

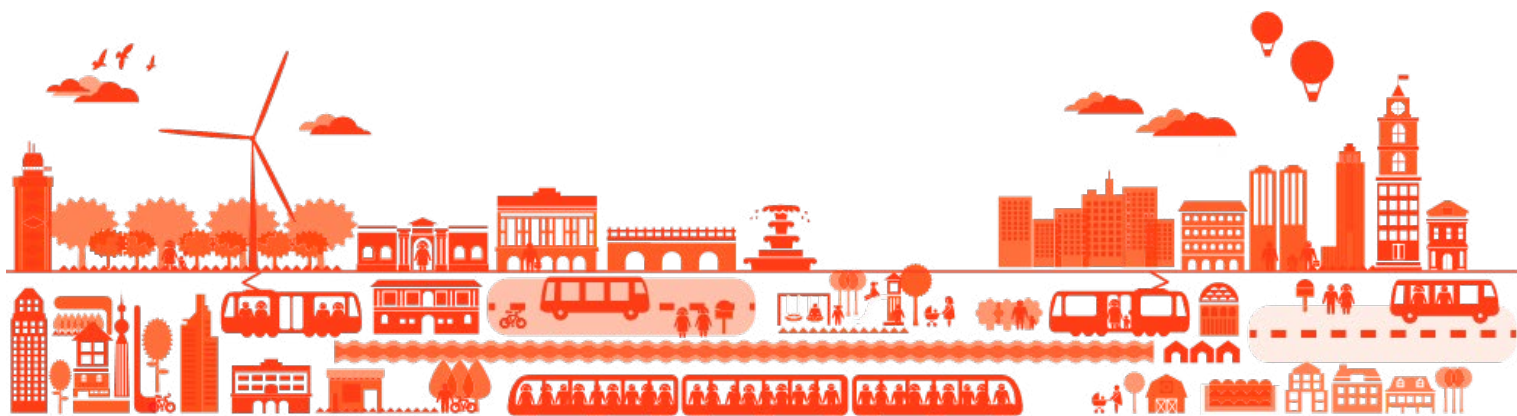


K2 WORKING PAPER 2021:13

Upplevd otrygghet i anknytning till kollektivtrafiken i Malmö

Genom ett deltagarbaserat angreppsätt (PPGIS)

Vanessa Stjernborg och Sofia Rutberg



Datum: september 2021
ISBN: 978-91-986324-9-1
Tryck: Media-Tryck, Lund

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

Upplevd otrygghet i anknytning till kollektivtrafiken i Malmö

Genom ett deltagarbaserat angreppssätt (PPGIS)

Vanessa Stjernborg och Sofia Rutberg

Innehållsförteckning

Förord	5
Sammanfattning.....	7
1. Inledning	9
1.1. Syfte.....	10
1.2. Avgränsningar.....	10
1.3. Disposition	10
2. Metod	11
2.1. Public Participation GIS (PPGIS).....	11
2.1.1. Icke-representativt urval (bekvämlighetsurval).....	12
2.1.2. Analys av resultaten	12
3. Resultat.....	13
3.1. Upplevd otrygghet vid Malmös kollektivtrafiknoder.....	14
3.2. Gustav Adolfs torgs busstation.....	17
3.2.1. Upplevd trygghet på Gustav Adolfs torgs busstation.....	18
3.2.2. Kommentarer om Gustav Adolfs torgs busstation.....	19
3.3. Hyllie station.....	20
3.3.1. Kommentarer om Hyllie station.....	22
3.4. Malmö Centralstation	23
3.4.1. Upplevd trygghet på Malmö Centralstation.....	25
3.4.2. Kommentarer om Malmö Centralstation	25
3.5. Station Triangeln	26
3.5.1. Upplevd trygghet på station Triangeln.....	28
3.5.2. Kommentarer om station Triangeln.....	28
3.6. Södervärns busstation.....	30
3.6.1. Upplevd trygghet på Södervärns busstation.....	32
3.6.2. Kommentarer om Södervärns busstation.....	32
3.7. Värnhems busstation	34
3.7.1. Upplevd trygghet på Värnhems busstation	36
3.7.2. Kommentarer om Värnhems busstation	36
4. Mappning av "otrygga" platser	39
4.1. Typ av plats och orsaker för upplevd otrygghet	40
4.2. Kommentarer om platserna	40
4.2.1. Fysiska miljön.....	41
4.2.2. Sociala miljön.....	41
5. Diskussion	42
6. Referenser	44

Förord

Denna rapport har skrivits inom det pågående projektet *Betydelsen av förändrad tillgänglighet till kollektivtrafik: Kombinerade metoder i praktiken* som finansieras av K2. Genom forskning vill vi bidra till en ökad förståelse för hur tillgänglighet påverkar individer och samhällen, och vi gör detta delvis genom att kombinera kvantitativa och kvalitativa underlag och metoder. Vi vill också lyfta olika förutsättningar hos befolkningen och spegla den mångfald av behov som kollektivtrafiken kan bidra till att uppfylla. Fokuset i denna rapport är på den upplevda tryggheten, då trygghet är något som kan få individer att välja bort kollektivtrafik helt eller delvis, och kanske därmed också välja bort resande överhuvud taget.

Metoden som används är deltagande GIS (PPGIS) och den har i denna studie visat sig kunna nå en bred grupp av respondenter. Urvalet är inte representativt, och detta är ett växande problem med enkätundersökningar. Bredden är likväl av värde eftersom de kvalitativa inslagen ger oss en förståelse för folks olika upplevelser av platser, en kunskap som kan tas med till framtida studier.

Den pågående pandemin har dessutom förändrat resande med kollektivtrafik på ett betydande sätt, och många har idag anpassat sitt resande och vant sig vid andra trafikslag än kollektivtrafik. För att hållbarhetsmålen ska uppfyllas och folk lockas tillbaka till kollektivtrafiken är tryggheten en del som är viktig att tillgodose.

Slutligen vill författarna passa på att rikta ett stort tack till de deltagare som tog sig tid att besvara enkäten, ert bidrag var mycket värdefullt. Författarna ansvarar själva för rapportens innehåll.

Lund, september 2021

Helena Bohman

Projektledare

Sammanfattning

Att människor upplever sig trygga när de ska resa med kollektivtrafiken kan vara betydande i motiverandet av att resa kollektivt och angeläget för skapandet av goda livsmiljöer. Känslor av otrygghet kan leda till begränsningar i individers dagliga mobilitet, och samtidigt innebära att människor väljer bort att åka kollektivt eller kanske bara reser vid vissa tidpunkter på dygnet. Företrädare för kollektivtrafiken menar att det nationellt finns en begränsad kunskap om hur situationen ser ut utifrån den kollektiva resan ur ett trygghetsperspektiv. Samtidigt betonas behoven av att inkludera ett hela-resan-perspektiv.

Studien utgår ifrån Malmö stad och stadens större kollektivtrafikhoder. Tryggheten ombord på fordonen inkluderas inte i detta fall. Syftet är att skapa en djupare förståelse för människors upplevelser i anslutning till kollektivtrafiken ur ett trygghetsperspektiv. Studien utgår ifrån frågorna; Hur påverkar känslan av otrygghet människors mobilitet? Hur upplever människor de större kollektivtrafiknoderna i Malmö samt vägen till och från kollektivtrafiken utifrån ett trygghetsperspektiv?

Denna studie inkluderar både kvantitativa och kvalitativa inslag, med tonvikten mot de kvalitativa delarna. Underlaget är icke-representativt (skept) och insamlat genom ett bekvämlighetsurval, och är därmed inte heller generaliserbart. Public Participation GIS (PPGIS) handlar om att samla in individers erfarenheter och kunskaper om en plats eller ett område för att sedan exempelvis visualisera platsbundna data i kartor. Här ges dessutom en möjlighet att kombinera kvalitativt underlag i form av exempelvis foton, upplevelser och erfarenheter av en viss plats i kombination med mer kvantitativt underlag.

Verktyget Maptionnaire har nyttjats för att skapa en webbaserad enkät, med frågor som inkluderar både öppna och fasta svarsalternativ, foton och möjligheten att markera ut platser som upplevs otrygga i en karta. Tyngdpunkten för analysen ligger vid den kvalitativa innehållsanalysen, men även diagram och kartor inkluderas. Webenkäten spreds på sociala medier, både via grupper med koppling till Malmö stad och via annonsering. Webenkäten hölls öppen ungefär en månad under våren/försommaren 2021, vilket resulterade i totalt 833 svar. Efter gallring kvarstod 552 fullständiga svar. Bland deltagarna är bland annat kvinnor och personer med eftergymnasial utbildning överrepresenterade. Majoriteten anger gång, cykel och kollektivtrafik som främsta färdmedel.

Drygt en tiondel av deltagarna menar att de har undvikit att resa med kollektivtrafiken på grund av oron för att utsättas för brott. Något färre anger att de undvikit att resa med kollektivtrafiken på grund av att trafikmiljön på väg till/från hållplatsen/stationen upplevs som osäker (ex brist på övergångsställen, starkt trafikerade gator). Man beskriver hur känslor av otrygghet kan påverka valet av färdmedel, där kollektivtrafiken kanske väljs bort under vissa tider på dygnet eller där man väljer att resa från andra hållplatser/stationer, trots att det innebär en omväg.

Hur trygg man upplever sig vid Malmös större kollektivtrafiksnoder tycks variera beroende på tid på dygnet, fler anger sig vara otrygga under kvällen/natten på grund av exempelvis rädsla för brott, medan man pekar mot stökiga trafikmiljöer under dagtid. Det anges en bred variation av orsaker som kan leda till upplevd otrygghet. Det handlar om trafikmiljöer, människor på platsen eller avsaknaden av människor på platsen. Många kommentarer berör också stationernas/hållplatsernas utformning, som man anser bristfällig eller i vissa fall inkluderar långa avstånd mellan hållplatslägena. Det lyfts bänkar som är svåra att sitta på, hur plattformar under mark kan leda till klaustrofobiska känslor, hur vissa busshållplatser upplevs trånga där man tvingas stå nära vägen, hur inslag i stadsmiljön kan begränsa siktlinjer. Samtidigt beskrivs en polisiär närvaro både i termer av att skapa otrygghet såväl som att skapa trygghet och det tycks finnas vissa meningsskiljaktigheter hos deltagarna.

Den valda metoden och angreppssättet har möjliggjort för ett mer omfattande insamlade av empiriskt underlag än vad mer traditionella kvalitativa metoder i regel gör, dock finns en betydande skevhet i urvalet. Representativiteten anses många gånger utgöra en av de större utmaningarna när det gäller PPGIS. Studien ger emellertid en god grund för vidare forskning, den ger också en god insyn och förståelse för forskningsområdets komplexitet och flerdimensionalitet.

1 Inledning

Att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv, trygg och tillgänglig är en betydande förutsättning för att motivera människor till att resa mer hållbart och angeläget för en socialt hållbar stadsutveckling. Många invånare är också beroende av kollektivtrafiken för att kunna ta sig till målpunkter som exempelvis skola, arbetsplats och samhällsservice.

En central aspekt av en attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik är att resenärerna känner sig trygga. Detta gäller både ombord på kollektivtrafiken, men också på kollektivtrafikhållplatser och på vägen till och från hållplatser (Ceccato & Newton, 2015). Att känna sig otrygg i kollektivtrafiken kan leda till begränsningar i individers mobilitet, och innebära att människor väljer bort att åka kollektivt eller kanske bara reser vid vissa tidpunkter (Ceccato & Loukaitou-Sideris, 2021; Loukaitou-Sideris 2012; Church, Frost & Sullivan, 2000).

I en studie om Stockholms tunnelbanesystem visar resultaten att den del av resan som resenärerna upplevde som mest otrygg var stationen samt vägen till och från stationen, inte själva resan ombord (Ceccato 2013). I andra studier dras slutsatser om att rädslan för att utsättas för brott i anknytning till kollektivtrafiken kan ha en påtaglig negativ effekt på hur bekväma människor känner sig med att använda kollektivtrafiken (Badiora, Ojewale & Habeeb Okunola, 2015) och kan resultera i att människor använder strategier och försiktighetsåtgärder för att undvika situationer som upplevs obehagliga. Exempelvis genom att enbart resa under vissa tidpunkter på dygnet eller vissa rutter, men också genom att undvika kollektivtrafiken helt och hållet (Ceccato & Loukaitou-Sideris, 2021; Ceccato, Langefors & Näsman, 2021).

Utifrån diskussioner som berör den nationella kontexten lyfts det som angeläget att få in ”kollektivtrafiken som navet i det brottsförebyggande arbetet”. Det pekas mot behoven av en ökad samverkan och av att tydligare inkludera hela-resan-perspektivet, då det många gånger kan vara vägen till/från hållplatsen/stationen som upplevs otrygg. Man ser dessutom behov av en nationell samsyn på mätningar och åtgärder (Lindberg, 2019). Främsta företrädaren för svensk kollektivtrafik menar att det finns en begränsad kunskap om ”nuläget” det vill säga ”hur ser det ut?” vad gäller tryggheten i kollektivtrafiken, och pekar mot behoven av ett ökat statistiskt underlag och ökade kunskaper, något som lyfts som angeläget för att kunna bedöma lämpliga åtgärder (Leufstadius, 2019).

Denna studie utgår ifrån Malmö stad. Känslan av trygghet är en omdiskuterad fråga i staden och enligt trygghetsmätningen år 2020¹ uppger sju av tio malmöbor att de känner en oro för att utsättas för brott. Trygghetsmätningen visar också att trafikmiljön kan bidra till känslor av otrygghet, särskilt kopplat till höga hastigheter bland fordon (Polisen, 2020).

¹ 7500 enkäter skickades ut till boende i Malmö mellan 16 och 85 år, svarsfrekvens 53,3 procent.

För att skapa en djupare förståelse för människors upplevelser i anknytning till kollektivtrafiken från ett trygghetsperspektiv utgår studien ifrån ett inkluderande angreppssätt. Public Participation GIS (PPGIS) handlar bland annat om att samla in individers erfarenheter och kunskaper om en plats eller ett område för att sedan visualisera platsbundna data i kartor (Brown & Kyttä, 2014). PPGIS lyfts många gånger som ett värdefullt verktyg för medborgardeltagande i exempelvis pågående planeringsprocesser/inför beslut. Här ges en möjlighet att kombinera kvalitativt underlag i form av exempelvis foton, upplevelser och erfarenheter av en viss plats i kombination med mer kvantitativt underlag (Teixeira, 2018; Brown & Kyttä, 2014).

1.1 Syfte

Studien syftar till att skapa en djupare förståelse för människors upplevelser av otrygghet i anknytning till kollektivtrafiken. Upplevd trygghet är en subjektiv känsla och varierar från person till person. Fokus ligger vid kollektivtrafiknoder och vägen till och från kollektivtrafiken. Underlaget utgörs av ett *icke-representativt* underlag som presenteras främst kvalitativt, men som också illustreras i kartor och figurer. Frågeställningarna lyder enligt följande;

- Hur påverkar känslan av otrygghet människors mobilitet?
- Hur upplever människor de större kollektivtrafiknoderna i Malmö samt vägen till och från kollektivtrafiken utifrån ett trygghetsperspektiv?

1.2 Avgränsningar

Studien utgår ifrån Malmö stad och det är enbart kollektivtrafiknoder/platser inom kommunen som inkluderats. Studien utgörs dessutom av ett bekvämlighetsurval där personer i Malmö som nyttjar sociala medier har getts möjligheten att svara. Då urvalet är skevt hindras möjligheterna för generalisering och statistiskt säkerställda resultat. Studien fokuseras mot vägen till eller från kollektivtrafiken eller i anslutning till hållplatser/stationer och hanterar därför inte frågan om tryggheten ombord på fordonen. Studien fokuserar mot den upplevda tryggheten, som är subjektiv till sin karaktär. Ingen hänsyn tas till den faktiska risken för att exempelvis utsättas för brott.

1.3 Disposition

I rapportens nästkommande kapitel 2 presenteras metoden som utgörs av PPGIS och ett icke-representativt urval. Här presenteras tillvägagångssättet för analyserna, främst med betoning på den kvalitativa innehållsanalysen. I kapitel 3. presenteras studiens resultat, dvs. respondenternas bakgrundsvariabler, resvanor och upplevda otrygghet, därefter presenteras den upplevda otryggheten vid Malmös kollektivtrafiknoder. I kapitel 4 presenteras den mappning av ”otrygga” platser som vissa respondenter valde att göra i kartan i webbenkäten. Kapitel 5 inkluderar en avslutande diskussion.

2 Metod

Studien inkluderar både kvantitativa och kvalitativa inslag, med tonvikten mot de mer kvalitativa delarna. Underlaget är icke-representativt och insamlat genom ett bekvämlighetsurval.

2.1 Public Participation GIS (PPGIS)

Maptionnaire är ett verktyg som bygger på ett deltagande angreppssätt och är utvecklat av forskare i Finland. Genom verktyget är det möjligt att utforma webbaserade enkäter där frågor kombineras med kartor och bilder (SoftGIS). Webbenkäten inkluderar i detta fall fyra delar.

Inledande behandlas respondenternas resvanor, med exempelvis frågor om hur ofta man lämnar hemmet, huvudsakliga färdmedel, hur ofta man reser med kollektivtrafiken samt hur troligt det är att man återgår till kollektivtrafiken (om man slutat resa med kollektivtrafiken till följd av covid-19). Frågorna ställdes med hänsyn både till innan covid-19 och utifrån nuläget.

Därefter behandlas generella upplevelser av upplevd otrygghet och resvanor i relation till kollektivtrafiken i Malmö. Här ställdes frågor om man har avstått från att resa med kollektivtrafiken på grund av oro för att utsättas för brott, särskilda tider på dygnet eller på grund av en osäker trafikmiljö. I denna del gavs också möjligheten att markera ut platser där man känner sig otrygg på en karta genom digitala knappnålar. Till knappnålarna fanns en tillhörande pop-up-ruta, där man kunde fylla i varför platsen upplevs som otrygg både genom fritext och fasta frågealternativ.

Härefter ställdes frågor om stadens större kollektivtrafiknoder och upplevd otrygghet. Noder som inkluderades var; Hyllie station, Gustaf Adolfs Torgs busstation, Malmö centralstation, station Triangeln, Södervärns busstation, Värnhems busstation, samt Station Rosengård². Här visades foton från respektive nod i kombination med frågor som handlade om hur ofta man vistas på platsen, hur trygg man upplever platsen under olika tider av dygnet samt orsaker till eventuell otrygghet. Här fanns frågor med fasta svarsalternativ i kombination med möjligheten att lämna egna kommentarer. För Malmö centralstation ställdes frågor om eventuell otrygghet både i relation till stationsområdet utomhus/inomhus samt plattformen under mark. För Hyllie station ställdes frågor om eventuell otrygghet både för stationsområdet och plattformen.

² Då studien genomfördes inom ramen för ett större projekt, där en av delstudierna utgår ifrån Rosengårds station, inkluderades stationen i webbenkäten trots att den inte räknas som en av stadens större noder i dagsläget. Dock valdes denna bort i föreliggande studie, då det inkom få svar (482 av 552 deltagare angav att de aldrig besökt stationen).

Den avslutande delen behandlade bakgrundsfrågor i form av ålder, kön, avslutad utbildningsnivå, civilstånd, antal barn i hushållet samt huvudsaklig sysselsättning.

2.1.1 Icke-representativt urval (bekvämlighetsurval)

Studien grundas i ett icke-representativt (skevt) urval som insamlats via ett bekvämlighetsurval, vilket innebär att resultaten inte är generaliserbara. Då studien utförts inom ramen för ett större projekt, där en av avsikterna med projektet är att inkludera olika metoder, är nyttjandet av PPGIS en relevant del både av studien i sig och projektet i sin helhet. Tonvikten i analyserna ligger vid den subjektiva dimensionen, det vill säga individens upplevda otrygghet, och studien bygger främst på kvalitativa analyser.

Webenkäten spreds på sociala medier (Facebook och i en mindre skala på LinkedIn) både via grupper med koppling till Malmö stad och via annonsering mot personer i Malmö. Webenkäten var öppen ungefär en månad mellan april och maj 2021, vilket resulterade i totalt 833 svar. En gallring av svaren gjordes utefter samtycke eller om man avbrutit enkäten innan sista frågan, efter gallringen kvarstod 552 fullständiga svar.

2.1.2 Analys av resultaten

Respondenternas bakgrund, resvanor, upplevda otrygghet samt resvanor presenteras i tabeller. Likaså presenteras orsaker till upplevd otrygghet i diagram. En kvalitativ innehållsanalys har gjorts av fritextsvar som handlar om upplevd otrygghet vid kollektivtrafiksnoderna, likaså för de fritextsvar som angavs kopplat till platser som markerades ut i kartan. Övergripande teman för den kvalitativa innehållsanalysen är känslor av otrygghet och kopplingarna till den fysiska och den sociala miljön. De öppna kommentarerna har lästs igenom upprepande tillfällen av båda författarna. Platserna som deltagarna markerade ut i en karta illustreras i en heat map.

3 Resultat

Studien grundas i ett icke-representativt (skevt) urval som inkluderar totalt 552 deltagare, och ska inte ses som representativt för staden i helhet. Kvinnor är överrepresenterade på samma sätt som personer med eftergymnasial utbildning i förhållande till staden som helhet. Mer än hälften arbetar och nästan en tredjedel studerar. Tvåtedjedelar av deltagarna befinner sig i åldersspannet 21–40 år (se tabell 1).

Tabell 1 Visar antalet deltagare utefter kön, åldersfördelning, utbildningsnivå och huvudsaklig sysselsättning.

	Antal (N=552)
Kvinna	385
Man	144
Annat alternativ	12
Vill ej uppge	11
Åldersfördelning	
16–20	14
21–30	231
31–40	142
41–50	80
51–60	49
61–70	28
71–80	8
Utbildningsnivå	
Eftergymnasial utbildning	447
Gymnasial utbildning	94
Förgymnasial utbildning	3
Annat/vet ej	8
Huvudsaklig sysselsättning	
Arbetar	308
Arbetsökande	12
Föräldraledig	6
Pensionär	26
Sjukskriven	6
Studerar	174
Annan sysselsättning/vill ej ange	20

Större delen av deltagarna lämnar hemmet dagligen eller några gånger i veckan, även om aktivitetsgraden tycks ha sjunkit något i samband med covid-19. Majoriteten har gång, cykel eller kollektivtrafik som sitt främsta färdmedel. En viss överflytt till andra färdmedel än kollektivtrafiken tycks ha gjorts i samband med covid-19 (tabell 2). Majoriteten menar emellertid att det är mycket troligt/ganska troligt att de återgår till kollektivtrafiken i framtiden. Man anger orsaker som exempelvis att den är ”billigare än att ha bil”, ”bättre för miljön” eller att arbetet ”kommer kräva det”.

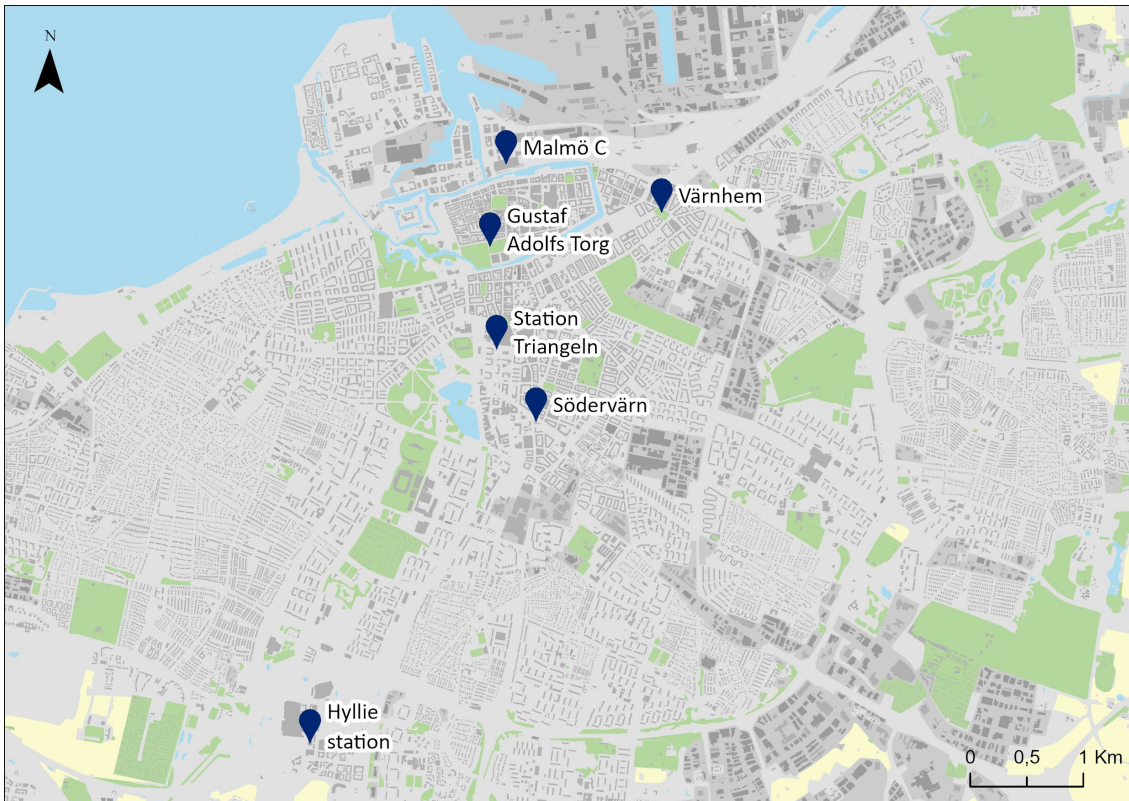
Tabell 2 Visar antalet deltagare utefter hur ofta man lämnar hemmet, huvudsakligt färdmedel och hur ofta man reser med kollektivtrafiken.

	Idag	Innan covid-19
Lämnar hemmet		
Dagligen/nästan dagligen	337	520
Några gånger i veckan	178	31
Någon/några gånger i månaden	29	0
Mer sällan	8	1
Huvudsakligt färdmedel		
Gång	183	78
Cykel	153	154
Kollektivtrafik	125	272
Bil	81	41
Elcykel/moped/motorcykel/Annat	10	7
Reser med kollektivtrafiken		
Dagligen/nästan dagligen	77	241
Några gånger i veckan	100	151
Någon/några gånger i månaden	171	105
Mer sällan	123	46
Aldrig	81	9

Ungefär en av tio deltagare menar att de avstått från att resa med kollektivtrafiken mycket ofta/ganska ofta på grund av oro för att utsättas för brott och då främst under kvälls-/natttid. På samma sätt anger en av sju deltagare att de avstått från att resa med kollektivtrafiken på grund av att trafikmiljön på väg till/från hållplatsen/stationen upplevs som osäker (ex brist på övergångsställen, starkt trafikerade gator).

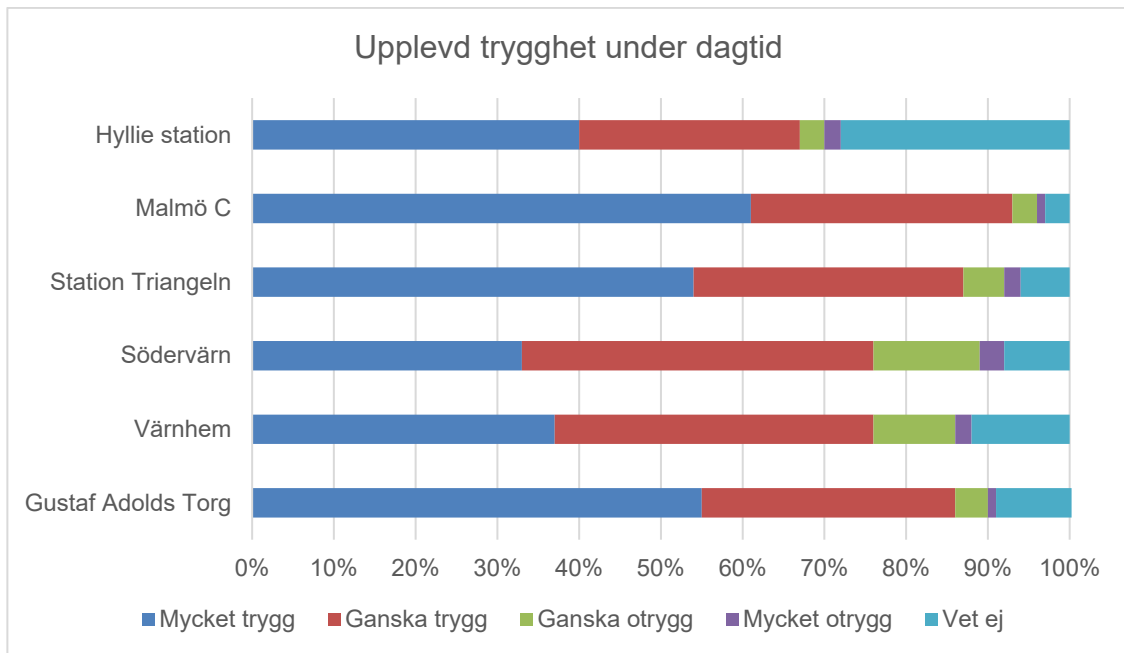
3.1 Upplevd otrygghet vid Malmös kollektivtrafiknoder

Kollektivtrafiken i Malmö utgörs av ett flertal stads- och regionbusslinjer samt av Pågatåg och Öresundståg. Skånetrafiken driver trafiken medan Malmö stad ansvarar för stadsmiljön och infrastrukturen för kollektivtrafiken såsom bussterminaler och hållplatser (Malmö stad, 2021). I figur 1 ses kollektivtrafiknodernas geografiska lägen i staden.

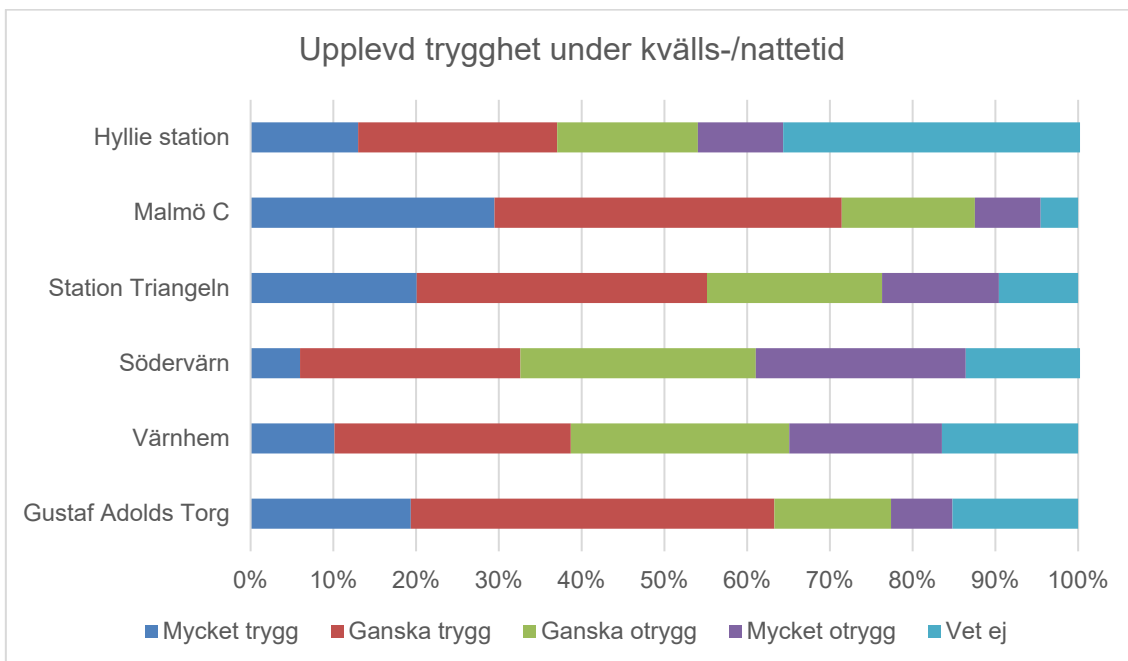


Figur 1. Karta över de sex kollektivtrafiksnoder som ingår i studien. Kartdata: GSD-Fastighetskartan markdata (2020) GSD-Fastighetskartan kommunikation (2020) & GSD-Fastighetskartan bebyggelse (2020) © Lantmäteriet. Kartlayout: Sofia Rutberg.

I figur 2 och 3 illustreras deltagarnas upplevelse av trygghet utefter de olika noderna, hur trygg/otrygg deltagarna upplever sig tycks variera beroende på om det är under dagtid eller kvälls-/natttid. Fler deltagare anger att de upplever sig trygga vid noderna under dagtid än under kvälls-/natttid.



Figur 2. Upplevd trygghet dagtid för respektive kollektivtrafiksnod (i procent N=552).



Figur 3. Upplevd trygghet kvälls-/natttid för respektive kollektivtrafiksnod (i procent N=552).

3.2 Gustav Adolfs torgs busstation

Gustav Adolfs torgs busstation ligger i centrala Malmö och är en viktig nod för stadsbusstrafiken. Hållplatsen ligger i anknypning till torget, där det finns offentliga toaletter, restaurang och pressbyrå. I byggnaderna omkring torget finns flera restauranger och butiker. Intill hållplatsen ligger "Gamla Kyrkogården", en kyrkogård som leder bort mot Kungsparken (se figur 4).



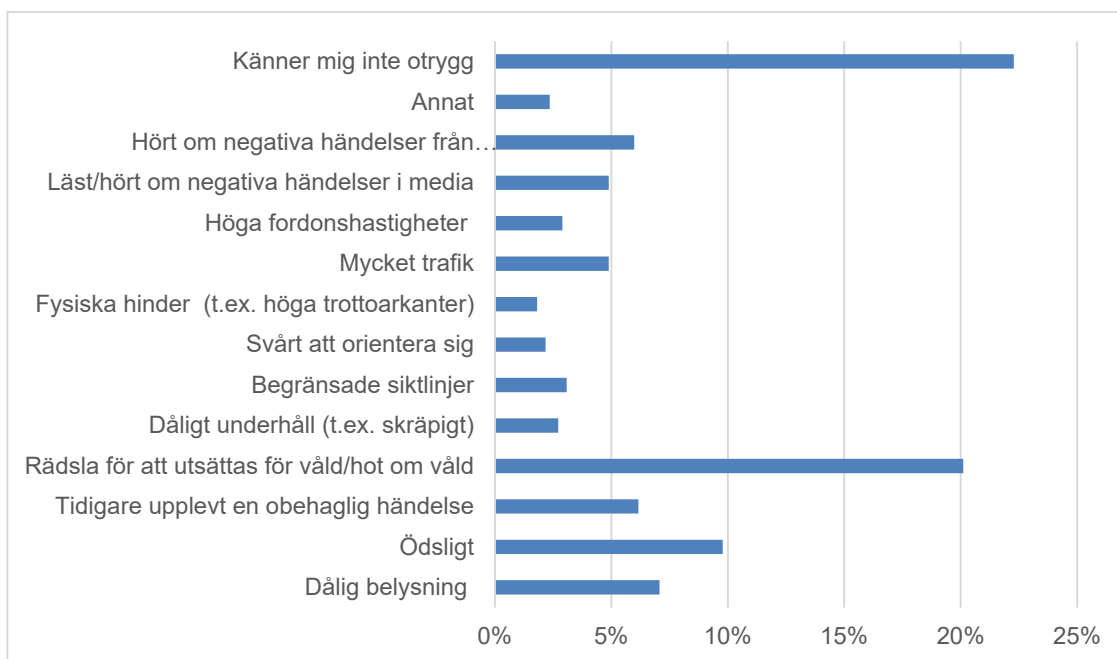
Figur 4. Karta över Gustav Adolfs torgs busstation. Kartdata: GSD-Fastighetskartan markdata (2020) GSD-Fastighetskartan kommunikation (2020) & GSD-Fastighetskartan bebyggelse (2020) © Lantmäteriet. Kartlayout: Sofia Rutberg.



Figur 5 Visar Gustav Adolfs torgs busstation. Foto: Sofia Rutberg.

3.2.1 Upplevd trygghet på Gustav Adolfs torgs busstation

De vanligaste orsakerna som deltagarna anger för upplevd otrygghet vid Gustaf Adolfs torgs busstation är rädslan för att utsättas för våld eller hot om våld, samtidigt som flera anger att de inte känner sig otrygga vid busstationen (se figur 6).



Figur 6. Orsaker till upplevd otrygghet vid Gustav Adolfs torgs busstation, det var möjligt att ange flera alternativ.

3.2.2 Kommentarer om Gustav Adolfs torgs busstation

Utöver fasta svarsalternativ fanns möjligheten att lämna öppna kommentarer. I kommentarerna belystes både negativa och positiva aspekter. Totalt lämnades 54 kommentarer om Gustav Adolf torgs busstation.

En fjärdedel av kommentarerna handlar om den *fysiska miljön*. Främst berörs trafiksituationen, framför allt om att det är svårt att ta sig fram med cykel och att bussarna inte stannar för gående trots att det finns övergångsställen. En deltagare menar att bussarna sällan stannar för fotgängare. En annan beskriver det som;

Livsfarliga övergångsställen nära busshållplatsen, ser incidenter varje vecka...

En deltagare beskriver situationen som;

Privata bilar som kör där, kör ofta alldeles för fort. Detta i kombination med få övergångsställen gör det svårt att röra sig mellan hållplatserna på ett tryggt sätt.

En deltagare menar att det är svårt för människor i rullstol att ta sig runt till de olika hållplatslägena. En annan menar att hållplatsen är stor och svår att överblicka. En tredje beskriver att det "är bara en busstation" och att det saknas annan verksamhet på platsen och menar att det är "en ful plats som kvällstid inte befolkas särskilt mycket".

När det gäller den *sociala miljön* (som berörs i lite mer än en tredjedel av kommentarerna) handlar kommentarerna främst om att det vistas alkohol/narkotikapåverkade personer på platsen och att platsen kan upplevas ödslig, särskilt under nattetid. Närheten till stadens

nattliv beskrivs kunna skapa inslag av påverkade och berusade människor, vilket anses otryggt. En deltagare menar att bristen på bostäder i närheten och en låg frekvens av bussar under natten skapar ödslighet. Några andra deltagare lyfter hur närheten till kyrkogården kan upplevas obehaglig under nattetid. Närvaron av poliser som kör omkring beskrivs också skapa känslor av otrygghet.

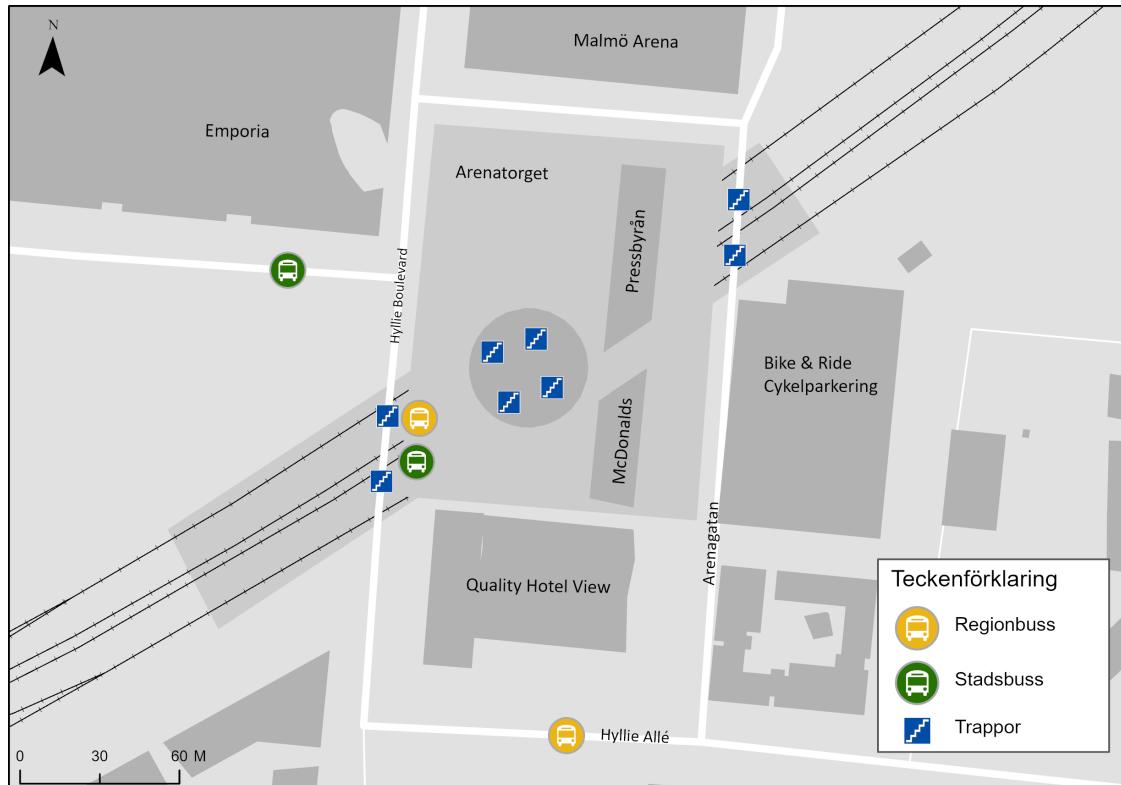
Några enstaka personer beskriver hur de har blivit utsatta för rasistiska påhopp på platsen eller hur de tidigare har upplevt en obehaglig händelse (på platsen eller i närheten). En person beskriver hur denna "...blev nedsparkad och rånad i närheten av Gustav" och fortsätter med att det "inte [är] specifikt trafikplatsen som gör mig otrygg, utan den händelsen". En annan person berättar om hur en man ska ha sexuellt ofredat personer som satt på hållplatserna förr, när han stod inne på kyrkogården och rörde/blottade sitt kön.

I åtta kommentarer lyfts positiva aspekter med hållplatsen. Dessa handlar bland annat om att det anknyttande torget är vackert, att trafiksituationen är lugn och underhållsnivån god. Några menar också att liv och rörelse på platsen bidrar till trygghet.

3.3 Hyllie station

Hyllie station är belägen i södra Malmö. Från stationen avgår Pågatåg och Öresundståg, som ger möjlighet till både lokala, regionala och nationella resor (Samsyn Hyllie, 2016). Från busshållplatsläget finns även möjlighet att resa med både lokal- och regionbuss.

Hyllie station var år 2016 Malmös tredje största station med omkring 20 000 på-/avstigande resenärer dagligen (Region Skåne, 2016). I anslutning till stationen finns flera cykelparkeringar samt parkeringshus för bil. På stationen genomförs gränskontroller för resenärer som ankommer från Danmark, en åtgärd som infördes 2015 och som sedan dess förlängts flera gånger (Rasmusson, 2020). För en översikt över stationen, se figur 7.

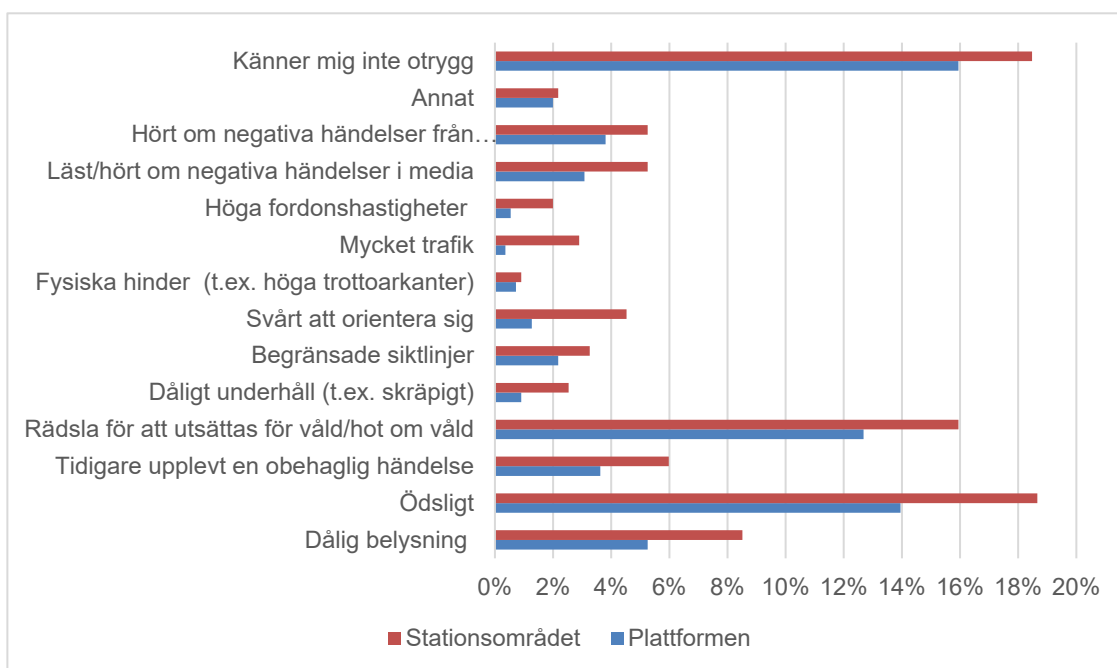


Figur 7. Karta över Hyllie station. Kartdata: GSD-Fastighetskartan markdata (2020) GSD-Fastighetskartan kommunikation (2020) & GSD-Fastighetskartan bebyggelse (2020) © Lantmäteriet. Kartlayout: Sofia Rutberg



Figur 8. Visar Hyllie station ovan mark samt trapporna ner till plattformen. Foto: Sofia Rutberg.

Den vanligaste orsaken som anges till upplevd otrygghet på stationen är att den upplevs ödslig eller att det finns en rädsla för att utsättas för våld eller hot om våld, samtidigt som flera anger att de inte känner sig otrygga vid stationen (se figur 9).



Figur 9. Orsaker till upplevd otrygghet vid Hyllie station, det var möjligt att ange flera alternativ.

3.3.1 Kommentarer om Hyllie station

Utöver fasta svarsalternativ fanns också möjligheten att lämna öppna kommentarer. I kommentarerna belystes både negativa och positiva aspekter. Totalt lämnades 55 kommentarer om Hyllie station.

I strax över hälften av kommentarerna berörs den *fysiska miljön* på/runt stationen. En upprepande kommentar handlar om att stationen upplevs som blåsig och kall eller som en deltagare uttrycker sig ”det blåser som fan”. Flera personer menar att det är svårt att orientera sig på platsen, vilket beskrivs ibland göra det problematiskt att hinna med anslutningar mellan bussar/tåglinjer. Några menar också att det saknas bekväma sittmöjligheter och vindskyddade platser. En deltagare beskriver även hur exempelvis trappor och höjdskillnader kan upplevas otryggt och osäkert, vilket i detta fall skapar begränsningar och ett undvikande av att vistas på platsen;

...man måste röra sig mellan olika höjder, gå högt över spåren, läskiga trappor med hål i och sånt, undviker absolut denna station så mycket jag kan, dvs är typ aldrig där och är framför allt inte där själv

I ungefär tvåtredjedelar av kommentarerna berörs den *sociala miljön* på/omkring stationen. Den mest förekommande kommentaren handlar om de polisiära gränskontrollerna. Flertalet beskriver hur polisen som kontrollen medför, bidrar till otrygghet. En deltagare beskriver en ”oro för kränkningar från polisen, mot mig, men

främst mot andra”. En annan deltagare hänvisar till ”gränspolisens rasism och beteende”. En deltagare menar att;

...polisens starka närvaro inte ger trygghet, utan skapar hotfull stämning. Väldigt aggressiv, kan bara tänka mig hur det känns för ungdomar att röra sig på platsen.

En annan deltagare beskriver hur denna;

Blivit utskälld och trakasserad ett flertal gånger av polisen som jobbar kring tågen under tiden som jag jobbade på Emporia. Känner mig väldigt nervös vartenda gång jag befinner mig där.

Ett antal deltagare lyfter stationen som ödslig, särskilt under kvällstid. Några enstaka deltagare beskriver även platsen som stökig på grund av exempelvis ungdomsgång eller unga män.

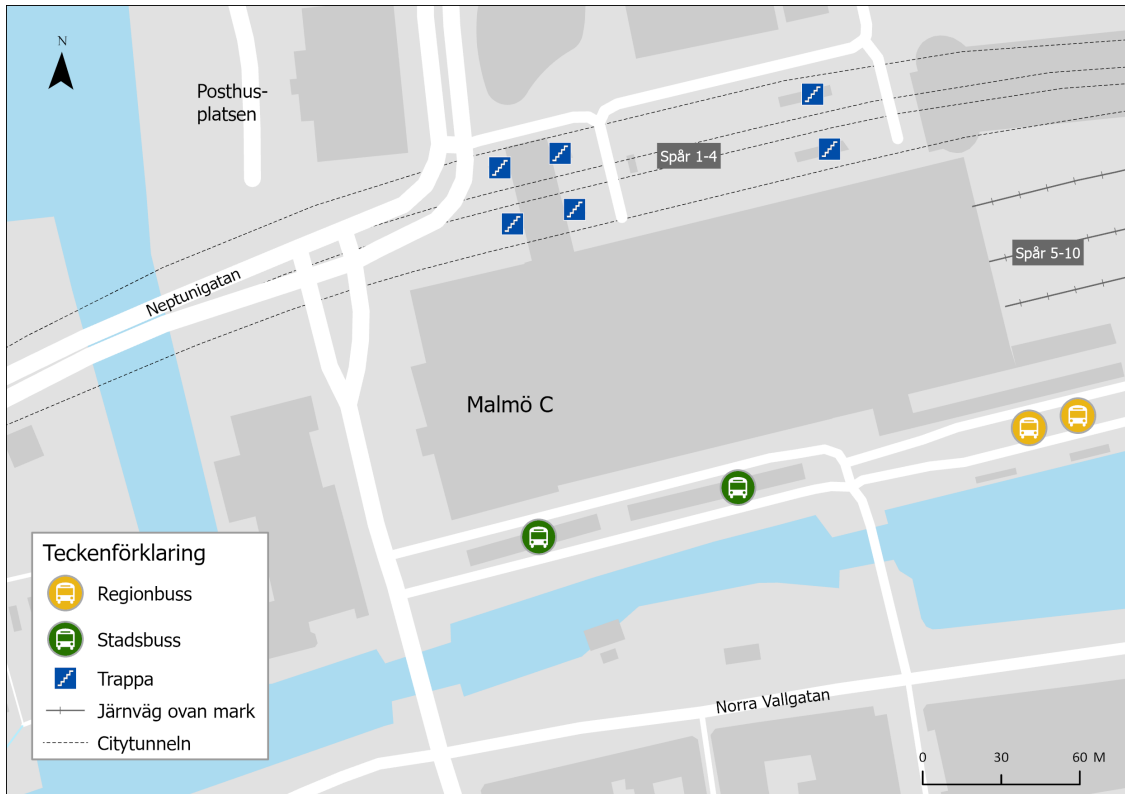
I några få kommentarer berörs *positiva* aspekter, samtliga handlar om polisnärvaron på stationen och hur denna (i motsats till vad som beskrivs ovan) enligt några deltagare kan bidra till trygghet.

...den ökade polisnärvaron pga gränskontroller har ökat känslan av trygghet då man vet att hjälp är nära till hands.

3.4 Malmö Centralstation

Malmö Centralstation är stadens största kollektivtrafiksnod med 43 000 på-/avstigande tågresenärer varje vardag (Region Skåne, 2016). Stationen består av tre delar; stationsbyggnaden, den underjordiska plattformen varifrån tågen som går igenom Citytunneln avgår samt busshållplatser för både regionbuss och stadsbuss belägna utanför stationsbyggnaden. Det finns ett antal plattformar under tak, i direkt anslutning till stationsbyggnaden. I stationshuset finns ett serviceutbud med bland annat restauranger, butiker och betaltoiletter³. För en översikt över stationsområdet, se figur 11.

³ På vardagar är stationshuset öppet klockan 04:40 – 00.00 och på helger är öppettiderna 06:00 – 00:00.



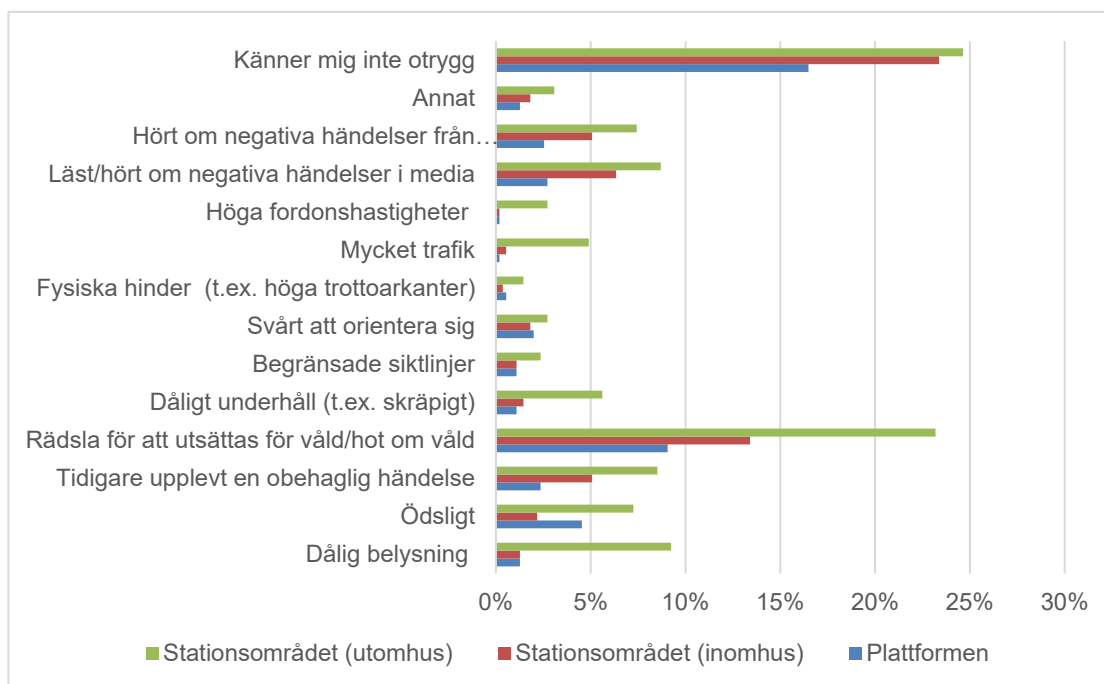
Figur 11. Karta över Malmö C. Kartdata: GSD-Fastighetskartan markdata (2020) GSD-Fastighetskartan kommunikation (2020) & GSD-Fastighetskartan bebyggelse (2020) © Lantmäteriet. Kartlayout: Sofia Rutber



Figur 12. Visar Malmö centralstation, både stationsområdet utomhus och inomhus. Foto: Sofia Rutberg

3.4.1 Upplevd trygghet på Malmö Centralstation

Den vanligaste orsaken som anges till upplevd otrygghet på Malmö centralstation är rädslan för att utsättas för våld eller hot om våld. Här finns dock en viss skillnad mellan stationsområdet utomhus, inomhusdelen av stationen och plattformen. Samtidigt anger flertalet att de inte känner sig otrygga (figur 13).



Figur 13. Orsaker till upplevd otrygghet på Malmö C, det var möjligt att välja flera alternativ.

3.4.2 Kommentarer om Malmö Centralstation

Utöver fasta svarsalternativ fanns också möjligheten att lämna öppna kommentarer. I kommentarerna belystes både negativa och positiva aspekter. Totalt lämnades 72 kommentarer om Malmö Centralstation.

Drygt en fjärdedel av kommentarerna berörde den *fysiska miljön* kring stationen. Flera deltagare lyfter trafiksituationen kring stationsområdet. Man lyfter framför allt konflikter mellan olika trafikslag, och då främst mellan bussar och gångtrafikanter. Flera beskriver också en situation där ”bussarna kommer från fel håll”, som beskrivs som otryggt och skapar förvirring.

Det är en förvirrad trafiksituation och bussarna kör hetsigt. Cyklar man är det trångt och folk stressar för att komma över mellan bussarna som ”kommer från fel håll”

En annan deltagare beskriver trafikmiljön runt stationsområdet som ”farlig”;

Hela trafiksituationen är direkt farlig. Höga hastigheter, mycket trafik. Dåligt uppdelad miljö mellan gång och busstrafik. Cyklister från alla håll även på trottoaren.

För stationsområdet inomhus menar flera deltagare att det särskilt under nattetid (då stationen är stängd) kan vara svårt att orientera sig. Två deltagare påpekar också att de bänkar som finns på plattformen under mark är för få och att bänkarnas design är problematisk⁴, särskilt problematiska för personer med någon form av rörelsehinder:

Dåligt med sittmöjlighet på plattformen under jord. Blir väldigt svårt för oss med rörelsehinder/funktionsvariationer att resa. De ”lutande” bänkar som finns nu fungerar inte om man har problem med att gå/stå. Har flera gånger fått sitta/ligga på golvet för att inte kollapsa.

I ungefär en femtedel av kommentarerna berörs den *sociala miljön*. De flesta handlade om en upplevelse av en generellt ’stökig’ miljö, att ”...det blir stökigt när mörkret faller” och att det ”kan ibland röra sig lite skumma människor...”. Stationen beskrivs också av flera som ensam och ödslig under nattetid. En person menar att stationsområdet troligen hade kunnat upplevas tryggare om det hade hållits öppet dygnet runt:

Under natten så stänger man ner centralen, och det finns inga butiker eller kiosker som har öppet. Platsen upplevs som ensam och ödslig, och man vet inte vart man skulle vända sig ifall man blev utsatt för något brott. Jag hade varit tryggare på centralen ifall stationen (inomhus) var öppen 24 timmar om dygnet.

En handfull kommentarer handlar om att man tidigare upplevt en obehaglig händelse på platsen. En deltagare beskriver exempelvis hur denne blivit förföljd från tåget. Några deltagare beskriver hur de blivit utsatta för stölder eller bevittnat stölder från ficktjuvar. En deltagare beskriver ett bevittnande av en våldsammare händelse på platsen.

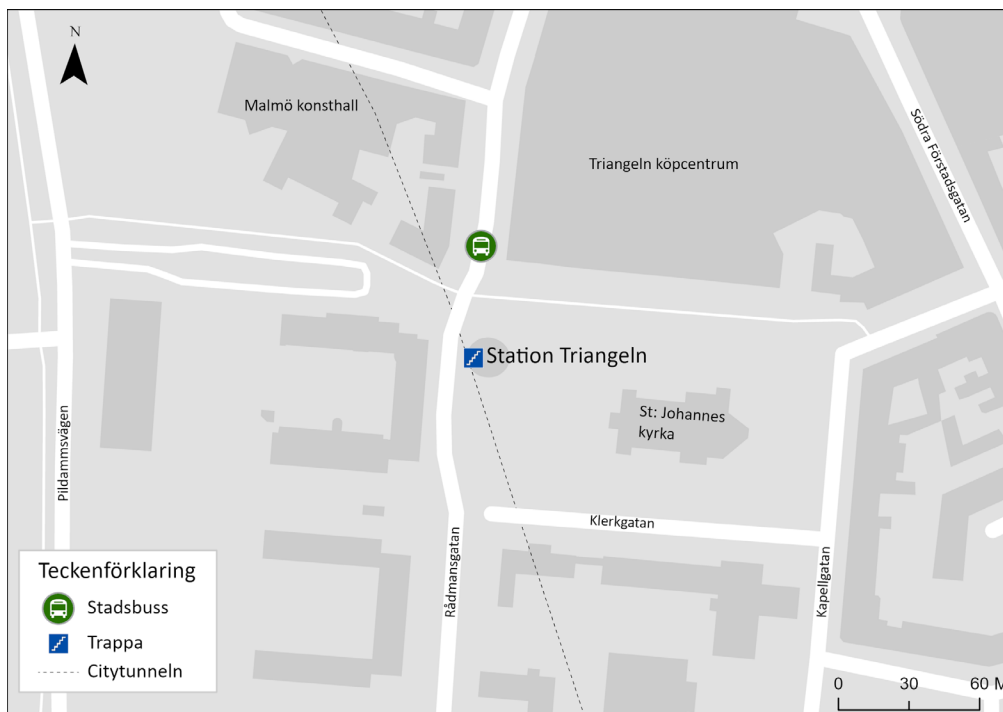
Ungefär en femtedel av kommentarerna inkluderar även *positiva* aspekter av stationen. Här lyfter man bland annat fram att stationen är vacker, ren, att det finns synliga väktare och polis samt att det brukar vara mycket människor i rörelse.

3.5 Station Triangeln

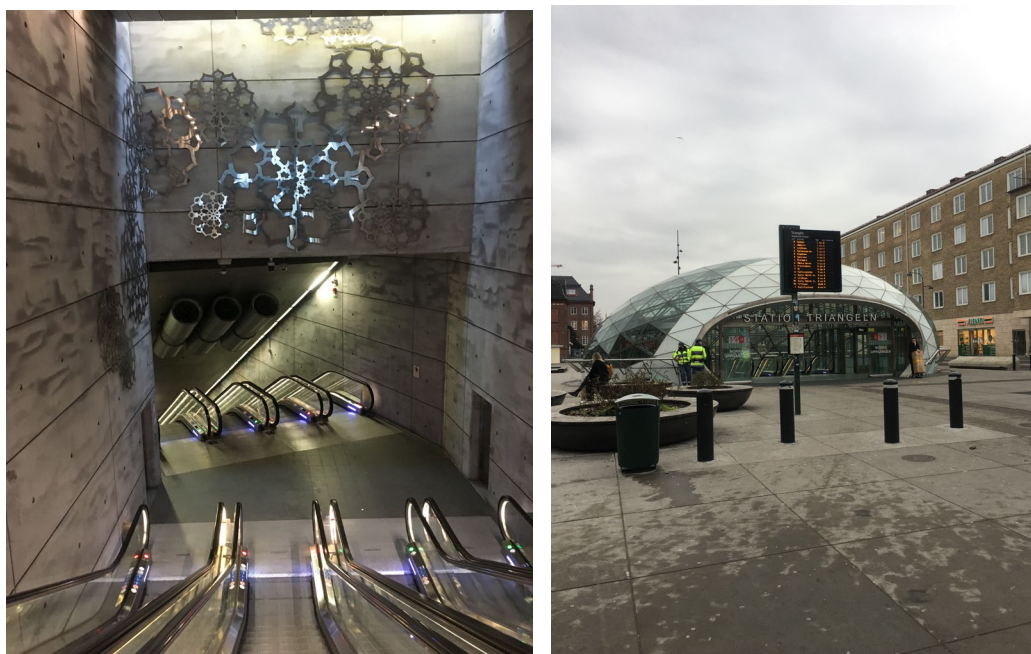
Station Triangeln är en av stationerna för Citytunneln och den invigdes år 2010. Stationen består av en plattform under mark samt av två uppgångar, Triangeln Norra (som ligger i direkt anslutning till Triangelns köpcentrum) och Triangeln Södra (som ligger vid

⁴ En form av lutande bänkar som inte går att ligga på används nere på plattformarna. Designen beskrivs i vissa sammanhang som ”exkluderande design” och det har riktats kritik mot hur ”avvisande bänkar” syftar till att utesluta vissa grupper (Edin, 2017).

Smedjegatan). I enkäten avgränsades frågorna till att endast behandla plattformen samt den Norra uppgången i anslutning till köpcentrumet. Från stationen avgår Pågatåg och Öresundståg och år 2016 var antalet på-/avstigande resenärer 22 800 dagligen (Region Skåne, 2016). För en översikt över området kring stationen, se figur 14.



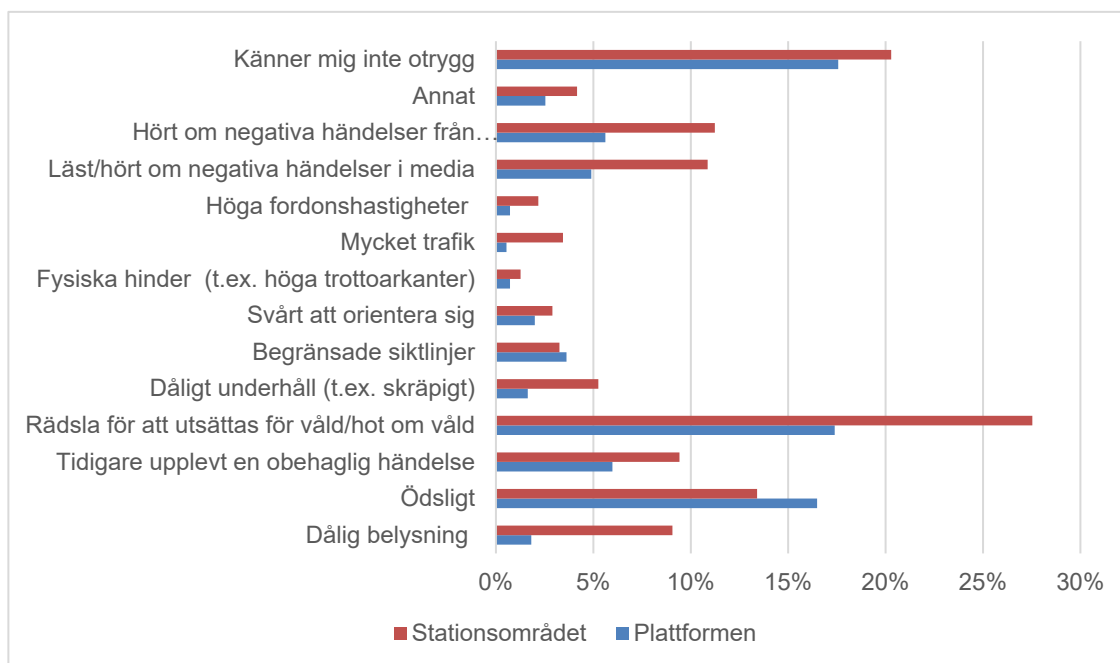
Figur 10. Karta över Station Triangeln (norra uppgången). Kartdata: GSD-Fastighetskartan markdata (2020) GSD-Fastighetskartan kommunikation (2020) & GSD-Fastighetskartan bebyggelse (2020) © Lantmäteriet. Kartlayout: Sofia Rut



Figur 15 Visar station Triangeln ovan mark samt en del av rulltrapporna ner till plattformen. Foto: Sofia Rutberg.

3.5.1 Upplevd trygghet på station Triangeln

Den vanligaste orsaken som anges till upplevd otrygghet vid station Triangeln är rädslan för att utsättas för våld eller hot om våld, med en skillnad mellan stationsområdet och plattformen, där flest tycks uppleva otrygghet vid stationsområdet ovan mark. Samtidigt anger flertalet deltagare att de inte känner sig otrygga på stationen (se figur 16).



Figur 11 Orsaker till upplevd otrygghet på station Triangeln, det var möjligt att välja flera alternativ.

3.5.2 Kommentarer om station Triangeln

Utöver fasta svarsalternativ fanns också möjligheten att lämna öppna kommentarer. I kommentarerna belystes både negativa och positiva aspekter. Totalt lämnades 83 kommentarer om station Triangeln.

Strax över en fjärdedel av kommentarerna berör den *fysiska miljön* på/omkring stationen. Främst handlar de om trafiksituationen utanför stationen, stationens utformning och att plattformen upplevs instängd. För trafiksituationen är det i första hand konflikter mellan cyklister och gångtrafikanter utanför den norra uppgången som belyses. Man menar exempelvis att vissa cyklister hyser en ”liten omtanke” för andra medtrafikanter. En deltagare uttrycker sig som: ”När jag är där på cykel är det många gångtrafikanter, dagtid som irrar runt på cykelbanan vilket [är] otryggt”. En annan deltagare beskriver situationen som;

Cykelbanan och gatan när man går mot lekplatsen är väldigt rörig. Känns alltid som att man håller på att bli påkörd av en cykel. Känns som att bussarna kör fort just där med tanke på antalet människor

Flera personer upplever de långa rulltrapporna (från plattformen till marknivå) som obehagliga, särskilt under nattetid och en person beskriver känslan av att befinna sig i "the spotlight".

...[d]et känns som att man syns bra om man åker i rulltrappan, om någon skulle ha koll på en så ser de en långt innan man ser dem. Jag har åkt mycket från stationen tidig morgon och sen kväll [...]. Jag kände obehag att gå från uppgångarna till bilen och det kändes som att man var förföljd. Eftersom nedgångarna till stationen är så upplysta men runt omkring är det inte lika mycket belysning så hamnar man i "the spotlight" när man går ner till perrongen.

Det finns också deltagare som kommenterar de bänkar som finns på perrongen⁵. En deltagare beskriver en "exkluderande design" som skapar känslor av obehag;

Jag mår dåligt över att se den exkluderande designen i form av de vinklade bänkarna etc. Det förstör inte bara för de allra mest utsatta utan skapar också dålig upplevelse för barn och äldre som har svårt att sitta tex.

Flera deltagare beskriver en upplevelse av plattformen under mark som instängd, vilket beskrivs skapa känslor av otrygghet. Man ser det också som svårt att ta sig ifrån platsen ifall något skulle inträffa, en deltagare uttrycker känslor i form av att känna sig "trängd/fångad".

För att man är så långt under marken och för att det är så långt upp till marknivå känns det svårt att ta sig därifrån om det skulle behövas.

En annan beskriver det som;

Att man går ner i en tunnel gör att otryggheten ökar något. Med begränsad möjlighet till utgångar.

I tvåtredjedelar av kommentarerna berörs den *sociala miljön*. De flesta handlar om upplevelsorna av en stökig miljö runt stationen, främst kopplat till kväll och natt.

Mycket hotfull atmosfär på kvällstid, många tonåringar som skriker slåss skräpar och är hotfulla. Blir rädd varje gång jag tvingas vara där. Har sagt till min mor att hon inte får gå dit själv det är för våldsamt. Saknas poliser eller ordningsvakter.

⁵ En form av lutande bänkar som inte går att ligga på används nere på plattformarna. Designen beskrivs i vissa sammanhang som "exkluderande design" och det har riktats kritik mot hur "avvisande bänkar" syftar till att utesluta vissa grupper (Edin, 2017).

Flertalet deltagare beskriver hur man upplever området runt stationen som ett ”tillhåll för gäng och en hel del ’stök’”. Flera härleder till ”ungdomsgång” som är högljudda och som av vissa upplevs som ”hotfulla”, ”oberäkneliga typer”, särskilt då flera upplever dem som narkotikapåverkade många gånger. Några deltagare beskriver också drogförsäljning på platsen och hur ”man inte vill komma emellan något”.

Flera deltagare beskriver stationen/omgivande miljöer som ödsliga under kvälls-/natttid. Någon deltagare har önskemål om väktare under natten, någon tror att det skulle vara ”svårt att ta sig därifrån om något skulle hända” särskilt då det är ”lite folk i omlopp på kvällarna”. Flera deltagare menar att det skapar obehag av att det generellt är få människor i rörelse på kvällen/natten och att de få människor som vistas där är ”otrevliga typer” eller människor som ”beter sig märkligt”.

Mycket ungdomar som står och stirrar på en och röker oftast narkotika där.
Svårt att lita på påverkade personer då de är oberäkneliga.

En handfull deltagare beskriver att de upplever sig som otrygga på stationen för att de är kvinnor. Kommentarererna är i detta fall uteslutande kopplade till att det är kväll eller natt.

Kan bara prata för mig själv men som kvinna blir man ofta trakasserad där på kvällen och under natten.

Några deltagare beskriver dessutom hur de antingen själva upplevt en obehaglig händelse, eller har hört om obehagliga händelser från andra. En berättar om hur ”det har hänt att män har ställt sig väldigt nära mig där [i rulltrapporna], vilket är obehagligt”. En annan ska ha bevittnat en skottlossning vid ett tillfälle och personen menar att där rör sig ”skumma otrevliga snubbar som tittar snett på en”.

Åtta kommentarer berör mer *positiva* aspekter. Här lyfter deltagarna bland annat fram stationen som fin, trevlig och fräsch. En deltagare menar att det känns tryggt att biltrafik inte är tillåten i direkt anslutning till stationen, vilket beskrivs skapa en mer gynnsam trafikmiljö för cyklister. Några menar också att närvaro av polis/väktare kring stationen bidrar till känslor av trygghet, även om en person anser att polisnärvaron både kan bidra till trygghet/otrygghet.

Hög polisnärvaro bidrar både till trygghet (pga de är där så då kommer inget att hända) och otrygghet (varför är de här, borde jag vara rädd för att vara här?).

3.6 Södervärns busstation

Södervärns busstation är en nod för busstrafik som ligger i närheten av sjukhusområdet i Malmö. Härifrån avgår flertalet stadsbussar och regionbussar och här finns också en Pressbyrå samt ett antal cykelparkeringar. För en översikt över busstationen, se figur 17.



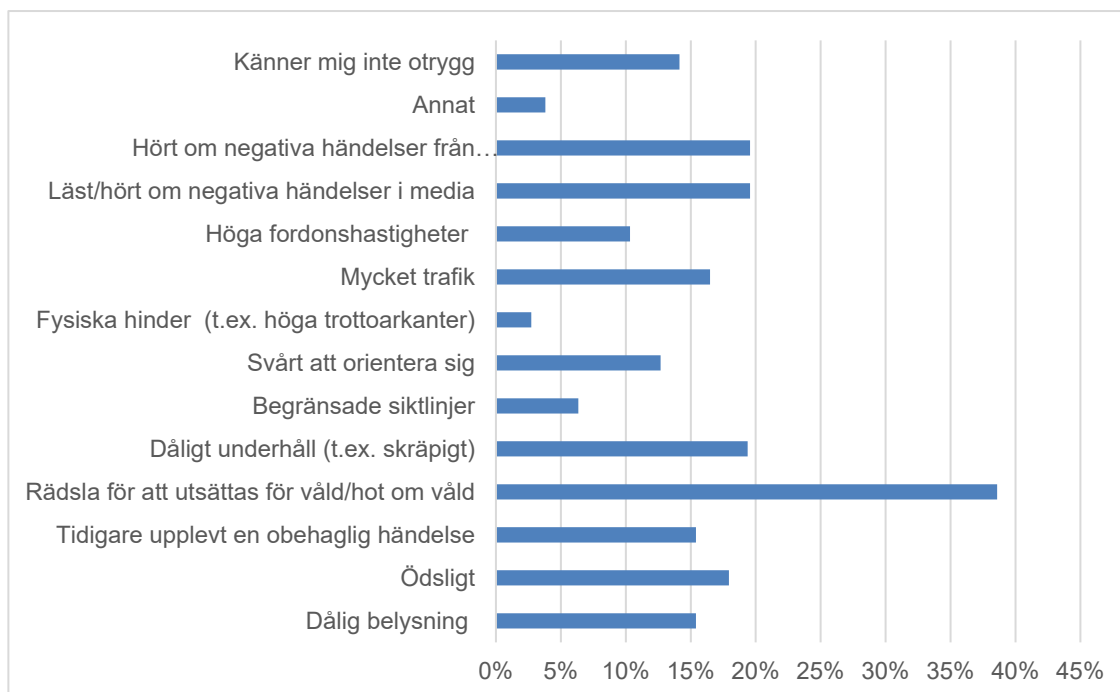
Figur 12. Karta över Södervärns busshållplats. Kartdata: GSD-Fastighetskartan markdata (2020) GSD-Fastighetskartan kommunikation (2020) & GSD-Fastighetskartan bebyggelse (2020) © Lantmäteriet. Kartlayout: Sofia Rutberg



Figur 13 Visar en del av Södervärns busstation Foto: Sofia Rutberg.

3.6.1 Upplevd trygghet på Södervärns busstation

Den vanligaste orsaken som anges till upplevd otrygghet på Södervärns busstation är rädslan för att utsättas för våld eller hot om våld. Flera anger också att de inte känner sig otrygga på busstationen (se figur 19).



Figur 14. Orsaker till upplevd otrygghet på Södervärns busstation, det var möjligt att ange flera alternativ.

3.6.2 Kommentarer om Södervärns busstation

Utöver fasta svarsalternativ fanns också möjligheten att lämna öppna kommentarer. I kommentarerna belystes både negativa och positiva aspekter. Totalt lämnades 124 kommentarer om Södervärns busstation.

I hälften av kommentarerna berörs den *fysiska miljön*, främst stationens design som bland annat beskrivs som ful, eftersatt och tråkig. Flera menar också att avstånden mellan de olika hållplatslägena är ett problem, som kan göra det komplext vid byten. ”Det är väldigt långt mellan hållplatsernas lägen” skriver exempelvis en. En annan skriver ”själva hållplatsernas placering är lite förvirrande, lite svårt att orientera sig”. En tredje skriver ”så jävla svårt att hitta till de olika busshållplatserna! Dvs de olika lägena, kan ta hundra år och till slut måste man springa”, och kommentarerna är fler. En deltagare menar också att avstånden mellan hållplatserna kan vara utmanande för personer med någon form av rörelsehinder som skapar hinder.

Den är så jäkla ful. Plus att för oss som har rörelsehinder är linje 3 hållplats riktning västerut på tok för långt bort från de andra. Det fungerar inte som knutpunkt för det är för ansträngande att byta till annan buss då det är för lång promenad.

Man beskriver i några fall dessutom platsen som dåligt underhållen. En deltagare relaterar till hur Södervärn är "en klassisk knutpunkt" för kollektivtrafiken och beskriver hur sådana platser enligt dennes mening i regel är nergångna.

Det är en klassisk knutpunkt inom kollektivtrafiken, och av någon anledning är nästan alltid dessa knutpunkter nedgångna och sunkiga.

Flera menar att omgivande trafiksituation upplevs som rörig. Man beskriver bland annat hur cyklister, gångtrafikanter, bussar och privatbilar skapar en stökig trafikmiljö.

Blandtrafik med gående på cykelbanor, cykelbanor som korsar busstrafik i väldigt konstiga vinklar så att man måste nästan titta bakåt innan man korsar.

En annan deltagare beskriver hur;

Det är ett pendlingsstråk för cyklister men tyvärr så har lösningarna präglats av efterhandskonstruktion. Min son som är 11 år vill inte ens cykla på platsen då han upplever det som så otryggt pga att all trafik blandas och det är så rörigt.

En person menar också att fotgängare, cyklister och personer som väntar på bussen känns som nedprioriterade till förmån för biltrafiken. En annan person menar att belysningen under kvällstid är för skarp, "nästan bländande" som kan göra att "man känner sig iakttagen" samtidigt som man inte har "överblick".

I ungefär hälften av kommentarerna berörs den *sociala miljön*, flest handlar om hur man upplever att det ofta vistas grupperingar av unga män, alkohol/narkotikapåverkade personer på platsen och att det förekommer drogförsäljning. Personerna beskrivs av flera som oberäkneliga, vilket man menar skapar otrygghet. En person beskriver i sammanhanget också en rädsla för att omgivningen inte skulle reagera/agera om man skulle utsättas för brott.

Har flera gånger stött på personer som uppfattas som kraftigt narkotikapåverkade/ha grava psykiska störningar som vistas på platsen och uppfattas som oberäkneliga. Jag tror att ingen/få skulle reagera om jag skulle utsättas för ett brott här.

Den generella känslan som förmedlas i kommentarerna är att platsen är stökig. De människor som man menar håller till här beskrivs bland annat som "obehagliga", "stökiga", "skumt folk" och "konstiga". Flera menar att det också förekommer psykisk ohälsa och/eller hemlöshet bland vissa av dem som vistas här.

Många beskriver samtidigt platsen som ödslig under kvälls-/nattetid. En deltagare beskriver hur känslorna av otrygghet leder till undvikande av platsen, där personen hellre tar bussen från en annan hållplats (men som också innebär ett extra byte). En deltagare menar att det skulle behövas väktare under nattetid. En annan deltagare "tar hellre bil

eller taxi” än och vistas vid Södervärns busstation under kvälls-/natttid. En ytterligare deltagare menar att det hade kunnat bidra med en högre trygghetskänsla om Pressbyrån hade haft bemanning dygnet runt.

Många upplever nog platsen som otrygg pga av att det blir ödsligt om natten, och ifall man visste att det fanns möjlighet att få hjälp från personal på Pressbyrån/ett resecentrum så hade trygghetskänslan ökat.

I ett tiotal fall beskrivs hur deltagaren antingen själv upplevt en obehaglig händelse på platsen, eller hört om en sådan händelse från vänner/bekanta. Här nämns bland annat bevitnande av slagsmål, trakasserier och förföljelser eller stöld av cyklar.

Upplever ofta att det är män som är obehagliga på platsen. Vissa sitter och röker inne i busskureorna så man inte kan sitta där det är upplyst. Har även blivit förföljd/catcallad här.

Eller som en annan deltagare beskriver;

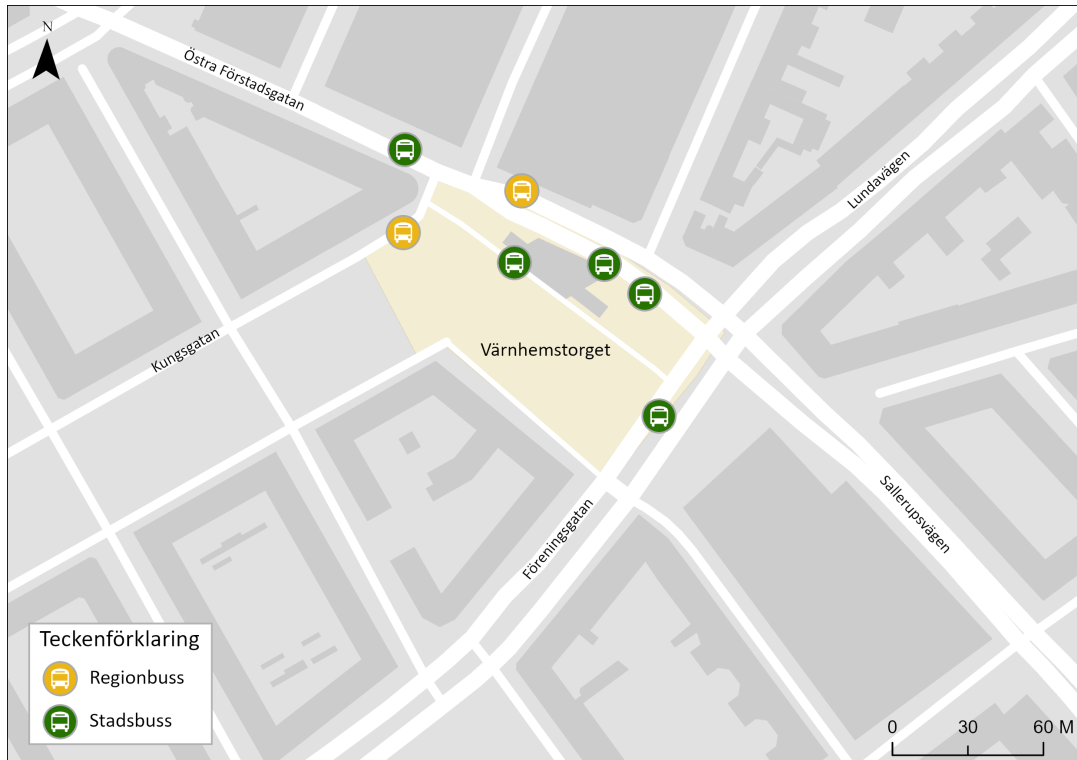
Vid ett flertal tillfällen har män trakasserat mig eller följt efter mig på södervärn kväll/natttid.

En handfull deltagare berättar också om att de hört om folk som blivit utsatta för misshandel och rån samt andra obehagliga händelser.

Ett fåtal personer lyfter även fram *positiva* aspekter med stationen. Det handlar här om att den ligger nära sjukhuset, vilket skapar en rörelse på platsen, att den är ”exemplarisk” (men med förbehållet om att bättre orienteringsstöd i form av karta är önskvärt) och att den blivit bättre sen ombyggnationen.

3.7 Värnhems busstation

Värnhems busstation är belägen i norra Malmö. Härifrån avgår ett flertal stadsbussar och regionbussar (se figur 20). Det finns också en mindre stationsbyggnad med en servicebutik och en snabbmatsrestaurang samt offentliga toaletter. I närheten ligger också ett köpcentrum samt ett antal matbutiker och mindre serviceaffärer.



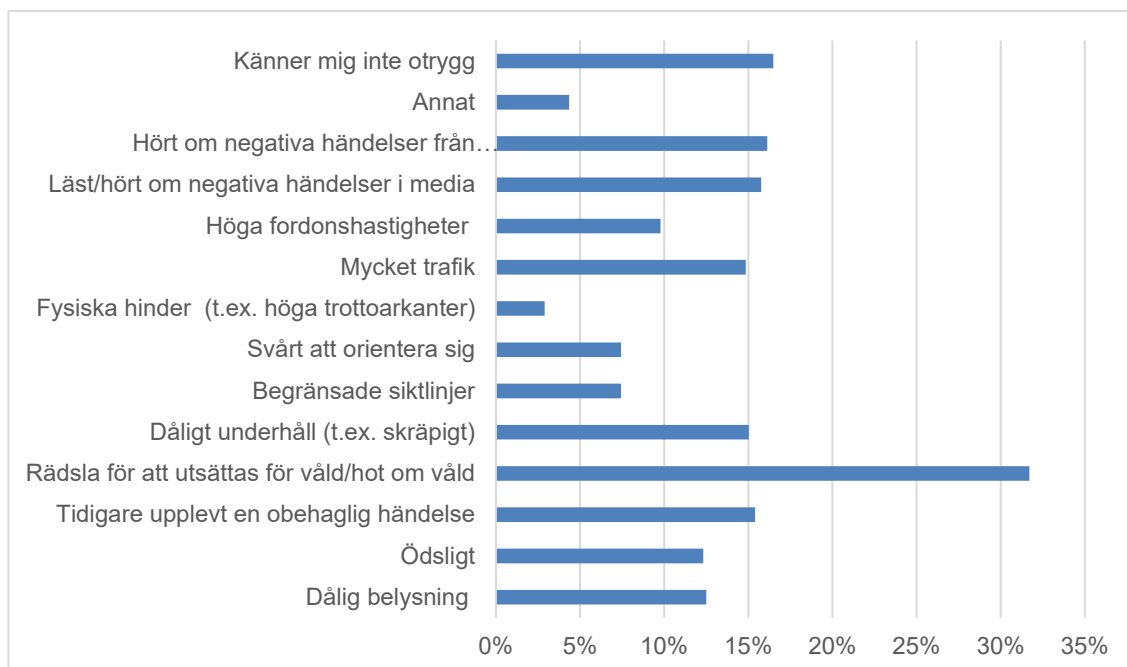
Figur 20. Karta över Värnhems busstation. Kartdata: GSD-Fastighetskartan markdata (2020) GSD-Fastighetskartan kommunikation (2020) & GSD-Fastighetskartan bebyggelse (2020) © Lantmäteriet. Kartlayout: Sofia Rutberg



Figur 21. Visar en del av Värnhems busstation. Foto: Sofia Rutberg.

3.7.1 Upplevd trygghet på Värnhems busstation

Den vanligaste orsaken som anges till upplevd otrygghet på Värnhems busstation handlar om rädslan för att utsättas för våld eller hot om våld. Samtidigt anger flertalet att de inte känner sig otrygga på platsen (se figur 22).



Figur 15. Orsaker till upplevd otrygghet på Värnhems busstation, det var möjligt att ange flera alternativ.

3.7.2 Kommentarer om Värnhems busstation

Utöver fasta svarsalternativ fanns också möjligheten att lämna öppna kommentarer. I kommentarerna belystes både negativa och positiva aspekter. Totalt lämnades 95 kommentarer om Värnhems busstation.

Ungefär en tredjedel av kommentarerna berör den fysiska miljön. Flest handlade om stationens design och att miljön är "otrevlig", "ful" och att utformningen ger en otrygg känsla. En deltagare menar att det saknas en fungerande informationstavla för bussavgångar, en annan beskriver hur det kan vara svårt att hitta bland hållplatserna och se "vilken som är vilken". Flera lyfter att ljussättningen på busstationen är obehaglig, och att lamporna avger för starkt sken. Det lyfts likaså önskemål om bättre cykelparkering med skärmtak. En deltagare beskriver en generell brist på fungerande informationstavlor. En annan att det upplevs "väldigt jobbigt med de rörliga reklampelarna" som beskrivs innebära att man blir "uppstressad och störd".

Mycket synd och orättvist - en negligerad klassfråga - att kollektivtrafikresenärer ska utsättas för så mycket reklam och hjärnpock som bilresenärer slipper.

Flera deltagare beskriver en stark trafik i anslutning till hållplatsen som upplevs "rörig", och kan skapa osäkra situationer om man behöver skynda sig till bussen. Man beskriver

hur man vid vissa hållplatslägen tvingas stiga av ”rätt ut i cykelbanan”. En deltagare beskriver hur bussarna många gånger kör fort och att de kanske inte stannar för folk vid övergångsställen ”eller tutar på folk som är på väg över för att de inte vill stanna”. Flera personer menar även att det ofta uppstår konflikter mellan cyklister och gångtrafikanter.

det är skitigt stökigt och otryggt och cyklar och elsparkcyklar passerar på område för gångtrafikanter i hög hastighet utan hänsyn till andra människor.

En annan menar att;

Det är farligt att tvinga folk över högratifierade vägar när de ska byta buss, ofta har man bara någon minut på sig.

Den *sociala miljön* förekom i ungefär tvåtredjedelar av kommentarerna. Här är lyfts fram skildringar av en generellt stökig miljö med många alkohol/narkotikapåverkade personer som uppehåller sig på platsen, som kan agera ”oberäkneligt” och som ”stör” och ”skapar otrygghet”. Man beskriver ungdomsgång som kan vara högljudda, hemlösa, narkomaner, psykiskt sjuka och lyfter i sammanhanget att det ligger närbelägna härbärgen. Man beskriver också i något fall kriminell verksamhet i form av prostitution. En deltagare lyfter en rädsla för att ingen skulle ingripa om övergrepp sker på platsen;

Svårt att tänka mig att någon skulle ingripa om något händer. Finns sällan eller aldrig någon som "har koll" på området, tex patrullerade polis el dyl.

Detta beskrivs också kunna leda till att man i vissa fall undviker platsen och som kan skapa begränsningar; ”för mig personligen blir mötet med påverkade människor en begränsning eftersom jag känner mig rädd” och som leder till att personen undviker platsen om det går. En annan deltagare menar att platsen förändrats under senare tid mot det negativa, vilket även här beskrivs skapa begränsningar och undvikande av platsen.

Min känsla av ökad otrygghet har ökat och jag upplever att Värnhem snabbt blivit mycket stökigare det senaste dryga året. Eftersom jag ofta behöver passera där och göra bussbyte, så har jag nu börjat välja andra platser att göra dem på även om det innebär längre restid eller om jag får gå några hållplatser.

Några personer beskriver önskemål om trygghetsåtgärder såsom en högre bevakning på platsen i form av kameror och patrullerande poliser/vakter. En deltagare anser att det bör finnas någon verksamhet som är öppen dygnet runt i närheten för att öka känslan av trygghet. En annan beskriver hur det;

Hade behövts övervakning, mycket påverkade och våldsamma personer här. Bussen blev både sparkad, slagen och spottad på när vi åkte från en hållplats när ungdomarna hade valt att inte hoppa på.

En annan deltagare menar att det ”vore trevligt om det fanns fler anledningar att vistas på torget” och beskriver hur;

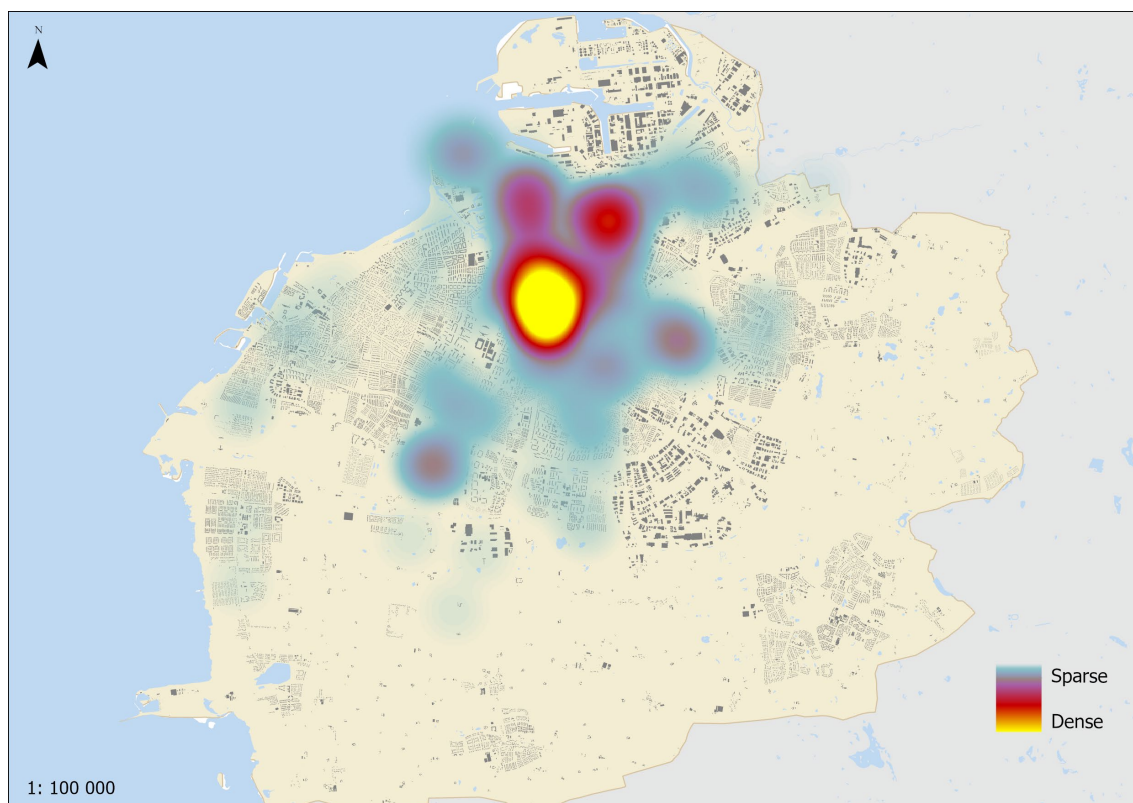
...fler sociala platser som torghandel och uteserveringar skulle kunna öka trygghet och trivsel i vissa avseenden. I och med att det är en knutpunkt för kollektivtrafik kan det kännas som enbart det, snarare än en plats där folk vistas av andra anledningar.

Flera deltagare beskriver platsen som eftersatt och menar att det borde läggas större resurser på att skapa trivsel och menar att kontrasten är stor i jämförelse med hur innerstaden sköts. Några personer beskriver också att de tidigare varit med om en obehaglig händelse på platsen och att man exempelvis sett både slagsmål och folk som urinerar.

En handfull kommentarer var av mer positiv karaktär. Här lyfts det fram att platsen har goda siktlinjer, vilket upplevs som tryggt. Det är också några deltagare som menar att det är liv och rörelse på platsen, vilket kan göra att den känns mindre otrygg.

4 Mappning av "otrygga" platser

För att inkludera ett hela-resan-perspektiv gavs deltagarna möjligheten att på en karta, markera ut platser vid, eller på vägen till och från, hållplatser som de upplever som otrygga. Därefter kunde de välja mellan fasta svarsalternativ för varför platserna upplevs otrygga, samt lämna egna kommentarer och beskrivningar. Totalt markerades 393 punkter ut i kartan, lämnade av totalt 210 deltagare⁶. Punkterna visualiseras i en heat map där punkternas koncentration illustreras (figur 23).



Figur 16. Karta över de punkter som deltagarna markerat ut, punkterna representerar platser där deltagarna upplever sig otrygga. I de gula områdena finns de flesta punkterna, i de blåa områdena färre. Kartdata: GSD-Fastighetskartan markdata (2020) GSD-Fastighetskartan kommunikation (2020) & GSD-Fastighetskartan bebyggelse (2020) © Lantmäteriet. Kartlayout: Sofia Rutberg.

Som kan ses i kartan finns en koncentration av de markerade punkterna i de centrala delarna av staden. Många av punkterna kan härledas till stadens kollektivtrafiknoder

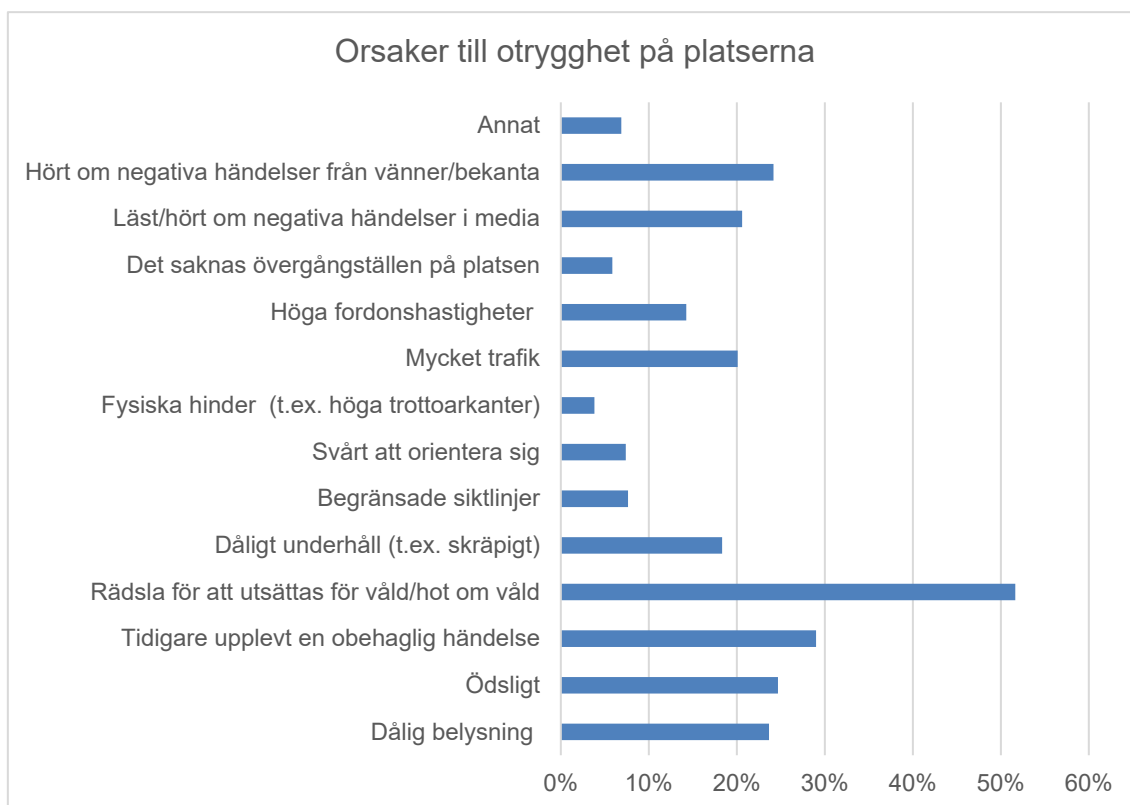
⁶ Det var möjligt att hoppa förbi denna del i enkäten och därför är det inte alla respondenter som har valt att markera ut platser som de eventuellt upplever som otrygga. Varje deltagare kunde också välja att markera ut flera platser än en.

(möjligheten att markera ut punkter låg i webbenkäten innan frågorna om stadens kollektivtrafiknoder).

4.1 Typ av plats och orsaker för upplevd otrygghet

För 219 av de 393 punkterna finns en beskrivning av platsen, där en större andel beskrivs som busshållplatser (116 av 219), men också tågstationer, parker, gång- och cykelbanor, bostadsområden, korsningar, parkeringar, övergångsställen och vägar förekommer.

Figur 24. visar vilka orsaker till otrygghet som deltagarna angav för de olika platserna. Den vanligaste orsaken var rädsla för att utsättas för våld/hot om våld, följt av att man tidigare upplevt en negativ händelse på platsen och/eller hört om negativa händelser av vänner/bekanta.



Figur 17. Visar orsaker som har angetts för känslan av otrygghet på de platser som deltagarna själva markerat ut i kartan. Det var möjligt att ange flera orsaker.

4.2 Kommentarer om platserna

Det fanns möjlighet att skriva en öppen kommentar om platsen. Totalt lämnades kommentarer för 81 av platserna. Kommentarer har analyserats efter teman, med fysisk miljö och social miljö som huvudtema. Kommentarer handlar främst om den sociala miljön.

4.2.1 Fysiska miljön

Kommentarerna handlar här exempelvis om att en plats anses undermåligt utformad för personer med barnvagn, eller om att när Malmö centralstation stängs för natten, måste man gå runt huset. Det handlar också om att det på vissa platser upplevs svårt att byta mellan bussar, då det kan saknas övergångsställen.

En deltagare upplever de underjordiska perrongerna på Triangeln som obehagliga på grund av att det kan trigga i gång klaustrofobiska känslor, rulltrapporna ner till perrongen beskrivs som "sjukt obehagliga" och "våldigt branta". Samma person lyfter också en gångbro ner till en busshållplats som problematisk, trapporna ner beskrivs som obehagliga och skapar en rädsla för att falla. Nere vid busshållplatsen menar deltagaren att det är trångt och man kan tvingas till att stå nära fordonen. En annan deltagare beskriver hur en tågstation uppe på en viadukt med enbart enkelspår skapar känslor av otrygghet, "om någon bråkar står man helt själv utan att någon annan kan se".

En handfull personer beskriver hur begränsade siktlinjer kan skapa känslor av utsatthet och otrygghet. En deltagare beskriver en gångtunnel under en väg, som "böjer" på ett sätt som begränsar sikten. Personen beskriver ett bevittnande av flertal olyckor på platsen samt rån av en familjemedlem. En annan deltagare beskriver långa avstånd mellan busshållplatserna runt ett torg, vilket kan göra att man behöver springa över trafikerade gator. En återvinningsstation i anslutning till en av busshållplatserna ska också störa sikten, och kan skapa känslor av otrygghet särskilt då det är mörkt. Det lyfts också hur cykelbanor med hög växtlighet på båda sidor, ensliga vägar, parkbänkar halvt gömda av buskage, kan skapa känslor av otrygghet.

En person beskriver en slutstation för en av stadens busslinjer med en dåligt belyst väg som ger en begränsad sikt och "skulle något hända finns inga vittnen". Flera lyfter belysningen som en faktor som kan skapa otrygghet. En deltagare menar att belysning med skarpa kontraster mellan ljus/mörker under natten kan göra att man blir bländad.

Drygt ett tjugotal kommentarer handlar om trafikmiljöer som upplevs otrygga. Det handlar om fordon som kommer i höga hastigheter och som kanske inte stannar vid övergångsställen. Ofta nämns det i anslutning till busshållplatser, men också i anslutning till övergångsställen och gång- och cykelvägar.

4.2.2 Sociala miljön

Nära hälften av kommentarerna handlar om att andra människor på platsen skapar känslor av otrygghet. I sammanhanget nämns många gånger "ungdomar/ungdomsgång", "narkomaner", "kriminella", "hemlösa", "alkoholister". Avsaknaden av andra människor beskrivs också kunna skapa känslor av otrygghet och av att platsen är "ödslig". Det handlar om platser som respondenterna måste passera för att ta sig till stationen/hållplatsen eller om att stationen/hållplatsen fungerar som en samlingspunkt där de "står och hänger".

Flera deltagare beskriver också hur de har bevittnat händelser som "större polisinsatser", "knarkhandel", "bråk", "märkliga människor som börjar prata med en på ett obehagligt sätt", "vårdslöst körande", "folk är som drogade", vilket tycks bidra till att platsen upplevs otrygg.

5 Diskussion

Ambitionen med föreliggande studie är att genom ett deltagande angreppssätt skapa en djupare förståelse för hur människor upplever kollektivtrafiksnoder samt vägen till och från kollektivtrafiken utifrån ett trygghetsperspektiv.

Resultaten visar på en bred variation av orsaker som beskrivs kunna skapa känslor av otrygghet, och handlar om allt från utformning av hållplatser/stationsmiljöer, omgivande trafikmiljöer till mer sociala aspekter. Det är uppenbart att vägen till/från kollektivtrafiken eller hållplatsen/stationen i sig kan innebära känslor av otrygghet på olika sätt. Detta kan påverka motivationen till att resa kollektivt och det finns de deltagare som berättar om hur man antingen väljer bort vissa resor helt eller tar omvägar.

Man pekar ur det nationella perspektivet mot begränsade kunskaper om hur trygghetssituationen ser ut i relation till den kollektiva resan och lyfter behoven av att i en utökad grad synliggöra området (Leufstadius, 2019). Man pekar samtidigt mot behoven av att inkludera ett hela-resan-perspektiv (Lindberg, 2019).

En god livsmiljö ska enligt plan- och bygglagen (2010:900) främja vardagslivet för medborgarna och ge goda förutsättningar för exempelvis trygghet och social sammanhållning, samtidigt som den ska ge god tillgång till kollektivtrafik, service, vardagliga aktiviteter, arbete och utbildning med mera (Boverket, 2021). Samtidigt indikerar studien att den upplevda otryggheten i anknnytning till kollektivtrafiksresan kan verka hämmande för den vardagliga mobiliteten och samtidigt begränsa tillgången till kollektivtrafik genom de hinder som den kan skapa.

Studien visar också på vikten av *individens känsla av kontroll*⁷ och att känna sig sedd. Deltagarna har uppreparade pekat mot betydelsen av en god utformning av den fysiska miljön (ex belysning, rumslig tydlighet och förutsägbarhet) och av god information (ex Realtidsinformation och kartor över stationer och busshållplatser). Man har också pekat mot situationer där *tilliten till samhället och andra människor* har brustit. Man beskriver exempelvis en oberäknlighet hos vissa medborgare samt miljöer som upplevs brista i underhållet. I några sammanhang beskrivs dessutom en bristande tillit till polisväsendet. Man lyfter aspekter som rör *anhörigas och andras säkerhet* och i några fall har det beskrivits hur man vill att anhöriga ska undvika vissa platser. Man beskriver likaså hur den upplevda tryggheten kan ha påverkats på grund av att någon i ens omgivning har blivit utsatt för brott. *Individens tro på sin egen och andras förmåga att förhindra brott och hantera eventuella konsekvenser av att utsättas* har också belysts. I flera fall har man pekat mot känslan av att ”ifall något skulle hända, skulle ingen ingripa”. Det har också beskrivits fysiska begränsningar som i sig tycks kunna skapa otrygghet.

⁷ Det fyra kategorierna som är markerade i kursiverad stil i stycket är hämtade från stiftelsen tryggare Sveriges hemsida (Tryggare Sverige, 2021).

Den upplevda tryggheten är med andra ord ”flerdimensionell och inbegriper värderingar, tolkningar, individens mentala bilder, erfarenheter, sociala förutsättningar och det fysiska rummets utformning” (Tryggare Sverige, 2021), vilket också har synliggjorts i denna studie.

Den valda metoden och angreppssättet har dessutom möjliggjort för ett mer omfattande insamlade av empiriskt underlag än vad mer traditionella kvalitativa metoder i regel tillåter (ofta på grund av tidsramar och budget). Den har också möjliggjort för att samla in ett material som ger en djupare förståelse för företeelsen än vad traditionella kvantitativa metoder i regel gör (på grund av nyttjandet av fasta och begränsade svarsalternativ för statistiska analyser).

Detta har samtidigt gjort det möjligt att skapa en djupare förståelse för den breda variationen av orsaker som kan leda till upplevd otrygghet. Metoden har dessutom möjliggjort för en snabb och effektiv spridning av webbenkäten. Dock finns en betydande skevhet i urvalet. Representativiteten beskrivs som en av de större utmaningarna när det gäller PPGIS och många gånger ser man att det kan förekomma geografiska och socioekonomiska skevheter (Mladenović et al., 2021).

Studien ger emellertid en god grund för vidare forskning och lämpar sig väl för ett avstamp mot att fånga ett bredare urval och för att ge en förståelse för de breda spektra av orsaker som kan ge upphov till upplevd otrygghet i relation till den kollektiva resan. Den ger också en god insyn och förståelse för forskningsområdets komplexitet och flerdimensionalitet.

6 Referenser

- Badiora, A. I., Ojewale, O. S. & Okunola, O. H. (2015). Perceived Risk and Fear of Crime in Public Transport Nodes: The Experience from Nigerian Transit Environment. *International Journal of Criminal Justice Sciences*, vol. 10:2, pp. 139-151.
- Brown, G. & Kytta, M. 2014. Key issues and research priorities for public participation GIS (PPGIS): A synthesis based on empirical research. *Applied Geography*, 46, 122-136.
- Ceccato, V. (2013). *Moving safely. Crime and perceived safety in Stockholm's subway stations*. Lanham: Lexington Books.
- Ceccato, V., Langefors, L. & Näsman, P. (2021). The impact of fear on young people's mobility. *European Journal of Criminology*, DOI: 10.1177/14773708211013299
- Ceccato, V. & Loukaitou-Sideris, A. (2021). Fear of Sexual Harassment and Its Impact on Safety Perceptions in Transit Environments: A Global Perspective. *Journal of Violence against women*, <https://doi.org/10.1177/1077801221992874>
- Ceccato, V., & Newton, A. (2015). Aim, Scope, Conceptual Framework and Definitions. I: Ceccato, V. & Newton, A. (red.) *Safety and security in transit environments*. London: Palgrave Macmillan. 3-23.
- Church, A., Frost, M., & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*. 7(3), 195-205. DOI: 10.1016/S0967-070X(00)00024-X.
- Edin, F. (2017). *Exkluderande design*. Verbal förlag, ISBN häftad 978-91-8777728-8.
- Grundström, K. (2018). *Kollektivtrafik i Malmö*. (K2 Research 2018:4.). Lund: K2. https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_research_2018_4_web.pdf [2021-04-28]
- Leufstadius, H. (2019). Kan vi samverka för en ökad trygghet i kollektivtrafiken? Seminarium/föreläsning Almedalsveckan, <https://program.almedalsveckan.info/58185>, tillgänglig 2021-08-25.
- Lindberg, J. (2019). Kan vi samverka för en ökad trygghet i kollektivtrafiken? Seminarium/föreläsning Almedalsveckan, <https://program.almedalsveckan.info/58185>, tillgänglig 2021-08-25.
- Loukaitou-Sideris, A. (2012) Safe on the Move: The Importance of the Built Environment. I: Ceccato, V. (red.) *The Urban Fabric of Crime and Fear*. Dordrecht: Springer. 85-110.
- Malmö stad. (2021). *Kollektivtrafik*. <https://malmo.se/Service/Var-stad-och-varomgivning/Trafik/Kollektivtrafik.html> [2021-04-28].
- Mladenović, M. N., Kytta, M., Forss, K. & Kahila-Tani, M. (2021). What could transport planning practice learn from public participation GIS method? In Mladenovic, M. N., Toivonen, T., Willberg, E. & Geurs, K. T. (ed). *Transport in Human Scale Cities*, DOI: <https://doi.org/10.4337/9781800370517>.
- Polisen (2020). *Resultat trygghetsmätning 2020 – polisområde Malmö*. <https://polisen.se/aktuellt/nyheter/2020/december/resultat-trygghetsmatning-2020--polisomrade-malmo/>, tillgänglig 2021-08-25.
- Rasmusson, D. (2020). *Fem år med gränskontroll*. Sveriges Radio, 12 november. <https://sverigesradio.se/artikel/7597349> [2021-04-28]

- Region Skåne (2016). *Skånetrafikens tågresande 2016*. Hässleholm: Skånetrafiken.
https://www.mynewsdesk.com/se/hassleholms_kommun/documents/skaanetrafikens-taagresande-2016-66124 [2021-04-28]
- Samsyn Hyllie (2016). *En knutpunkt i Öresund. En plats i världen*.
https://issuu.com/samsynhyllie/docs/en_plats_i_varlden_-_sept_2016_-_di
[2021-04-28]
- Stadskontoret, Malmö stad. (2021). *Statistikunderlag för Malmös områden 2021-05-21*.
- Trygghet i Sverige (2021). *Om trygghet*. <https://tryggaesverige.org/trygghet>, tillgänglig 2021-08-27.



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

