåtal respondenter nämnde dessa förslag. Flertalet respondenter uppgav även att ökad närvaro av ordningsvakter eller annan personal kunde vara en avskräckande faktor för potentiella gärningspersoner.



Figur 24, fördelning av faktorer som ökar tryggheten i kollektivtrafiken.

Enkätundersökningen visade även att majoriteten av respondenterna upplevt otrygga situationer där ordningsstörande och drog- och alkoholpåverkade medresenärer varit en faktor, se figur 26. 17 personer har upplevt stökiga medresenärer som uppfört sig dåligt. Vidare har 13 respondenter upplevt drog- och alkoholpåverkade medresenärer. 4 personer har upplevt hotfulla situationer där slagsmål förekommit och 3 personer har upplevt att busschaufförerna kört vårdslöst, varav ett fall slutade med att bussen körde av vägen. 1 person nämner hur en inställd avgång skapade otrygghet, där otryggheten förekom när personen i fråga fastnade på stationen då trafikoperatören inte tog något vidare ansvar. Många av svaren angav även av att personalen inte tar något ansvar för de situationer som resenärerna hamnar i. Några svar beskrev även hur busschaufförer inte har möjligheten att agera ensamma mot ordningsstörande resenärer och respondenterna angav att det behövs extra resurser för att hantera stökiga medresenärer.



Figur 25, fördelning av upplevda otrygga situationer i kollektivtrafiken.

4.4. Institutionellt förtroende och personal

Institutionellt förtroende handlar i stora drag om hur människor och resenärer känner förtroende för de samhällsfunktioner och personal som representerar dem. I denna del av enkätundersökningen syftade frågeställningen främst till hur personalens förmåga att bemöta, deras tillgänglighet, samt deras agerande i olika situationer uppfattas av resenärer. Förare, kontrollanter, väktare och annan personal spelar en stor roll för förtroendet. Det innebär att de kan påverka upplevelsen av trygghet och tillförlitlighet.

Frågeställningen *“Jag vet hur jag kontaktar personal vid behov”* gav ett relativt lågt medelvärde på 2,4 (SD = 1,17). Detta indikerar att många resenärer upplever en osäkerhet kring hur relevant personal kan kontaktas vid behov. Resultatet visar även en skillnad mellan män och kvinnor. Män rapporterar en generellt lägre kunskap jämfört med kvinnor (M = 2,2 respektive 2,5). Sammanfattat visar resultatet att respondenterna har en generellt begränsad kunskap om hur de kan komma i kontakt med relevant personal vid behov.

Däremot var respondenterna mer benägna att tro att en rapporterad händelse skulle tas på allvar. Frågeställningen *“Jag känner förtroende för att rapporterade incidenter tas på allvar”* visade relativt jämlika data mellan könen, där kvinnor rapporterade ett medelvärde på 2,9 (SD = 1,09), respektive männen med ett medelvärde på 2,7 (SD = 1,05). Resultatet tyder på ett något högre förtroende bland kvinnor, även om förtroendet kan beskrivas som måttligt.

I samband med dessa två frågor kan även fristående kommentarer från respondenter kopplas till samma område. Några exempel på dessa kommentarer redovisas nedan.

“Allt som oftast mkt kompetenta chaufförer med goda intentioner. Låt dem vara kvar med den goda service som ges.” (Enkät svar, respondent 7).

“[Ingen ersättningsbuss efter att sista tåget ställts in] ...ingen att ringa heller på Skånetrafiken utan alla hänvisades till att klara sig själva. Väldigt dåligt och gjort att man tappade förtroendet. Varit liknande situationer vid inställda tåg, man kan inte lita på att ta sig fram i rätt tid.” (Enkät svar, respondent 24).

“Ibland kör busschaufförer på regionbussar vårdslöst.” (Enkät svar, respondent 35).

“Tydligt påverkade personer där personal ej tagit ansvar” (Enkät svar, respondent 67).

“Jag tycker vissa busschaufförer kör för fort och bromsar hårt.” (Enkät svar, respondent 84).

Kommentaren från respondent 24 kan till exempel relatera till dåligt förtroende för att incidenter tas på allvar. Respondenten menade att det finns bristande stöd och otillräcklig hjälp vid trafikstörningar. Kommentaren fokuserade mer på problem med att ta sig mellan olika situationer, men kan indirekt påverka respondentens upplevelse till trygghet, och förtroende för operatörens hantering av situationer.

4.5. Responderas önskade åtgärder

I det sista avsnittet av enkäten gavs respondenter chansen att lägga till egna synpunkter kring trygghetsskapande åtgärder i kollektivtrafiken. Svaren visade på att 5 respondenter ansåg att personalens bemötande har en stor betydelse för den upplevda tryggheten, där busschaufförer och tågkontrollanters trevliga bemötande kan göra en stor påverkan i upplevelsen.

“Det känns trevligare och tryggare med bussförare/tågvärdar som hälsar, är trevliga och ser alla.” (Enkät svar, respondent 71).

“Om jag någonsin känner mig otrygg på tåget så är det för att man blir konfronterad av personalen för fåniga saker som att köpt sin biljett 2 minuter för sent så står de och skriker på en. Ibland väldigt otrevliga och konfronterande ” (Enkät svar, respondent 32).

“Allt som oftast mycket kompetenta chaufförer med goda intentioner. Låt dem vara kvar med den goda service som ges.” (Enkät svar, respondent 7).

Vidare ville respondenterna se en förbättring kring de åtgärder som vidtas mot gratisåkare. Gratisåkare beskrevs av respondenterna som stökiga personer och som bidrar till en ökad otrygghet ombord, då den sociala kontrollen ombord försvinner när åtgärder från personalen ej vidtas.

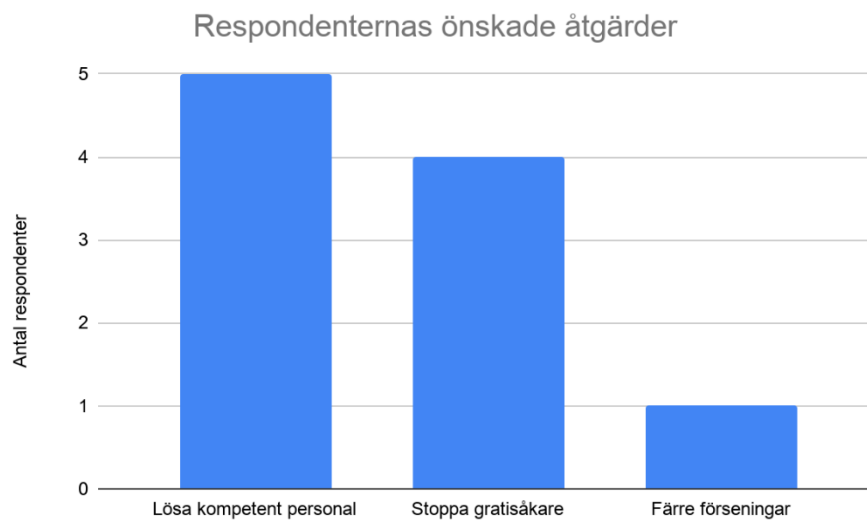
“Skånetrafiken bör ta tag i gratisåkandet! Det är framförallt personer med mycket tvivelaktig karaktär (läs - busar och slödder) som gratisåker och bidrar till otryggheten i kollektivtrafiken.” (Enkät svar, respondent 9).

“Vill ha kontrollanter oftare på bussarna för att ta gratisåkare som det finns väldigt många av. ” (Enkät svar, respondent 5).

“Att skånetrafiken ska ta sitt ansvar och vi resenärer ska kunna åka tryggt kollektivt oavsett vilken tid på dygnet det är. Och det med biljetterna tror jag stör ganska många. Ungdomar som inte köper biljett men ändå få åka med för chauffören inte vill ta den fighten med dem. Varför ska vi andra göra rätt ifrån oss. Bara en gång har jag sett en busschaufför genom åren som tog sitt ansvar och lät inte de ungdomarna åka med. Men han fick också höra en massa svordomar från dem (jättetråkigt), men han höll i och de fick lämna bussen. ” (Enkät svar, respondent 6).

Slutligen beskrev en respondent hur misstron för kollektivtrafiken skapas vid förseningar.

“Förtroende för tidtabellen, tycker det skapar misstro för kollektivtrafiken. ” (Enkät svar, respondent 75).



Figur 26, fördelning av respondenternas önskade åtgärder.

5. Diskussion

I följande kapitel ställs resultaten från enkätundersökningen i Helsingborg mot studiens teoretiska bakgrund. Genom att kritiskt analysera svaren från respondenterna ämnas diskussionen till att skapa en djupare förståelse för vad som påverkar den upplevda tryggheten i kollektivtrafiksystemet och de olika faktorerna som påverkar.

5.1. Upplevd trygghet i olika situationer

För generella resor visar respondenterna att en relativt hög trygghet upplevs vid användning av kollektivtrafiken inom Helsingborgs stad. Liknande resultat visas även från tryggheten ombord samt vid situationer med mycket folk. Detta kan indikera en ökad upplevd trygghet när andra resenärer finns i närheten och därmed bidrar till en högre trygghetskänsla. Samtidigt förekommer större skillnader inom den upplevda tryggheten vid situationer som till exempel resor under kvälls- eller nattetid. Att vara ensam på fordon eller stationer visar även ett lägre medelvärde för den upplevda tryggheten.

Resultaten tyder på att tryggheten minskar i samband med utsatta situationer när det inte finns människor runt omkring en samt när sikten är sämre på grund av till exempel mörker. Att vara ensam på ett fordon kan också tolkas som att vara själv i en isolerad situation. Olof Bäckman (et. al, 2018) refererar Brå (2016) och deras statistik kring skillnader mellan kvinnor och män för antal brott. Grövre brott utförs av fler män, särskilt grov misshandel, rån och sexualbrott. 200 gånger fler sexualbrott genomförs av män jämfört med kvinnor. Brå (2025) är därför även relevant då de nämner hur 32 % av kvinnor känner sig osäkra utomhus under mörker, jämfört med män på 18 %. Förutfattade meningar kring vem som är i störst risk vid att vara ensamma i utsatta situationer anses därför vara en stor anledning till varför kvinnor generellt har en lägre uppfattad trygghet jämfört med män.

Vid undersökning av skillnader i olika åldersgrupper förändras resultaten någorlunda. Enligt enkätstudien sjunker den upplevda tryggheten för kvinnor i åldrarna 18 - 34 till 2,7 i medelvärde. För män i samma åldersspann ökar det med 0,1 för att resultera på ett medelvärde av 3,4. Den insamlade datan var inte tillräcklig för att fokusera på endast 18 - 24 år gamla personer, men det följer trenden som uppger att de blivit utsatta för sexualbrott. I samband med Jämställdhetsmyndighetens statistik (2026) uppger 20,1 % av alla kvinnor i deras studie ha blivit utsatta. Eftersom det är en substantiellt större mängd kvinnor som uppger att de har blivit utsatta för sexualbrott kan den med

relativt god säkerhet kopplas till hur den upplevda tryggheten är lägre jämfört med män.

Dessa resultat kan kopplas till Cohens & Felsons rutinaktivitetsteori (1979). I allmänna situationer där en större mängd folk finns minskar känslan av att vara utsatt. Däremot försvinner det "skyddet" om individen är ensam i situationen. Det kan förklara varför respondenterna generellt känner sig mindre säkra i ensamma situationer. Kombinerat med en större risk att utsättas för sexualbrott finns det en tydlig koppling till varför kvinnor har en ännu lägre känsla av trygghet vid social isolering och exponering.

5.2. Tryggheten kopplat till miljön samt förtroende och personal

Resultaten från enkätstudien visar hur resenärernas upplevda otrygghet inom Helsingborgs kollektivtrafik ofta är kopplad till ordningsstörande eller påverkade individer, i kombination med bristande kunskap hos personal som saknar tillräcklig kompetens i hanteringen av otrygga situationer. Detta stämmer relativt bra överens med Kollektivtrafikbarometern (2021), där oro att utsättas för brott och möta ordningsstörande individer framstår som några av de främsta anledningarna till upplevd otrygghet i kollektivtrafiken. Studien visar även att det finns en större risk att uppleva otrygghet ombord fordon samt på hållplatser och stationer. I kombination med att vara ensam ökar även risken för en ökad upplevd otrygghet. Liknande slutsatser är möjliga vid situationer under kvälls- och nattetid, än en gång kombinerat med att vara ensam.

Enkätstudiens resultat visar samtidigt att många respondenter efterfrågar ett ökat antal av säkerhetspersonal inom kollektivtrafiken. Detta tyder på att närvaro av personal eller väktare bidrar till den upplevda tryggheten inom kollektivtrafiken samt de hållplatser och stationer som skapar trafiknätverket. Aktiva och alerta förare, kontrollanter, ordningsvakter och annan typ av säkerhetspersonal kan därför bidra till ökad social kontroll inom kollektivtrafiken och dess resenärer. Utifrån rutinaktivitetsteorin (Cohen & Felson, 1979) kan personalen ses som kapabla väktare och deras närvaro kan minska risken för brott, men också öka den generella känslan av trygghet. Resultatet pekar därför mot att en ökad närvaro av kapabel personal bör finnas som ett centralt fokus för att bidra till en högre upplevelse av trygghet för alla inblandade, särskilt vid tider och situationer där otrygghet tenderar att vara högre.

Vidare visar även enkätstudien att det ofta inte är det fysiska transportsystemet som skapar en känsla av otrygghet, utan de situationer som sker ombord eller i

direkt koppling till transportsystemet. Majoriteten av de situationer som respondenterna nämner handlar om just situationer där det finns ordningsstörande personer eller påverkade individer. Detta kan kopplas till hur människans beteende kan ha en stor påverkan på hur andra människor upplever trygghet i offentliga miljöer. När medresenärer upplevs som hotfulla eller obehagliga kan känslan av kontroll minska, vilket i sin tur leder till en ökad känsla av otrygghet och utsatthet.

I samband med hur de sociala situationerna kan se ut var det även ett antal personer som menar att personalen som finns tillgänglig, inte har tillräcklig kompetens för att ta hand om situationen. Välutbildad personal och snabbt ingripande av relevant personal, till exempel ordningsvakter, kan därför hjälpa till i situationer som kräver det. Detta framkommer bland annat i en av kommentarerna från enkäten:

“3% av resenärerna orsakar 97% av otryggheten. Varken information, personal (med undantag för ordningsvakter eller polis) eller belysning gör någon skillnad när det kommer till dessa individer.” (Enkät svar, respondent 79).

Respondentens kommentar visar tydligt hur vissa resenärer upplever att dessa “3%” skulle kunna hanteras med en mer väl förberedd personal och därmed säkerställa att en viss ordning finns på plats. Respondenten menar även att utformningen spelar mindre roll i dessa situationer, eftersom otryggheten ofta inte har sitt ursprung från, till exempel, dålig belysning. Samtidigt visar resultatet från enkäten att fler respondenter gärna ser mer personal och bättre närvaro i kollektivtrafiken. Detta bekräftar även hur Region Stockholm (2026) beskriver hur tryggheten ökar vid närvarande personal. Detta indikerar att problemet potentiellt skulle kunna hanteras andra typer av politiska satsningar i Helsingborg. Med ett mål att prioritera säkerhet och visa att det finns hjälp i närheten skulle dessa typer av problem och störande moment kunna hanteras snabbare och mer effektivt. En hårdare prioritering på redan existerande resurser kan även vara en del av lösningen. Kvällar under helgen eller andra högtider ser en betydligt högre alkoholkonsumtion jämfört med resterande veckodagar (Ekeröth, 2019). Att en ordningsskapande närvaro följer trenden av mängden onyktra är därför även en viktig faktor som kan hjälpa till att skapa tryggare offentliga miljöer.

Vidare nämns det av flera respondenter att åtgärder kring utformningen av stationer och fordon kan påverka den upplevda tryggheten. Tidigare forskning från Brå (2023) angående trygghet i offentliga miljöer menar att bra tillgång till ljussättning kan avskräcka individer från att skapa otrygga situationer för andra i närheten. Väl utformad belysning hjälper även resenärerna att ha en god sikt vilket kan öka känslan av kontroll och trygghet, speciellt när det är

mörkt. Dålig utformning kan därför påverka negativt i vissa situationer och spelar därför en viktig roll för hur kollektivtrafiken upplevs av resenärer.

Kameraövervakning och liknande tekniska åtgärder verkar däremot inte vara av lika stort intresse för respondenterna. Trots detta visar Nobinas försök med kameraövervakning i Malmö att det kan skapa en trygghetsskapande effekt ombord bussar (2022). Dessa kamerasystem testades ombord på stadsbussarna 5 och 7 i Malmö men inga ingripanden krävdes av operatören. Däremot resulterade det i en indirekt ökad känsla av trygghet, med vetskapen om att det finns aktiv kameraövervakning som busschauffören lätt kunde koppla till aktiv övervakning om en situation skulle uppstå. Även om detta inte visar samma effekt som närvarande personal eller väktare, kan det fortfarande betraktas som ett bra komplement till fysisk närvaro. Däremot finns det inte några konkreta argument för att det skulle byta ut människans roll att upprätthålla stabilitet och ordning.

5.3. Geografiska samband och orsaker till upplevd otrygghet

Resultatet visar hur den upplevda tryggheten främst är kopplad till Helsingborg C, Söder, Planteringen och Dalhem. Liknande resultat kan hittas i Polisens trygghetsmätningar genom ett högre rapporterade problemindex. Att polisens egna data bekräftar detta kan vara en indirekt anledning till att dessa områden bidrar till en högre nivå av upplevd otrygghet. Samtidigt behöver inte den upplevda tryggheten alltid vara kopplad till faktisk statistik kring mängden kriminalitet och brott. I flera av respondenternas svar saknas beskrivningar av konkreta händelser, vilket kan indikera att områdets rykte och stigma kan påverka deras egen uppfattning av trygghetskänslan.

Helsingborg C skiljer sig däremot från de övriga områdena då respondenterna ofta beskriver specifika situationer kopplade till alkohol, större grupper och ordningsstörande situationer under helger och kvällar. Detta kan förklaras av stationens funktion som en regional knutpunkt där buss-, tåg-, och färjetrafik möts. Det stora flödet av människor i kombination med Helsingborgs stora krogliv kan därför bidra till en ökad risk för att uppleva otrygga situationer. Resultatet tyder särskilt på att risken för att känna sig otrygg är i samband med sena kvällar.

Trots detta visar polisens trygghetsmätningar att problemindexet för City och Norra Centrum har minskat mellan 2024 och 2025 (bilaga 2). Detta kan innebära att tryggheten genomgår en förbättring, även om respondenterna inte delade samma uppfattning. Renoveringen av Helsingborg C kan vara en anledning till denna förbättring. Med förbättrad belysning, utformning och

öppnare ytor finns det goda möjligheter för en generellt tryggare vistelsemiljö. Detta stämmer överens med tidigare forskning om social kontroll, där öppna och väl belysta miljöer kan bidra till en ökad känsla av trygghet Brå (2023). Samtidigt visar respondenternas svar att den fysiska utformningen inte är tillräcklig för att skapa trygghet. Beteendet hos medresenärer runt omkring och förekomsten av ordningsstörningar verkar ha en betydligt större roll i hur miljön upplevs och används.

Resultatet visar även ett relevant samband mellan de områden som upplevs som otrygga och de busslinjer som respondenterna undviker. HelsingborgsExpressen 1 nämns flera gånger, vilket kan förklaras av att linjen passerar flera områden som förknippas med oro och högre problemindex. De främsta problemen som respondenterna nämner består av oregleriga medresenärer, trängsel, och ordningsstörande beteenden ombord. Det tyder på att en viss nivå av kontroll och ordning är en viktig faktor för många. Högljudda situationer och andra störande händelser verkar vara tillräckligt för att en del individer ska känna sig utsatta och obekväma. Detta kan variera beroende på ålder och kön. Eftersom män uppger en något högre känsla av trygghet generellt vilket kan indikera att trygghetsupplevelsen skiljer sig mellan könen.

En möjlig förklaring till varför linje 1 förknippas med en högre grad av otrygghet kan bero på att linjen fungerar som en central förbindelse genom stora delar av Helsingborg som samtidigt passerar centralstationen. Rollen linje 1 har för att koppla samman Helsingborg kan därför bidra till överfulla bussar och en stressad miljö. Detta nämns även som en bidragande faktor till respondenternas upplevda otrygghet. Resultatet skiljer sig även därmed från de ursprungliga målen med HelsingborgsExpressen, där målet var att det skulle skapa en mer attraktiv och bekväm lösning för kollektivtrafiken med mindre trängsel (Skånetrafiken, 2015).

HD (2024) beskriver hur HelsingborgsExpressen är den linje som flest väljer att resa med, utan biljett. Enligt respondenterna bidrar även denna faktor till varför linjen anses som otrygg. Linjen tillåter påstigning genom alla dörrar och skapar därför en mindre strukturerad process. Detta gör systemet lättare att utnyttja då chauffören inte har någon kontroll över om biljetten finns eller ej. Denna kombination av ordningsstörande situationer och biljettfusk kan tyda på att en lösning kring striktare regler och en ökad närvaro av kontrollanter.

När det gäller övriga busslinjer och tågförbindelser visar resultatet att längre restider eller förseningar kan påverka trygghetsupplevelsen negativt, särskilt under kvällstid. För regionbussar och Pågatåg blir detta svårare att åtgärda eftersom längre resor är en helt naturlig del av trafiksystemet. Däremot kan ökad närvaro av personal som kan bidra med en starkare formell social kontroll hjälpa till att skapa en tryggare miljö för resenärerna.

5.4. Otrygga miljöer och stationer

Resultatet från enkätstudien visar att Helsingborg centralstation är den plats flest respondenter upplever som otrygg. Flera av svaren är direkt kopplade till kvällar och helger, där alkohol- och drogpåverkade personer tillsammans med ordningsstörande situationer lyfts fram som återkommande faktorer. Liknande mönster kan även synas för området Söder, där flera respondenter beskriver hur det är otryggt på senare tider på dygnet.

Resultatet överensstämmer med tidigare rapporter om tryggheten i Helsingborg City. Kapitel 3.9 beskriver City som ett område med stora flöden av människor, särskilt under kvällar och helger då stadens uteliv är som mest aktivt. Helsingborg central fyller samtidigt funktionen som en knutpunkt för alla förbindelser till Helsingborg, med buss- och tåglinjer tillgängliga samt färjeförbindelser mellan Helsingborg och Helsingör. Detta innebär att det är stora mängder människor som passerar området under sena tider på dygnet, vilket kan bidra till en ökad upplevelse av otrygghet. Stora mängder människor, tillsammans med ett aktivt uteliv, kan skapa förhållanden som skapar mer högljudda situationer och sänkt moral hos de som är berusade.

Respondenternas svar kan även kopplas till teorin om social kontroll. Enligt Hydén (2008) påverkar tryggheten av människors upplevelse av kontroll och närvaro i det offentliga rummet. Trots att Helsingborg central ofta har många människor i rörelse kan miljön fortfarande upplevas som otrygg om resenärerna uppfattar att ingen ingriper vid ordningsstörande eller hotfulla situationer. Detta kan påverka tryggheten under tider på dygnet där det finns en större koncentration av alkoholphäverkade personer.

Flera respondenter lyfter även fram hur faktorer såsom belysning, renhållning och tillgång till personal påverkar hur tryggheten upplevs. Detta stämmer överens med tidigare forskning som visar att synlig personal, kameraövervakning och välskötta miljöer kan bidra till ökad trygghet i kollektivtrafiken. Resultatet tyder därför på att tryggheten inte enbart påverkas av brottslighet, utan även av hur resenärerna uppfattar den sociala och fysiska miljön omkring sig. Detta innebär även att personer aktivt väljer att använda

en del av kollektivtrafiken och undviker andra. Tyvärr är det inte alltid ett alternativ för alla, vilket innebär att vissa individer måste stå ut med att känna sig osäkra. Detta går emot syftet med ett inkluderande och jämställt kollektivtrafiksystem.

5.5. Respondenternas önskade åtgärder

I den sista delen av enkäten gavs respondenterna möjligheten att bidra med sina egna tankar och idéer på hur kollektivtrafiken kan bli tryggare i Helsingborg. Resultatet visar att ett trevligt bemötande från personal kan bidra till en ökad trygghet för resenärerna, där en majoritet av de som har svarat beskriver hur olika typer av bemötande från personal kan ge olika synvinklar på upplevelsen. Vilket tyder på att det enbart inte är de fysiska åtgärderna som har en betydelse när det gäller den upplevda tryggheten ombord, den sociala faktorn från chaufförer och kontrollanter har också en stor betydelse då deras närvaro kan skapa en god trygghet. Vidare beskriver även en respondent hur otrevligt bemötande från personal kan bidra till en otrygg miljö, där en kontrollant beskrivs som överdrivet konfrontativ när respondenten har köpt en ogiltig biljett. Detta visar på att personalen både kan ha en positiv och negativ inverkan gällande resenärernas upplevelser ombord.

Vidare lyfter respondenterna problematiken kring gratisåkande medresenärer, där en stor skara av respondenterna anser att gratisåkare skapar en otrygg stämning för medresenärerna. Den sociala kontrollen försvinner något när personal i form av chaufför eller kontrollant inte tar gratisåkandet på allvar, respondenterna beskriver hur de vill se fler kontrollanter ombord som ser till att resenärer med ogiltig biljett blir avvisade. Vidare beskrivs det hur chaufförerna inte kan vara ensamma i arbetet kring att avvisa fripassagerarna. Problemet med gratisåkare kan anknytas till avsnitt 3.5 där trygghetsskapande åtgärder tas upp. Där beskrivs det hur en ökad närvaro av personal ger en trygghetskänsla av att resenärerna inte är ensamma. Med beskrivningen från K2 (2024) är det även viktigt att se till att det finns personal som kan kontrollera biljetter. Detta ger i sin tur en stark social kontroll över området eller fordonet, vilket i sin tur bör öka nivån av upplevd trygghet. Slutligen visar svaren på att den sociala kontrollen kombinerat med personalens bemötande mot resenärerna har en stor betydelse för tryggheten i kollektivtrafiksystemet. Där reglerna ombord ska gälla för samtliga resenärer, en orättvisa kan skapas om inte alla resenärer betalar för sin biljett.

Dessa önskade åtgärder kommer även med problem. En större närvaro innebär både högre kostnader och schemaförändringar. En omprioritering av personal kan i stället genomföras så kommer det innebära att vissa tider inte blir lika

prioriterade som andra. Vilket kan överföra de potentiella problemen till en annan tid och plats.

5.5. Bredare förståelse av trygghet

En viktig del att lyfta är att det är ett begränsat antal respondenter som upplever otrygghet i Helsingborgs kollektivtrafik. Detta innebär att resultaten bör tolkas med försiktighet, då upplevelsen av otrygghet inte nödvändigtvis representerar alla resenärers erfarenheter. Samtidigt är det viktigt att de upplevelser och tankar som nämns tas på allvar. Ett fåtal negativa situationer kan fortfarande påverka hur kollektivtrafiken upplevs och används.

Utöver otrygghet kopplat till hotfulla situationer eller frånvaro av personal framkom även andra faktorer som påverkar hur trygghetskänslan upplevs. Flera respondenter gav även svar som är relaterade till tillgänglighet, punktlighet, och tillgången till information. Detta kan tolkas som en mer praktisk säkerhet, där resenären känner sig trygg med att kollektivtrafiken fungerar som förväntat. Om bussar eller tåg är försenade, inställda, eller svåra att ta sig till kan det leda till en minskad nivå av trygghet, även om det inte nödvändigtvis innebär att det upplevs som hotfullt. Detta kan även kopplas till begreppet institutionellt förtroende, i och med att det påverkar hur resenärer litar på hur de funktioner som erbjuds fungerar på ett pålitligt och rättvist sätt. I kollektivtrafiken kan det innebära att resenärer behöver känna förtroende för hur Skånetrafiken kan erbjuda säkra och pålitliga resor. När denna förväntning uppnås kan det stärka resenärernas förtroende, medan frekventa förseningar eller upplevd frånvaro från personal kan försvaga det.

Detta visar att tryggheten inte enbart bör tolkas av en avsaknad av hot- eller riskfyllda situationer, utan även som en mer övergripande bild av upplevelsen kring ett välfungerande trafiksystem. Trygghetsåtgärder bör därför inte enbart fokusera på säkerhet, övervakning, eller trygghetsfunktioner. Åtgärder som bygger förtroendet för hela systemet bör även vara en central del för att skapa en mer övergripande nivå av känslan trygghet.

6. Metoddiskussion

Studien bygger på en kombination av litteraturstudier och en enkätstudie, vilket möjliggör en mer nyanserad förståelse över den upplevda tryggheten i Helsingborgs kollektivtrafik. Genom att kombinera tidigare forskning och offentliga rapporter med en egen data från Helsingborgs resenärer kan resultatet jämföras och analyseras på ett bredare vis. Detta stärker studiens relevans då flera av enkätens resultat visar samma mönster som tidigare rapporter uppgivit kring könsskillnader och upplevd trygghet inom kollektivtrafiken.

Litteraturstudien genomförs för att få en bra teoretisk bakgrund till enkätstudiens resultat och bidrar till en bättre förståelse för de faktorer som påverkar upplevelsen av trygghet i kollektivtrafiken. Med en kombination av nationella rapporter, offentliga dokument, och internationella studier kan ämnet förstås bättre från flera perspektiv. Samtidigt finns det begränsningar inom litteraturstudien. Definitionen av trygghet samt metod av datainsamling kan skilja sig mellan de olika rapporterna, vilket försvårar direkta jämförelser mellan resultaten. Flera av källorna baseras även på större geografiska områden än Helsingborg, vilket innebär att resultaten inte alltid kan appliceras fullt ut till den lokala situationen.

Enkätstudien gav individer i Helsingborg möjlighet att uttrycka sina egna upplevelser och erfarenheter kring deras resor med Helsingborgs stads kollektivtrafik, inklusive tågförbindelser via Helsingborg central. En kombination av kvantitativa frågor och öppna fritextfrågor ger en stabil grund som en statistisk bakgrund, men även en mer detaljerad bild över respondenternas upplevelser och specifika situationer de själva vill lyfta. De öppna svaren bidrar till en djupare förståelse över hur tryggheten känns och förmedlas på ett sätt där respondenten kan beskriva egna känslor och personliga värderingar till text. Samtidigt som detta ger en bättre bild över respondenternas åsikter, finns det en risk att de är vinklade, överdrivna, eller missvisande. Att det är subjektiva värderingar är därför viktigt att ta hänsyn till.

Den största begränsningen med enkätstudien var det begränsade antalet svar som skickades in. Målet var att samla in minst 100 svar. Totalt deltog 84 personer, varav majoriteten var kvinnor och tillhörde åldersgruppen 25 - 34 år. Äldre åldersgrupper var underrepresenterade, vilket innebär att studien främst representerar yngre resenärers upplevelser av trygghet i kollektivtrafiken. Saknaden av personer som inte identifierar sig som vare sig kvinna eller man begränsar även hur inkluderande studien är. Hbtqi-personer upplever förmodligen en helt annan typ av problem jämfört med kvinnor och män, och

skulle därför kunna ge ett annat resultat. Skillnaden mellan skalstegen 1 - 5 kan även uppfattas olika av respondenterna, där exempelvis steget mellan 1 och 2 kan upplevas större än 4 till 5.

Enkäten fanns endast tillgänglig i tre veckor, vilket kan ha begränsat möjligheten att samla in ett bredare och mer representativt urval. När spridning av enkätlinken genom Facebook-grupper inte gav tillräckligt många svar skickades även enkäten via personliga kanaler. Detta innebär att urvalet inte är slumpmässigt. Detta kan leda till en urvalsbias vilket kan innebära en överrepresentation av vissa grupper, samtidigt som andra grupper inte får samma möjlighet att delta i enkätstudien. På grund av att majoriteten av respondenterna var kvinnor kan resultatet spegla kvinnors upplevelser, då kvinnor generellt rapporterar högre nivåer av otrygghet jämfört med män (Brå, 2025). Individer med starka åsikter eller negativa upplevelser kan även vara mer benägna att delta för att dela sina tankar. År 2020 byggdes Helsingborg central om. Detta kan innebära en osäkerhet i om respondenterna syftar på upplevelser och åsikter kring den gamla eller nya utformningen.

Som nämnts ovan kunde inte målet om 100 svar uppnås, med enbart 84 personer som valt att svara. Möjligheten att generalisera resultatet för Helsingborgs befolkning begränsas därför. Vid en djupare, mer precis studie krävs fler svar än 100 svar och de bör vara representativa. Däremot gav de 84 respondenter en varierad bild av erfarenheter och åsikter vilket möjliggör för identifiering och analys av mönster och återkommande rapporterade problem.

Ingen geografisk data, samhällsbakgrund eller inkomst samlades in. Detta innebär att kopplingarna mellan respondenternas svar och specifika områden eller buss- och tåglinjer inom Helsingborg bygger på deras egna kommentarer. Tolkning kring dessa svar har därför genomförts och kan resultera i felaktiga eller osäkra antagningar. Att enkätens svar var anonyma kan betraktas som en fördel. Utan oro för att någon ska få veta deras sanna åsikter, kan en ökad vilja att svara som individen tycker på riktigt uppstå. Detta kan vara särskilt relevant för frågor som rör rädsla, hotfulla situationer eller andra upplevelser som individen inte vill identifieras med.

Sammanfattningsvis har studiens metod gett en bra, bred bild över hur tryggheten inom Helsingborgs kollektivtrafik upplevs av dess resenärer. Begränsningar och nackdelar kring metoden vägs upp av kombinationen av litteraturstudier och tolkning av enkätstudien. Detta bidrar till att lättare identifiera tydliga mönster kring trygghet, otrygghet och resenärernas önskningar av trygghetsskapande åtgärder.

7. Slutsats

Syftet med studien var att undersöka den upplevda tryggheten i Helsingborgs kollektivtrafiksystem samt att identifiera vilka faktorer och situationer som påverkar hur resenärerna väljer att resa genom staden. Resultatet visar att det finns faktorer som både fysisk utformning och sociala sammanhang som påverkar respondenternas uppfattning. Upplevelser förändras därför beroende på situation, tid på dygnet och platsen.

Studien visar att individer generellt upplever Helsingborgs kollektivtrafik som relativt trygg under normala, vardagliga förhållanden. Däremot försämras den upplevda tryggheten tydligt under kvälls- och nattetid. Situationer där resenären är i princip själv påverkar även hur respondenterna har svarat på enkätfrågorna. Medan mörker resulterade i en sämre upplevd trygghet för både män och kvinnor visade det sig att kvinnor anser det värre än män för den upplevda tryggheten att vara själv. Respondenterna beskriver även specifikt Helsingborg centralstation tillsammans med ett antal busslinjer som särskilt otrygga, på grund av ordningsstörande eller substanspåverkade personer.

Generellt är de största anledningarna till en lägre upplevd trygghet enligt enkätundersökningen just ordningsstörande eller påverkade medresenärer. Det innebär att den fysiska utformningen inte har samma påverkan som de sociala situationerna. En försämrad upplevd trygghet är därför kopplad till vilken grad av kontroll resenären känner att den har i varje situation. Förekomsten av oreglerliga medresenärer, bristande stöd från personal och folktomma miljöer bidrar till hur trygg en individ känner sig. Resultatet visar hur dessa situationer och faktorer påverkar individens beteendemönster genom att undvika vissa hållplatser, områden, busslinjer och tider på dygnet undviks. Kvälls- och nattetid verkar vara en central faktor som kan avgöra hur resan planeras, för trygghetens skull.

Angående skillnaden mellan män och kvinnor syns tydliga skillnader framför allt för vissa faktorer. Kvinnor uppger generellt en lägre upplevd trygghet. Den faktor som sticker ut mest är dock situationer med folktomma platser eller fordon. Tidigare forskning visar även hur det finns en tydlig skillnad mellan kvinnor och män när det gäller offentliga platser och hur pass mycket folk som rör sig där. Den faktor som verkar vara lika för både kvinnor och män är just de ordningsstörande personer som kan befinna sig på platsen eller i fordonet.

Eftersom den största anledningen till otrygghet är sociala situationer pekar det mot att de främst trygghetsskapande åtgärderna i så fall är en ökning av säkerhetspersonal, såsom ordningsvakter eller polis. Personal med större kapacitet och kunskap att kunna hantera situationer är även en åtgärd som

skulle kunna fylla samma roll. Fysiska åtgärder i form av utformning et cetera har även sin roll i den upplevda tryggheten. Väl underhållna hållplatser och väl belysta områden kan leda till en ökad känsla av trygghet. Tekniska lösningar som kameraövervakning och trygghetscentraler verkar däremot kunna fungera mer som ett komplement till föregående åtgärder, i stället för att ersätta det som redan fungerar väl.

Slutligen visar studien att trygghet inom kollektivtrafiken är ett komplext område där sociala, institutionella och fysiska faktorer behöver samverka för att skapa en så trygg situation som möjligt. För att förbättra den upplevda tryggheten inom Helsingborgs kollektivtrafik krävs ett långsiktigt arbete med mål om att förändra utgångspunkten med ordningsstörande och påverkade individer. Studien visar att utformningen av hållplatser och stationer har betydelse för den upplevda tryggheten, vilket leder till en gladare befolkning. Helsingborg behöver se till att kollektivtrafiken är tillgänglig för alla, både genom fysisk och social tillgänglighet.

8. Rekommendationer

- Trygghetschatt.

Till skillnad från en trygghetslinje kan implementeringen av en trygghetschatt bidra till att fler resenärer väljer att rapportera otrygga situationer. En digital chattfunktion kan potentiellt göra tjänsten mer tillgänglig för resenärer som inte vill eller kan ringa för att rapportera. Att koppla samman detta med övervakningskameror, på samma vis som Nobina genomfört i Malmö, kan leda till en mer effektiv och seriös lösning för att säkerställa trygghet och säkerhet om det behövs. Skånetrafikens egna app skulle kunna fungera som en bra plattform att rapportera situationer genom att implementera en trygghetschatt. Det har även visat sig fungera väl för Region Stockholm som utvärderat detta tillvägagångssätt.

En trygghetschatt kan bidra till en falsk upplevelse av ökad trygghet. Rent praktiskt kommer inte en chatt göra en situation objektivt säkrare, utan den fungerar mer som ett digitalt stöd som kan ge resenären en känsla av trygghet.

Omfattningen av inkommande ärenden till trygghetschatten kan medföra utmaningar. Om ett stort antal resenärer använder funktionen för mindre akuta eller mindre relevanta situationer finns det en risk för fördröjningar i chatten. Därför är det viktigt att personalen på trygghetscentralen har förmågan att sortera och prioritera de olika ärenden som kommer in för att kunna agera snabbt på akuta situationer.

Det är viktigt att denna typ av lösning inte ska ersätta närvaron av personal på plats då vissa åldersgrupper och individer kan ha begränsade förutsättningar för att navigera i sådana funktioner.

- Större tillgång till personal.

Att prioritera en större närvaro av kontrollanter och säkerhetspersonal där operatören ser till att fordonen inom kollektivtrafiken regelbundet kontrolleras. Tillsammans med att säkerställa personal med utbildning, skulle antalet otrygga situationer som nämnts av respondenterna kunna minska avsevärt. Speciellt fokus under de veckodagar och kvällar där en större mängd människor rör sig ute.

En ökad närvaro av personal medför högre kostnader för trafikoperatören. Mer personal innebär ökade utgifter för löner, utbildning, schemaläggning och arbetsledning. Dessutom kan det vara svårt att motivera en omfattande

resursökning när trygghetsproblematiken varierar mellan olika linjer, stationer och tidpunkter.

En ökad närvaro av personal kan även bidra till att resenärerna känner sig mer kontrollerade vilket kan påverka den upplevda tryggheten negativt.

Respondent 32 ger även ett konkret exempel på detta genom följande kommentar:

”Om jag någonsin känner mig otrygg på tåget så är det för att man blir konfornterade av personalen för fåniga saker som att köpt sin biljett 2 minuter för sen så står de och skriker på en. Ibland väldigt otrevliga och konfronterande”

Detta visar på hur personalens roll inte enbart är till för att ta hand om situationer som uppstår, utan även om att bidra till en trygg miljö för resenärerna. Därför är personalens bemötande också en viktig faktor för hur tryggheten upplevs i kollektivtrafiken.

- Bättre turtäthet i kollektivtrafiken under kvällstid.

Eftersom faktorerna mörker och att befinna sig själv kan detta skapa otrygga situationer. En omprioritering i kollektivtrafikens tidtabell för att skapa tätare avgångar under sen kväll och natt, skulle kunna minska väntandet i otrygga situationer.

Ett tydligt problem med högre turtäthet är de ökade kostnaderna som tillkommer med fler avgångar. Högre turtäthet kräver mer personal, ökat underhåll på både hållplatser och fordon. Dessutom blir det svårt att motivera den höga turtätheten under de tidsperioder som det finns ett färre antal resenärer. Flera avgångar kan även leda till problem vid planeringsarbetet där omplanering av schema för både fordon och personal kan behövas.

9. Referenser

- Boverket (2025). *Trygghet - ett mångtydigt begrepp*. Tillgänglig på:
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/trygghet-och-brott/trygghetsbegreppet/> [Hämtad 2026-04-15]
- Brå (2023) *Går det att förebygga brott genom att förändra utomhusbelysningen?* Tillgänglig på:
<https://bra.se/rapporter/arkiv/2023-02-28-gar-det-att-forebygga-brott-genom-att-forandra-utomhusbelysningen> [Hämtad 2026-04-29]
- Brå (2025). *Otrygghet och oro för brott*. Tillgänglig på:
<https://bra.se/statistik/statistik-fran-enkatundersokningar/nationella-trygghetsundersokningen/otrygghet-och-oro-for-brott> [Hämtad 2026-05-21]
- Ekeröth, E. (2019). *Då dricker svensken*. Accent Magasin. Tillgänglig på:
<https://accentmagasin.se/alkohol/da-dricker-svensken/> [Hämtad 2026-05-20].
- Eniro (2026) *Karta över Helsingborg*. Tillgänglig på:
<https://www.eniro.se/kartor/s%C3%B6k/helsingborg?t=geos> [Hämtad 2026-05-10]
- Golden Z. (2024). *Eyes on the street: Testing Jane Jacobs*. *Equilibrium: The Undergraduate journal of Economics*, 14. University of Wisconsin-Madison. Tillgänglig på:
<https://equilibriumecon.wisc.edu/2024/07/17/eq-vol-14-eyes-on-the-street-testing-jane-jacobs/> [Hämtad 2026-05-21]
- Helldén, E., Isufi, A., Munier, I. & Westerberg, S. (2025). *Nationella trygghetsundersökningen, Om utsatthet, otrygghet och förtroende*, (Brottsförebyggande rådet), ss.
<https://bra.se/rapporter/arkiv/2025-10-15-nationella-trygghetsundersokningen-2025> [Hämtad 2026-04-15]
- Helsingborgs stad, Enheten för trygghet och säkerhet Stadsledningsförvaltningen (2023/2024). *Lägesbild över brottslighet och trygghet i Helsingborgs stad 2023/2024*. Tillgänglig på:
https://media.helsingborg.se/uploads/networks/1/2024/05/lagesbild_över_brottslighet_och_trygghet_i_helsingborgs_stad_2023_2024.pdf [Hämtad 2026-04-20]
- Helsingborgs stad (2025) *Polisens trygghetsmätning 2025. Summering av Helsingborgs resultat*. Tillgänglig på:
<https://www.mynewsdesk.com/se/helsingborg/documents/polisens-trygghetsundersokning-2025-punkt-pdf-451994> [Hämtad 2026-02-20]
- Helsingborgs stad (2024) *Otrygghetens geografi*. Tillgänglig på:
<https://media.helsingborg.se/uploads/networks/1/2024/10/otrygghetens-geografi-240923.pdf> [Hämtad 2026-05-05]
- Helsingborgs stad (2025) *Ändringar i stadsbusstrafiken från juni 2025*. Tillgänglig på:
<https://helsingborg.se/trafik-och-stadsplanering/trafik-och-byggprojekt/trafik-och-stadsmiljo/helsingborgsexpressen/helsingborgsexpressen-2/andringar-i-stadsbusstrafiken-fran-juni-2025/> [Hämtad 2026-05-16]

Hydén, C. (red.) (2008). *Trafiken i den hållbara staden*. 1 uppl. Lund: Studentlitteratur. ISBN 978-91-44-05301-1. [Hämtad 2026-05-22]

International Transport Forum (2018). *Women's Safety and Security: A Public Transport Priority*. Paris: OECD Publishing. Tillgänglig på https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/womens-safety-security_0.pdf [Hämtad 2025-04-17]

Jämställdhetsmyndigheten (2021). *Fakta och statistik om mäns våld mot kvinnor*. Senast uppdaterad 2026. Tillgänglig på: <https://jamstalldhetsmyndigheten.se/mans-vald-mot-kvinnor/fakta-och-statistik-om-mans-vald-mot-kvinnor/> [Hämtad 2025-04-17]

Jakobsson, K. (2019). *Unga mäns riskbeteende i trafiken: En intervjustudie kring sambandet mellan genus, olyckor och ansvar*. Lund: Lunds tekniska högskola, Lunds universitet. Tillgänglig på: <https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=8974327&fileId=8974328> [Hämtad 2025-04-17]

Eriksson et al. (2024) *Trygghet i kollektivtrafiken - en översikt över trygghetsarbete i fyra storstadsregioner i Baltikum och Skandinavien*, S. 18. K2 Working Paper 2024:4. Tillgänglig på: https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_wp2024_4.pdf [Hämtad 2026-04-30]

Kollektivtrafikbarometern (2021). *Tema Trygghet*. Tillgänglig på: <https://svenskkollektivtrafik.se/app/uploads/2024/09/Kollektivtrafikbarometern-2021-Tema-Trygghet-2022-03-15.pdf> [Hämtad 2026-05-06]

Langvad, E & Wester, T. (2024). *Här är bussen där det plankas mest i Helsingborg. HD*. Tillgänglig på: <https://www.hd.se/helsingborg/har-ar-bussen-dar-det-plankas-mest-i-helsingborg/> [Hämtad 2026-05-20]

Larsson, M., & Sandin, G. (2018) *Effekter av en skattehöjning på bensin och diesel, Ekonomisk debatt*, 46(2), S 28-39. [Hämtad 2026-05-23]

Nobina (2022) *Ett tryggt halvt år i Malmö*. Nobina Sverige. Tillgänglig på: <https://www.nobina.se/nyheter/2022/ett-tryggt-halvt-ar-i-malmo/> [Hämtad 2026-04-20]

Nobina (2023). *Res tryggt i natten med flexibla natthållplatser!* Tillgänglig på: <https://www.nobina.se/nyheter/2023/res-tryggt-i-natten-med-flexibla-natthallplatser/> [Hämtad 2026-05-21]

OECD. (2025). *Levels of Trust in public institutions: Government at a Glance 2025*. Tillgänglig på: https://www.oecd.org/en/publications/government-at-a-glance-2025_0efd0bcd-en.html [Hämtad 2026-06-10]

Polisen (2025) *Områdesgränser, Utsatta områden i polisregion Syd*. Tillgänglig på: https://polisen.se/89029d554f51e3d167787078b36339d5/siteassets/dokument/organiserad_brottslighet/utsatta-omraden/region_syd.pdf [Hämtad 2026-05-10]

Paulsson, U (2020). *Examensarbeten: att skriva uppdragsbaserade uppsatser och rapporter*. 1. Uppl. Studentlitteratur

Region Skåne (2021) *Skånetrafikens Trygghetslinje, Slutrapport för piloten*. Tillgänglig på: <https://www.skane.se/namndshandlingar/8237372/> [Hämtad 2026-05-09]

Region Skåne (2022) *Pilot trygghetslinje - Slutrapport*. Tillgänglig på: <https://www.skane.se/namndshandlingar/8237372/> [Hämtad 2026-05-01]

Region Skåne (2023). *Så reser vi i Helsingborgs stad. Resvaneundersökning 2023*. Tillgänglig på: <https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/kommunrapporter-2023-rvu/sa-reser-vi-i-helsingborgs-stad-rvu-2023.pdf> [Hämtad 2026-05-22].

Region Stockholm (2022) *Trygghetschatten kvar efter lyckad testperiod*. Tillgänglig på: <https://www.regionstockholm.se/nyheter/2022/01/trygghetschatten-kvar-efter-lyckad-testperiod/> [Hämtad 2026-06-09]

Region Stockholm (2026) *Trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken*. Tillgänglig på: <https://www.regionstockholm.se/kollektivtrafik/trygghet-och-sakerhet-i-kollektivtrafiken/> [Hämtad 2026-04-28]

Svensk kollektivtrafik (2025). *Kollektivtrafikbarometern, årsrapport 2025*. Tillgänglig på: <https://svenskkollektivtrafik.se/fakta-statistik/statistik/kollektivtrafikbarometern/> [Hämtad 2026-04-20]

SCB, uttag genom Helsingborgs stads statistikdatabas. Tillgänglig på: https://statistik.helsingborg.se/PxWeb/pxweb/sv/Helsingborgs%20stads%20statistikdatabas/Helsingborgs%20stads%20statistikdatabas_Befolkning/BE01.px/table/tableViewLayout1/ [Hämtad 2026-04-28]

Skånetrafiken (2015) *Ett högklassigt busskoncept för linje 1, Helsingborgsexpressen*. Tillgänglig på: https://media.helsingborg.se/uploads/networks/4/sites/151/2017/04/helsingborgsexpressen_rapport_151112_low.pdf [Hämtad 2026-05-16]

Skånetrafiken (2024) *Nu ökar tryggheten med livekameror på fler bussar i Skåne*. Tillgänglig på: <https://www.mynewsdesk.com/se/skanetrafiken/pressreleases/nu-oekar-tryggheten-med-livekameror-paa-fler-bussar-i-skaane-3352728> [Hämtad 2026-04-29]

Trafikverket. (2022). *Handbok för attraktiv kollektivtrafik*. Tillgänglig på: https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_006201_006300/Publikation_006297/SKR_A4_Handbok-for-attraktiv-kollektivtrafik.pdf [Hämtad 2026-05-22].

Totalförsvarets forskningsinstitut (2011). *Genusaspekter på transporter - litteraturstudie och bearbetning av statistik om kvinnligt och manligt biläggande och bilanvändning*. S. 9, S. 10.

Tillgänglig på:

<https://www.foi.se/rest-api/report/FOI-R--3292--SE> [Hämtad 2026-05-22].

Urban Utveckling (u.å.). *Rutinaktivitetsteorin*. Tillgänglig på:

<https://urbanutveckling.se/rutinaktivitetsteorin/> [Hämtad 2026-05-21]

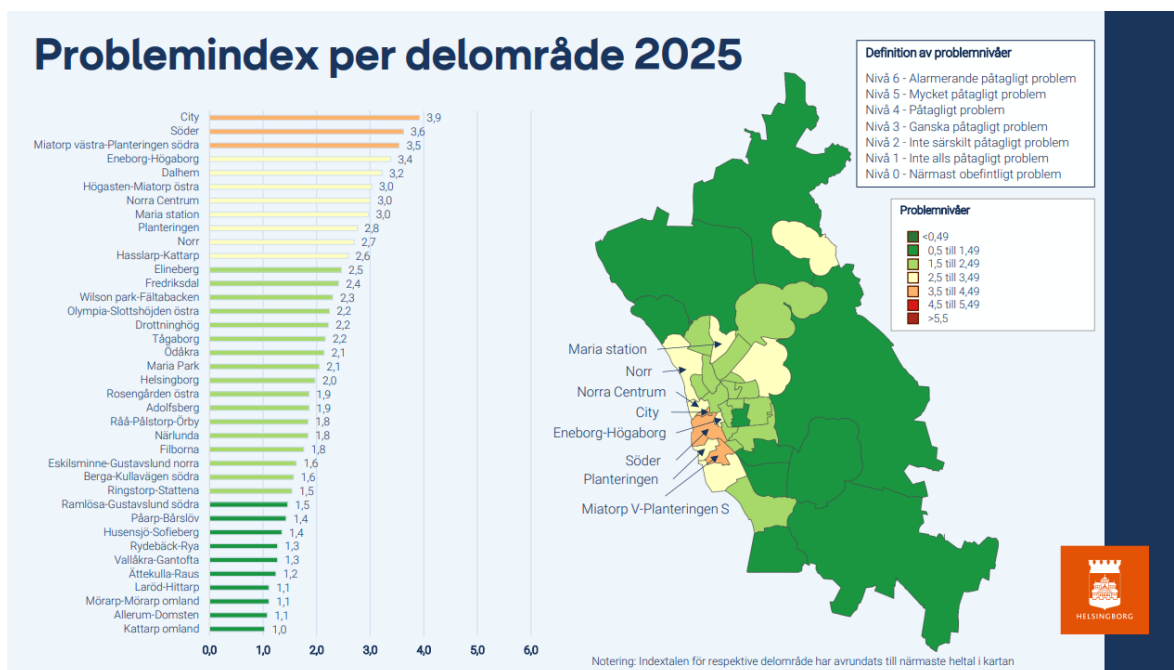
Urban Utveckling. (u.å.). *Social kontrollteori*. Tillgänglig på: <https://urbanutveckling.se/social-kontrollteori/> [Hämtad 2026-05-21].

Vejar, C. (2023). *Informal and formal social control*. EBSCO Research Starters.

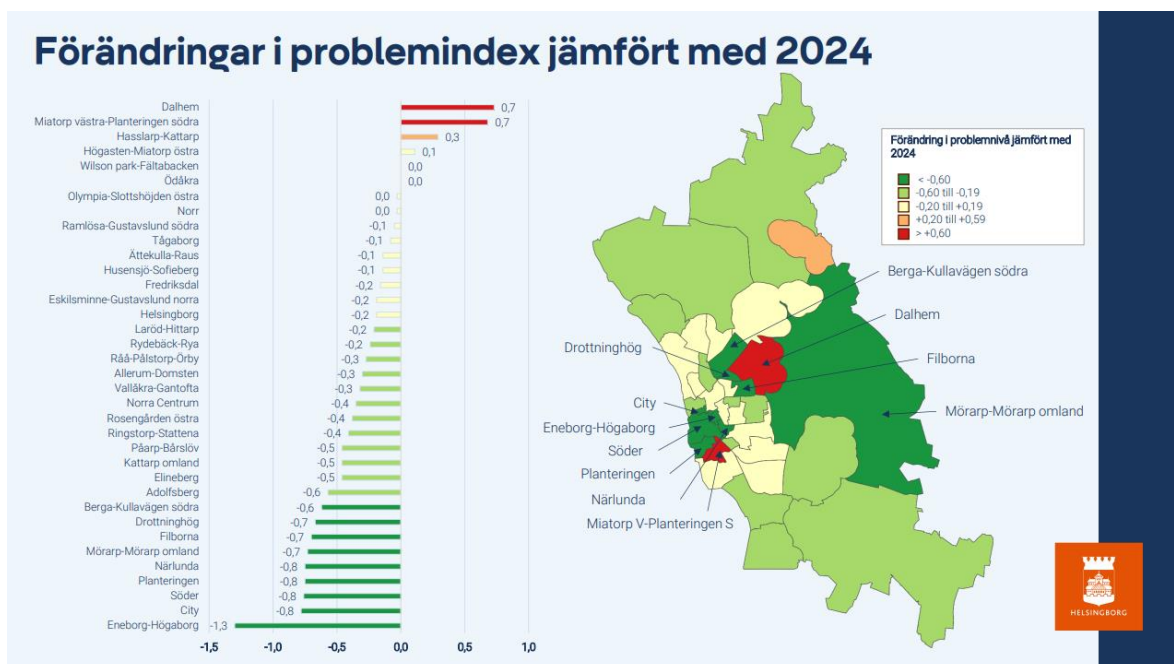
Tillgänglig på: <https://www.ebsco.com/research-starters/social-sciences-and-humanities/informal-and-formal-social-control> [Hämtad 2026-05-21]

Wilson & Kelling (1982), citerad i Urban utveckling (u.å.) *Broken windows theory*. Tillgänglig på: <https://urbanutveckling.se/broken-windows-theory/> [Hämtad 2026-04-28]

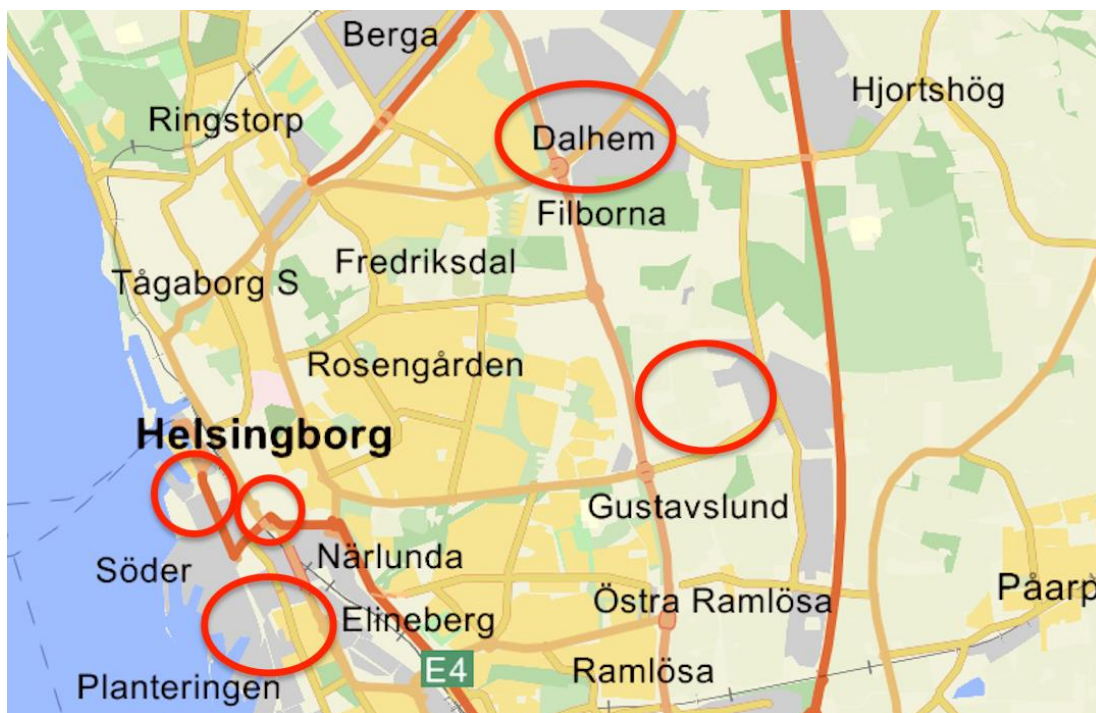
10. Bilagor



Bilaga 1, karta över Helsingborgs med förändringar i problemindex per delområde jämfört med 2025.
Källa: Otrygghetens geografi (2025).

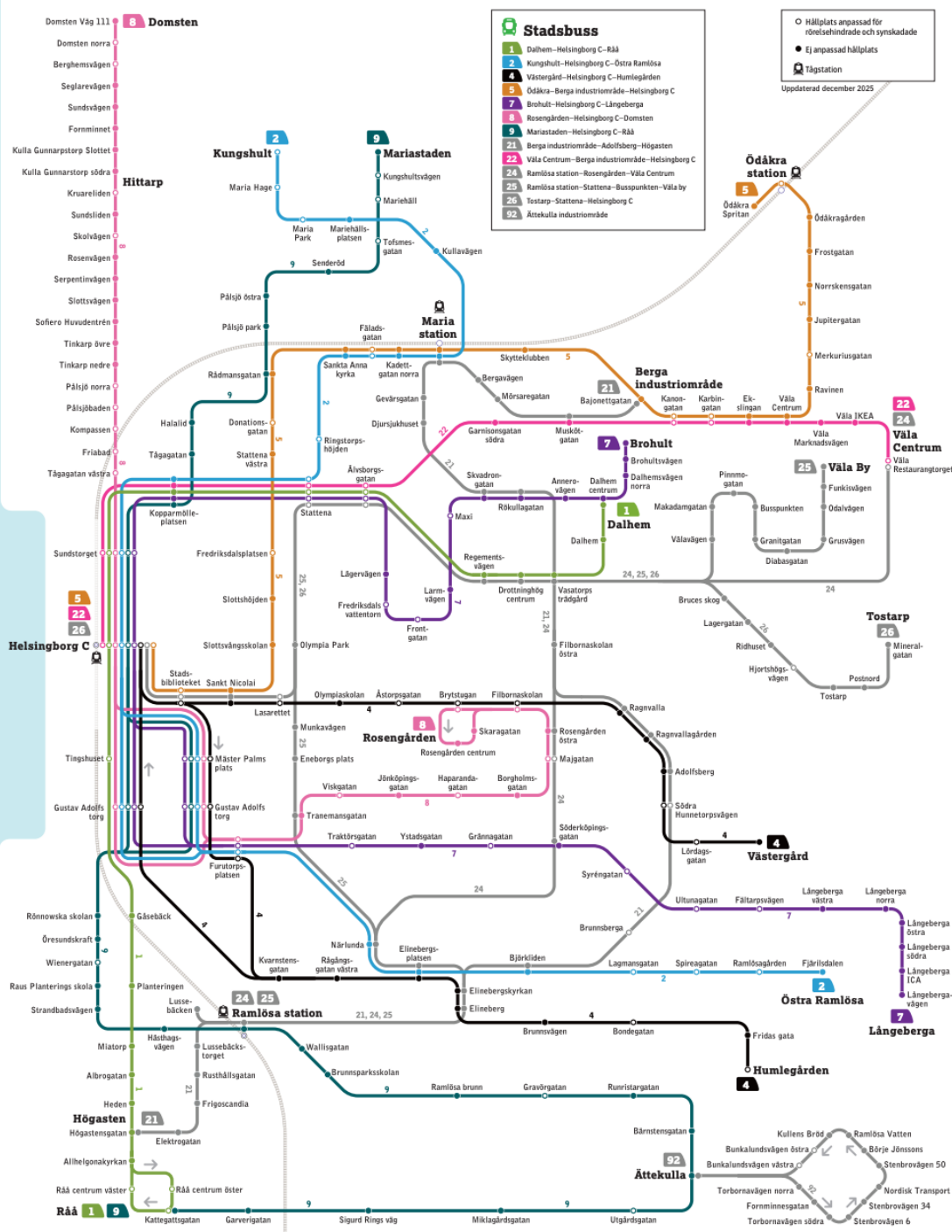


Bilaga 2, karta över Helsingborgs med förändringar i problemindex per delområde jämfört med 2024.
Källa: Otrygghetens geografi (2025).



*Bilaga 3, karta över Helsingborg där de otrygga platserna är inringade.
Källa: Eniro karta. Bearbetad av författarna.*

Helsingborg stadstrafik



0771-77 77 77
skanetrafiken.se



Rökning förbjuden inom
hållplatsområdet enligt lag
No smoking area by law

Skånetrafiken

Bilaga 4, karta över Helsingborgs stadstrafik.
Källa: Skånetrafiken.

Undersökning av upplevd trygghet inom Helsingborgs kollektivtrafik

Den här enkäten handlar om hur du upplever tryggheten i Helsingborgs kollektivtrafik.

Enkäten är helt frivillig. Dina svar är anonyma och används endast i forskningssyfte. Svaren kommer att användas som data för vårt examensarbete.

Enkäten tar cirka 5 - 8 minuter att genomföra.

Det finns inga rätt eller fel svar, vi är endast intresserade av dina personliga tankar och upplevelser.

Vid eventuella frågor, kontakta gärna oss på mail.

ka5043lj-s@student.lu.se

ja6576ol-s@student.lu.se

* Indicates required question

1. Kön: *

Mark only one oval.

- ☐ Man
- ☐ Kvinna
- ☐ Annat
- ☐ Vill ej ange

2. Ålder: *

Mark only one oval.

- ☐ 18 - 24
- ☐ 25 - 34
- ☐ 35 - 44
- ☐ 45 - 54
- ☐ 55 - 64
- ☐ 65 - 74
- ☐ > 75

3. Hur ofta reser du med buss eller tåg inom eller till/från Helsingborg? *

Mark only one oval.

- ☐ Dagligen
- ☐ Flera gånger i veckan
- ☐ Några gånger i månaden
- ☐ Mer sällan

4. Vilken tid på dygnet reser du oftast? Flera alternativ kan väljas. *

Check all that apply.

- ☐ 05:00 - 09:00
- ☐ 09:00 - 15:00
- ☐ 15:00 - 20:00
- ☐ 20:00 - 00:00
- ☐ 00:00 - 05:00

5. Vilket färdmedel använder du oftast? Flera alternativ kan väljas. *

Check all that apply.

- ☐ Stadsbussar
☐ Regionbussar
☐ Öresundståg
☐ Pågatåg

Hur trygg känner du dig i följande situationer?

6. När du reser med kollektivtrafiken generellt

Mark only one oval.

1 2 3 4 5

Inte ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Mycket trygg

7. På hållplatser och stationer

Mark only one oval.

1 2 3 4 5

Inte ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Mycket trygg

8. Ombord bussar och tåg

Mark only one oval.

1 2 3 4 5

Inte ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Mycket trygg

9. När du reser på kvällen eller natten

Mark only one oval.

	1	2	3	4	5	
Inte	☐	☐	☐	☐	☐	Mycket trygg

10. När du är ensam på fordonet/stationen

Mark only one oval.

	1	2	3	4	5	
Inte	☐	☐	☐	☐	☐	Mycket trygg

11. När det är mycket folk på fordonet/stationen

Mark only one oval.

	1	2	3	4	5	
Inte	☐	☐	☐	☐	☐	Mycket trygg

Trygghet kopplat till miljö

Hur påverkar dessa faktorer din känsla av trygghet?

12. Belysning på hållplatser och stationer

Mark only one oval.

- ☐ Minskar tryggheten mycket
- ☐ Minskar tryggheten något
- ☐ Påverkar inte
- ☐ Ökar tryggheten något
- ☐ Ökar tryggheten mycket

13. Belysning ombord

Mark only one oval.

- ☐ Minskar tryggheten mycket
- ☐ Minskar tryggheten något
- ☐ Påverkar inte
- ☐ Ökar tryggheten något
- ☐ Ökar tryggheten mycket

14. Tillgång till personal

Mark only one oval.

- ☐ Minskar tryggheten mycket
- ☐ Minskar tryggheten något
- ☐ Påverkar inte
- ☐ Ökar tryggheten något
- ☐ Ökar tryggheten mycket

Bilaga 9, enkäten som respondenterna svarade på.

15. Kameraövervakning

Mark only one oval.

- ☐ Minskar tryggheten mycket
- ☐ Minskar tryggheten något
- ☐ Påverkar inte
- ☐ Ökar tryggheten något
- ☐ Ökar tryggheten mycket

16. Resenärer som uppvisar ordningsstörande beteende

Mark only one oval.

- ☐ Minskar tryggheten mycket
- ☐ Minskar tryggheten något
- ☐ Påverkar inte
- ☐ Ökar tryggheten något
- ☐ Ökar tryggheten mycket

Tillgänglighet och trygghet till och från hållplats/station

Värdera följande påståenden

17. Det är enkelt att ta sig till och från hållplatser

Mark only one oval.

1 2 3 4 5

Insti ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Instämmer helt*Bilaga 10, enkäten som respondenterna svarade på.*

15. Kameraövervakning

Mark only one oval.

- ☐ Minskar tryggheten mycket
- ☐ Minskar tryggheten något
- ☐ Påverkar inte
- ☐ Ökar tryggheten något
- ☐ Ökar tryggheten mycket

16. Resenärer som uppvisar ordningsstörande beteende

Mark only one oval.

- ☐ Minskar tryggheten mycket
- ☐ Minskar tryggheten något
- ☐ Påverkar inte
- ☐ Ökar tryggheten något
- ☐ Ökar tryggheten mycket

Tillgänglighet och trygghet till och från hållplats/station

Värdera följande påståenden

17. Det är enkelt att ta sig till och från hållplatser

Mark only one oval.

	1	2	3	4	5
Insti	☐	☐	☐	☐	☐
					Instämmer helt

22. Jag undviker vissa tider eller platser på grund av otrygghet

Mark only one oval.

1 2 3 4 5

Instämmer inte ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Instämmer helt

23. Mina upplevelser påverkar hur jag väljer att resa

Mark only one oval.

1 2 3 4 5

Instämmer inte ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Instämmer helt

Öppna frågor

Har du något du vill tillägga om trygghet i kollektivtrafiken? Dela gärna dina egna erfarenheter, tankar eller förslag.

24. Finns det någon hållplats eller station du undviker? Beskriv gärna vilken och varför.

25. Finns det någon buss- eller tåglinje du undviker? Beskriv gärna vilken och varför.

26. Har du varit med om en situation där du känt dig otrygg i kollektivtrafiken?
Beskriv gärna vad som hände.

27. Vad skulle kunna öka din känsla av trygghet i kollektivtrafiken?
(Till exempel vid bättre belysning, mer personal, tydligare information...)

28. Finns det något som saknas eller något du själv vill tillägga till enkäten?
Berätta i så fall gärna.

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms