



Stadsbyggnad
ÖREBRO

PM Trygghetsinventering ur jämställdhetsperspektiv

2009-12-14

Sara Nordenskjöld

Anne Pettersson



Postadress

Stadsbyggnad
Box 334 00
701 35 Örebro

Besöksadress

Stadsbyggnadshus I
Åbylundsgatan 8 A
Örebro

Telefon

019-21 10 00 växel
019-21 21 00 kundtjänst

Telefax

019-21 15 63

E-post

stadsbyggnad@orebro.se

Hemsida

www.orebro.se

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	3
1.1 Metod	3
1.2 Hur kan inventering användas?	4
2 Inventering och kartering: Resultat	4
2.1 Helhet	4
2.2 Kön	5
2.3 Situation	6
2.4 Ålder:.....	6
2.5 Andra grupper?.....	7
3 Stadsbyggnads agerande i trygghetsfrågor.....	7
3.1 Diskussion och process på stadsbyggnadskontoret	7
3.2 Fysiska aspekter	8
3.3 Andra åtgärder.....	8
4 Förslag till fortsatt arbete	9
5 Plan för uppföljning	10
6 BILAGA 1: Diskussion kring trygghetsfrågan	12
6.1 Trygghetsbegreppet.....	12
6.2 Skillnader i upplevelser av trygghet.....	12
6.3 Byggd miljö och trygghet.....	13
7 Bilaga 2. Användarmanual av trygghetsskikt	13
7.1 Hur läser du kartsiktet i webbkartan?.....	13
7.2 Vad kan man dra för slutsatser?	14
7.3 Vad kan man INTE dra för slutsatser?	14
7.4 Analys.....	14
8 Referenser.....	14

1. Inledning

Syftet med detta projekt är att skapa förutsättningar för att bättre kunna ta hänsyn till trygghetsfrågan i tidiga planeringsskedet, genom att identifiera och tillgängliggöra information om var människor upplever otrygghet. Tanken är dels att få en kunskap om hur människor upplever otrygghet i Örebro stad samt att på sikt minska antalet otrygga miljöer i staden. Genom att samla denna kunskap ökar möjligheterna att agera preventivt i stadsbyggandet genom att vid nyplanering ta hänsyn till befintliga otrygga miljöer samt att minska riskerna för att bygga nya miljöer som upplevs otrygga. Ett underliggande syfte är också att relatera upplevelser av otrygghet till olika grupper, sett till ålder och kön, då forskning visat att upplevelserna skiljer sig åt inte enbart mellan individer utan också mellan olika grupper. Det är viktigt ur ett jämställdhetsperspektiv att få en förståelse för hur upplevelser av staden kan variera beroende på kön, ålder m.m.

I arbetet med frågor om *upplevelser* av otrygghet är det viktigt att vara medveten om att arbetet med en minskad otrygghet i staden inte enbart inskränker sig till åtgärder i den fysiska miljön samt att sådana åtgärder i viss mån kan fungera reproducerande. Därför består resultatet av detta projekt inte enbart av själva karteringen av otrygga platser och stråk och tillhörande användarmanual, utan också av detta PM där en vidare diskussion kring trygghetsfrågan förs samt förslag på fortsatta arbetsområden inom Stadsbyggnadskontorets ansvarsområden.

Trygghetsfrågan lyfts fram i olika forum såväl nationellt som lokalt. Redan PBL:s portalparagraf säger att planering syftar till att ”*främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer*”.¹ Trygghet finns också omnämnt i de nationella folkhälsomålen.²

I Örebro kommuns övergripande budget och strategier 2010 lyfts trygghet fram som avgörande för det prioriterade perspektivet social hållbarhet, vid sidan om ekonomisk och ekologisk hållbarhet. Detta dock i betydelsen av ett generellt välfärdsarbete. Specifikt för programområde samhällsbyggnad går att utläsa prioriteringar av trygghetsarbete indirekt, genom formuleringar om attraktivitet och tillgänglighet.³ I byggnadsnämndens Budget och Verksamhetsplan för 2009 (och flerårsplan 2010-2011) finns *En trygg kommun* med som en av fyra övergripande strategier. Här lyfts också tydligare den fysiska miljöns betydelse tydligare fram.⁴

1.1 Metod

Ett underliggande motiv till detta projekt var en uppfattning om att mycket trygghetsarbete pågår i kommunen i dag, men att detta arbete sker relativt fragmentiserat och genom ”här-och-nu-åtgärder”. Arbetet pågår på flera håll och mycket kunskap finns hos särskilda funktioner/personer såväl inom kommunen som utanför. Metoden för undersökningen har därför varit att intervjua dessa nyckelpersoner, som dels har valts ut på grund av deras kunskaper om just trygghetsfrågan, dels utifrån den specifika grupp de företräder.

¹ 1 kap. 1§ PBL

² Folkhälsoinstitutet <http://www.fhi.se/sv/Om-oss/Folkhalsopolitikens-malomraden/> 2009-11-13

³ Örebro Kommun *Övergripande strategier och budget för år 2010 med flerårsplan 2011-2012*

⁴ Örebro Kommun, *Byggnadsnämndens förslag till Budget och verksamhetsplan 2009*

Intervjun har skett med kartan som arbetsverktyg, där otrygga platser och stråk har ritats ut på kartan under själva intervjun, samt beskrivits utifrån möjlig orsak och tidpunkt samt huruvida åtgärder vidtagits på platsen.

De identifierade nyckelpersonerna som intervjuats har bestått av företrädare för kollektivtrafiken, cykeltrafiken, personer inom kommunen med mycket lokalkunskap, polisen, fältassistenter samt företrädare för olika handikapporganisationer och andra organisationer (för fullständig lista, se rubrik 6 – Plan för uppföljning).

1.2 Hur kan inventering användas?

Inventeringen är tänkt att framförallt användas i tidiga skeden av detaljplanearbete, specifikt i behovsbedömningen inför ett planprojekt, där utrymme finns för diskussion kring anpassningar i planen.

Materialet är också väl anpassat för ytterligare analyser och kunskapsuppbyggnad, exempelvis i gångstråksarbete o.d. Exempelvis kan analyser göras kring var olika grupper känner sig otrygga, utifrån ålder och kön.

Inventeringen kan *inte* användas till att säga något om helheten rent geografiskt. De platser och stråk som utpekats har gjorts det utifrån informantens lokalkännedom och därmed är urvalet av intervjupersoner avgörande. Materialet kan också ge ett lite fyrkantigt och absolut intryck, vilket betyder att det för det första är ett material som är viktigt att uppdatera, och för det andra att det viktigt att förhålla sig reflekterande till. Reflektion måste finnas kring vad en fysisk åtgärd kan ha för verkan, för vem man gör det och vad som kan bli negativa effekter. Det kan också ifrågasättas om denna metod är den bästa för att få reda på skillnader i upplevelse av otrygghet utifrån kön och ålder, då det visade sig vara svårt för informanterna att uttala sig om någon annans upplevelse och dessutom kategorisera det till en specifik grupp. Mest korrekt information får man naturligtvis av att fråga människor direkt.

Frågan som har ställts har handlat om var människor känner sig OTRYGGA, något som kan mana till att leta efter fel eller möjliga miljöer där man KAN känna sig otrygg. En fråga som ställs annorlunda, exempelvis vad som utgör en trygg miljö skulle givetvis få ett annat resultat, och ge andra infallsvinklar.

För mer information om läsning av kartskiktet finns en användarmanual i bilaga 2.

2 Inventering och kartering: Resultat

Sammanställningen av resultatet redogörs här för i text, även om det **viktigaste resultatet är användbarheten i det kartskikt som tagits fram**. Ett par analyser har gjorts där resultatet redogörs för nedan, men kartmaterialet är tänkt som ett grundmaterial för analyser där behov uppstår, samt för direkt användning inför detaljplanering.

2.1 Helhet

Karteringen går inte att analysera på någon helhetlig geografisk nivå, då fördelningen av otrygga stråk/platser i staden baseras på vem som intervjuats och var den personen har lokalkunskap.

I den mån det går att uttala sig om helheten handlar det om att se tendenser i vilken typ av platser som utpekats, och i anslutning till det de antagna orsakerna till upplevelsen av otrygghet. Dessa typer är som följer:

TUNNLAR är föga överraskande en miljö som återkommer i nästan samtliga intervjuer. Tunnlar har en inneboende problematik på grund av att det är ett stråk som innebär begränsade valmöjligheter för den som går samt för att den ofta leder under en störande miljö – såsom större bilväg eller järnväg, och därmed gör det svårt att bygga något precis intill. Därmed blir tunneln och dess omgivningar ett stråk som ”tvingar” rörelsen och ger få alternativ samtidigt som det ofta är en relativt öde miljö. Flera av tunnelarna i staden har pekats ut och där många återkommer i flera intervjuer, såsom Vasatunneln, tunneln mellan Markbacken och Varberga, tunneln mellan Holmen och Hagaby m.fl.

G/C-VÄGAR GENOM MÖRKA OCH ÖDE PARTIER. Dessa mörka och öde partier utgörs ofta av skogsmiljöer som kan vara attraktiva under dagtid, men som utgör en begränsning under de mörka timmarna på dygnet. De mest problematiska av dessa är de där inga alternativa vägar finns, exempelvis cykelvägen genom Hjärstaskogen, cykelvägen från Brickebacken mot centrum eller från universitetet till studentbostäder mot Brickebacken och till centrum.

ÖDE, AVSKILDA PLATSER – kan också utgöra SAMLINGSPLATS

Detta är platser som exempelvis skolgårdar, centrala parker som dels är ödsliga, dels i vissa situationer erbjuder undanskymda miljöer m.m. Ofta kan sådana platser bli samlingsplatser för ex. ungdomar, missbrukare o.d. som också söker de undanskymda platserna. Detta kan vara problematiskt för att det är miljöer som blir otrygga för andra att passera, samt från vuxenperspektiv kan vara en osäker miljö för ungdomar. Exempel på dessa platser är skolgårdar, vissa parker, centrum i Baronbackarna m.m. I den här kategorin faller också en del brottsutsatta platser, såsom Oskarsparken.

TRAFIKMILJÖER av olika slag återkommer också, och som gör avgränsningen av trygghetsfrågan lite tvetydig. Trafikmiljöer av olika slag pekas ut dels i fråga om barns rörelser, men också från handikapporganisationerna. Det är svårt att hårdra gränserna mellan otrygghet och osäkerhet, då trafikmiljöer som upplevs som osäkra får liknande konsekvenser som miljöer som upplevs som otrygga – man drar sig för att använda de platserna eller ta sig fram den vägen, och extra problematiskt blir det om inga goda alternativ finns. Trafikmiljöer av detta slag utgörs av platser där många barn rör sig (ej enbart skolor, utan även platser/lokaler för fritidsaktiviteter o.d.), eller för handikapporganisationernas del om korsningar inne i centrum. Mer specifikt återfinns här oro för smittrafik i Vivalla, en korsning vid Hagaskolan, passagen vid Våghustorget m.m.

2.2 Kön

Det visade sig vara svårt för informanterna att peka ut skillnader mellan män och kvinnor/pojkar och flickor generellt. Hos informanterna upplevdes det vara lättare att tala om skillnader utifrån ålder. Framförallt bestod förmodligen svårigheten i att säga att ”bara kvinnor” känner sig otrygga på en specifik plats, dvs. uteslutandet av andra kategorier. I kartmaterialet går dock att göra analyser för att visa platser/stråk där enbart män resp. kvinnor känner sig otrygga.

Framförallt har alltså kategoriseringen ”ej kategoriserat” använts, som här betyder att upplevelsen av otrygghet antas gälla generellt, dvs. för alla åldrar och kön.

Det går också att utläsa att många platser som pekats ut sammanfaller mellan de olika informanterna, men uppfattningen om att det enbart gäller kvinnors otrygghet, enbart barns etc. skiljer sig åt.

Överlag har kvinnors otrygghet mer specifikt pekats ut, framför mäns otrygghet. I viss mån går det att se specifika miljöer där särskilt kvinnors otrygghet pekats ut, såsom att stråk av mer öde karaktär, som sträcker sig från centrum mot bostadsområden framförallt på västra sidan av staden pekats ut som särskilt problematiska för kvinnor, medan mäns otrygghet pekats ut i city, något som också svarar mot brottsstatistiken. Generellt kan förmodligen utpekandet av kvinnors otrygghet baseras på en uppfattning om att kvinnor överlag upplever/ger uttryck för känslor av otrygghet i högre grad än män. En hel del platser är utpekade som gällande både mäns och kvinnors otrygghet, men dessa utgörs till stora delar av ungdomars otrygghet, där informanter menar att det inte är någon skillnad beroende på kön.

2.3 Situation

Situation handlar om vilken tid på dygnet man har en uppfattning om att människor känner sig otrygga, samt en mer beskrivande bedömning om vad som orsakar upplevelsen av otrygghet. Nästan uteslutande koncentreras upplevelser av otrygghet till kvälls- och nattetid, dvs. den mörka tiden på dygnet. Platser som enbart kategoriserats till dagtid rör sig uteslutande om trafikmiljöer som upplevs som otrygga för barn. Ytterligare en kategori finns, kallad "odefinierad" som innebär att upplevelsen av otrygghet bedöms gälla dygnets alla timmar. Dessa miljöer varierar i typ och utgörs dels av situationer som handlar mer om trafiksäkerhet eller framkomlighet, men här finns också ett par av tunnlarna med och liknande, som kan antas upplevas otrygga oavsett tidpunkt.

2.4 Ålder:

När det gäller ålder definierades de flesta platserna/stråken som något gällande samtliga åldrar (och kön), dvs. i kategorin "ej kategoriserat".

När det gäller **barn** visade sig kunskapen om deras upplevelser av otrygghet vara ett område där kunskaperna var bristande. Den kunskap man har grundar sig framförallt i föräldrars uttryckta oro för sina barns säkerhet/trygghet och handlar dessutom framförallt om just säkerhetsproblematiken vid korsningar o.d. Specifikt pekades exempelvis spontanindrottsplatsen vid Oxhagen, samt vägen dit ut som otrygg för barn för att den är mörk. Lekparker i stadens parker pekades också ut generellt, då de ofta är mörka och därmed svåränvända under vinterhalvåret. Det som pekades ut var alltså framförallt miljöer där barn vistas/tar sig fram och som framförallt är problematiska ur belysningssynpunkt i kombination med att de är öde.

Ungdomar har en liknande problematik som utpekandet av barns otrygghet. De informanter som framförallt kan anses ha en uppfattning om ungdomars villkor, fältassistenter, pekade på att de platser och stråk som de angav dels var platser där ungdomar kan antas uppleva otrygghet, men också platser där ungdomarna utgör själva otrygghetsmomentet genom att det är samlingsplatser. Dessa platser utgör förmodligen inte platser som ungdomar själva skulle peka ut som otrygga, men som ur vuxensynpunkt kan anses vara platser där ungdomar kan fara illa. Exempel på det senare är undanskymda platser som ofta är samlingspunkter för ungdomar, bortom vuxnas och andras kontroll, såsom exempelvis paviljongen i stadsparken och skolgårdar.

Gruppen **Äldre** visade sig vara svår att pricka ut på karta, kanske för att deras rädsla är mer generell än situationsbunden. Som forskningen visar vistas också äldre ute i mindre utsträckning än andra, varför det kan vara svårt att peka ut specifika platser. De platser som pekats ut är av karaktären ”ungdomsställen”, där det är vistas mycket ungdomar och där man då är underrepresenterad och känner sig främmande.

2.5 Andra grupper

Vad gäller personer med **olika typer av funktionsnedsättningar**, framförallt rörelsenedsättningar, har tryggheten en lite annan innebörd än för den som inte har funktionsnedsättningar. För många handlar det om att kunna ta sig fram överhuvudtaget, att känna trygghet i att veta att man kommer dit man ska. Då består hindren för detta i markeringar av trappsteg, av tillräckligt säkra övergångar, att inga fysiska hinder finns i vägen osv.

De platser som pekades ut av företrädare för handikapporganisationerna skiljer sig annars inte särskilt mycket från andra befolkningsgrupper. En företrädare menade dock att upplevelsen av otrygghet är än värre för någon med funktionsnedsättning, för att dessa har svårare att snabbt ta sig från plasten.

För personer med hörselnedsättning kan en bullerstörd miljö upplevas otrygg, för att det i högre utsträckning än för normalhörande begränsar vad man annars kan höra. En hörselnedsättning kan också ge en högre upplevelse av otrygghet när man inte kan nyttja sina andra sinnen, exempelvis är möjligheten att upptäcka potentiella faror som kommer bakifrån lägre. Detta gör exempelvis att separerade gång- och cykelvägar kan öka upplevelsen av trygghet/osäkerhet hos denna grupp.

3 Stadsbyggnads agerande i trygghetsfrågor

I intervjuerna ställdes en generell fråga om vad intervjupersonen ansåg att stadsbyggnadskontoret/samhällsplanering/drift och underhåll kan göra annorlunda/bättre för att skapa bättre förutsättningar för en trygg tätortsmiljö ur ett jämställdhetsperspektiv. Svaren har grupperats enligt några återkommande teman:

3.1 Diskussion och process på stadsbyggnadskontoret

Informanternas uppfattning om frågans närvaro på stadsbyggnad skiljer sig åt. De flesta upplever dock att trygghetsdiskussionen är närvarande och att det framförallt är i äldre miljöer som problemen finns. Från en av handikapporganisationerna pekar man på att det finns en ”vi-känsla” gentemot andra aktörer – att man jobbar för samma sak.

Kritiker finns dock också och dessa menar att en tydligare strävan behövs, och att nya miljöer visst saknar ambitioner kring att skapa trygghet. En av processledarna upplever en velighet på tjänstemannanivå generellt när det gäller åtgärder som har med människor och dessas upplevelser att göra. Om man inte tar ställning på tjänstemannanivå bör man åtminstone kräva av politiken att ta ställning. Från flera håll framhålls också att man behöver tydligare mål att förhålla sig till, snarare än färdiga lösningar eller åtgärder i efterhand.

Polisen, som ju svarar på remisser på planer pekar på att man behöver tänka mer i trygghetsperspektiv på stadsbyggnad och framförallt uttrycka det i planbeskrivningar. Ofta kan man spåra tank kring trygghetsfrågor i planer, men det synliggörs sällan. Det är framförallt tekniska aspekter som styr planerna, men andra värden behöver också synliggöras. Ofta tycks också de estetiska värdena krocka med trygghetsvärden. Från en av

handikapporganisationerna framfördes också att man tänker för lite på funktion och användningen av de platser man planerar för. En lösning för att få in ett sådant tänk är att låta fler ärenden gå via ritnings- och granskningsgruppen.

Ett problem som uttryckets på tekniska kontoret var att ingen riktigt äger frågan om trygghet. Istället är det en fråga som ytterligare lagts på arbetsbördan och upplevelsen är att ingen riktigt har tid för den. Från tekniska kontoret framfördes också en upplevelse av att detaljplanerna går för fort, att man inte hinner med att tänka in alla aspekter.

3.2 Fysiska aspekter

Synpunkter lämnades också kring rent fysiska aspekter – vad det är man konkret bör tänka på. Dessa aspekter kan sammanfattas i tre typer:

- att undvika att skapa **skrymslen och vrår** som ger oöverskådliga miljöer och också erbjuder samlingsplatser/gömsällena för "ljusskygga" personer. Här spelar också **belysning** en stor roll. Ett konkret problemområde kom upp där garagen var byggda så att man inte såg parkeringsplatsen från husen och som gjorde denna plats otrygg och också ger tillfällen för bilbrott.
- Att **skapa folkliv och rörelse**, genom verksamheter som har öppet vid olika tider på dygnet eller genom att underlätta för föreningsverksamheter i lokaler. En annan informant pekade på att skolor som förläggs i tidigare industri- och verksamhetsområden är något som börjar komma, och menar att detta kan vara problematiskt ur trygghets- och säkerhetssynpunkt, då det är ödsliga områden i övrigt kvälls och nattetid och dessutom inte är byggt för gång- och cykeltrafikanter.
- **Parker** och **Tunnlar** är miljöer som utgör ett återkommande dilemma. Parker är en miljö som uppskattas dagtid, men som utgör en otrygg miljö under de mörka timmarna på dygnet. Det viktigaste är då att det måste finnas bra alternativ till att gå genom parken, eller att den väg som finns genom parken är upplyst/lyser upp omgivningarna ordentligt.

Ett positivt exempel gällande fysiska aspekter framfördes också – gällande sträckan Köpmangatan, mellan Engelbrektsgatan och Stortorget, där informanten tyckte det var särskilt bra belysning.

3.3 Andra åtgärder

Andra åtgärder handlar bl.a. om **uppföljning och information**. Dels uppföljning från trygghetsvandringar, dels andra åtgärder som görs. I ett av exemplen handlade det om att handikapprådet varit med och investerat i trygghetsåtgärder, men där uppföljning om vad som sedan genomfördes har varit dålig. Information om ombyggnad och liknande är också särskilt viktigt för synskadades trygghet, då deras framkomlighet grundläggs i att de är vana vid miljön och känner till var de kan röra sig. Detta har varit problematiskt med ombyggnationerna inne i centrum.

Flera pekar också på att jämställdhet i samhället i stort behöver öka för att skillnad i upplevelsen av trygghet ska öka. Polisen pekar på att andelen fasttagna/dömda våldtäktsmän behöver vara högre och att omhändertagandet av utsatta kvinnor behöver bli bättre.

Processledarna diskuterade också formerna för trygghetsvandringar mer utförligt. Någon pekade på behov av vidare tänk kring hur dessa bör utformas i framtiden. Exempelvis kan man fundera mer på riktade vandringar, utifrån var man bor, eller utifrån grupptillhörighet. Generellt pekar man dock på en god uppslutning från stadsbyggnadskontoret, dock främst

från tekniska kontoret. Även från BRÅ:s sida konstaterades ett behov av att systematisera rapportering från trygghetsvandringarna, så att man bättre kan följa utveckling över tid.

Från BRÅ önskar man att kommunens NYKO-områden (nyckelkodsområden – en statistisk områdesindelning) anpassas till att matcha polisens områdeskoder för att kartera begångna brott, så att man har en uppdaterad information om brottsutsatta miljöer.

Generellt pekar handikapporganisationerna på att ritnings- och granskningsgruppen kan användas i högre utsträckning, samt att låta någon från dem ”testa” olika miljöer för att kunna sprida att det faktiskt går att ta sig fram där.

En upplysning är att ett nytt trygghetsarbete är på gång i kommunen, med en arbetsgrupp med tydliga ingångar i kommunen utifrån tre funktioner – stadsutvecklare, gatu/park och belysning. Gruppen leds av ÖreBRÅ och ska också ha delegation på beslut om finansiering och ansvara för användning av de trygghetspengar som sätts av årligen.

4 Förslag till fortsatt arbete

- Inventeringen kan **kompletteras** med flera andra delar. Exempelvis kan trafiksäkerhetsfrågor läggas till i högre utsträckning. Nu finns två skikt som framförallt beskriver sådana dilemman, men det kan kompletteras med mer information. Likaså skulle materialet kunna kompletteras med faktiskt brottsutsatta platser, genom att skapa möjligheter att samköra med polisens brottsstatistik. Problemet är att man har olika områdesindelningar på kommunen resp. polisen.
- Inventeringen kan också kompletteras med flera delar av staden – vissa delar täcks i det material som finns idag inte in alls.
- Stadsbyggnad behöver **delta i den nystartade trygghetsgrupp** som finns centralt i kommunen. Detta är till gagn både för den gruppen och för stadsbyggnad, då det annars riskerar att enbart arbetas med åtgärder i efterhand. Genom deltagande i gruppen finns också närmare tillgång till finansiering av olika projekt.
- Det behövs en **diskussion** kring i vilken utsträckning man ska åtgärda och vad det är man ska åtgärda. Trygghetsfrågan är komplex och det är viktigt att reflektera över vilka åtgärder som gör skillnad. Dock kan man fundera över de miljöer som generellt återkommer i intervjuerna och där det finns liknande i olika delar av staden, exempelvis tunnlar.
- Överlag kan resultatet av sådana diskussioner **lyftas i planbeskrivningar**. Ofta finns kanske ett trygghetstänk i planarbetet som dock inte syns.
- Inventeringen bör användas i **behovsbedömningen** och i tidiga skeden av planprocessen. Förmodligen resulterar det aldrig i en betydande miljöpåverkan, men det är ändå viktigt för att tänka i termer av konsekvenser av planeringen. Detta bidrar också till att lyfta diskussionen om trygghetsfrågan.
- Överlag ger detta material inte svar på var människor själva uppger att de känner sig otrygga. Detta är kanske framförallt problematiskt när det gäller barns och ungdomars otrygghet, då en del av de platser som utpekats är sådana som från vuxensynpunkt anses ”olämpliga” eller ”farliga” för barn och unga.
- ÖreBRÅ leder i dag det trygghetsskapande arbetet i Örebro. Dock är det viktigt att ha i åtanke att de är ett brottsförebyggande råd som framförallt sysslar med brottsförebyggande åtgärder, något som inte nödvändigtvis behöver vara detsamma som trygghetsskapande åtgärder.

- Fortsatt arbete med trygghetsvandringar är viktigt. Flera av informanterna pekar på problem med trygghetsvandringarna, och man ifrågasätter exempelvis vad siktrensning av en buske egentligen tillför. Dock är det viktigt att ha i åtanke att det är ett forum för påverkan som säkerligen kan öka känslan av påverkansmöjlighet och tilliten i stort.

5 Plan för uppföljning

För att trygghetsinventeringen ska vara relevant behöver den uppdateras med jämna mellanrum. Förslagsvis ansvarar trygghetsgruppen på Stadsbyggnadskontoret med projektledare för uppdatering, med roterande schema. För att uppdatera kan förslagsvis kartskikt skrivas ut, med attribut numrerade och beskrivna intill, så att informanter själva kan uppdatera informationen.

Den nya informationen kan sedan skrivas in i inventeringen.

Förslagsvis kan också inventeringen kompletteras med fler intervjuer, exempelvis med fler företrädare för olika befolkningsgrupper, ÖBOS:s distriktschefer o.d.

Informanter trygghetsinventering		
Funktion	Kontaktperson	Intervjunummer i geobas
Polisen		
1. Ansvarig för förebyggande arbete	Hans Ekerbring	16.
2. Analytiker	Markus Johansson	19.
Kommunen		
3. Kollektivtrafiksamordnare	Bo Fredriksson	13.
4. Cykeltrafiksamordnare	Eric Poignant	14.
5. Processledare (kultur- och medborgarförvaltningen)	Mikael Ekman (Brickebacken)	10.
	Gunn Wentzel (Baronbackarna)	7.
	Tomas Gustavsson (Varberga, Oxhagen, Norr)	9.
	Johan Westblad (Vivalla)	8.
6. Fältassistenter:	Anna Nickander Anna Rolf	22
7. ÖreBRÅ	Sören Svensson	11.
8. Tekniska förvaltningen (park)	Hasse Andersson	21.
9. Tekniska förvaltningen	Tomas Hjelm	12.

(belysning)		
10. Tekniska förvaltningen (trafiksäkerhet)	Eva Li Westerberg	25.
Organisationer		
11. DHR	Frank Lundin	18.
	Anders Karlsson	20.
12. De hörselskadades riskförbund	Birgitta Tell	24.
13. Synskadades riksförbund	Gun-Britt Lundkvist	17.
14. Syrianska föreningen	Caroline Barsoum	23
Övrigt		
15. Trafiknätsanalys		5, 6

6 BILAGA 1: Diskussion kring trygghetsfrågan

6.1 Trygghetsbegreppet

Begreppet trygghet är ett vitt omfattande begrepp som består i många delar. Trygghet handlar i dess större betydelse om tillit till andra människor och institutioner i samhället, men då samhällsplaneringens arbetsområde omfattar den fysiska miljön brukar man begränsa begreppet till att handla om att skapa miljöer som människor trivs och vill vistas i utan att känna obehag. Dessa miljöer influeras dock av flera aspekter, där den situationella, dvs. det fysiska rummets utformning är en av flera delar. Upplevelsen av platsen påverkas dock även av *mentala* aspekter, som baseras på rykten, tidigare erfarenheter och bilder i media, samt *sociala* aspekter som handlar om individens förutsättningar baserat på kön, ålder, klass och maktsituation.⁵

Nära förknippat med trygghetsfrågan är frågor om säkerhet och brottspreventivt arbete, som dock inte har ett direkt samband med upplevelser av trygghet. Upplevelsen av otrygghet hänger samman med var den faktiska brottsligheten sker, men också föreställningen om var brott *kan* ske.⁶ Dessutom kan åtgärder för att öka säkerheten i extremfall bidra till att öka känslan av otrygghet. Göran Johnsson, ordförande i rådet *Tryggare och mänskligare Göteborg* uttrycker det såhär:

”I en bunker är man säker, men är man trygg?”⁷

Därför är det traditionella brottspreventiva arbetet ofta otillräckligt och ibland kontraproduktivt. Genom att fokusera på risker riskerar man att rädslan för brott istället ökar. Det brottspreventiva arbetet behöver därför kompletteras med ett trygghetsskapande arbete.⁸

Samtidigt är det trygghetsskapande arbetet i sig inte oproblematiskt. Trygghetsåtgärder handlar ofta om förstärkt belysning, att inte skapa vrår, ta bort buskage etc. Samtidigt skapar dessa miljöer ibland också spännande delar av en stad, eller som är vackra och njutbara dagtid. Det viktigaste är att de stråk där man måste gå för att komma till viktiga målpunkter, som jobb, busshållplats, affär m.m. upplevs som trygga och säkra under alla tider på dygnet.⁹ För stråk där människor med nödvändigt måste ta sig fram krävs att det finns alternativ.

6.2 Skillnader i upplevelser av trygghet

Upplevelsen av trygghet är något som i undersökningar visat sig variera mellan olika grupper. Den gängse bilden är att unga män i ganska liten omfattning uttrycker att de känner sig otrygga av att röra sig ute på nätterna, medan äldre kvinnor i hög omfattning uttrycker en sådan otrygghet. Brottstatistiken visar dock att det är unga män som i störst utsträckning utsätts för våldsbrott medan äldre kvinnor mer sällan drabbas. Denna paradox är dock inget motiv till att negligera trygghetsfrågan då just *upplevelsen* av otrygghet har stora konsekvenser för hur man väljer att utnyttja eller inte utnyttja stadens offentliga rum. I Boverkets *Brott, bebyggelse och planering* från 1998 uttrycker man det så här:

⁵ Klarqvist Björn *Inga enkla grejer* 2004 (inom ramen för Tryggare och mänskligare Göteborg)

⁶ BRÅ *Bebyggelseinriktade åtgärder mot brott och otrygghet* 2002

⁷ SKL *Fem olika sätt att arbeta för ökad trygghet och säkerhet – Erfarenheter från fyra kommuner och ett landsting* Rapport 2009.

⁸ Klarqvist Björn *Inga enkla grejer* 2004 (inom ramen för Tryggare och mänskligare Göteborg)

⁹ FRÅN TRYGGHETSRADET GBG....

Rädsla i sig är ett problem. För stora grupper av människor, framförallt kvinnor och äldre, begränsar rädslan påtagligt vardagens möjligheter att använda stadens miljöer. Rädsla för att drabbas av våld eller annan brottslighet gör att människor håller sig borta från offentliga platser, speciellt efter att det blivit mörkt. Rädslan blir en barriär för att delta i stadens offentliga liv. Om få människor använder stadens offentliga platser blir den informella sociala kontrollen liten och är i sig ett hinder mot ett gott stadsliv.¹⁰

Den stora skillnaden mellan kön består just i att otryggheten får större konsekvenser för kvinnor som i högre utsträckning än män uppger att otryggheten får dem att ändra sitt beteende. Kön är den mest utslagsgivande faktorn, men samverkar också med andra villkor, såsom utrikes födda, ålder och funktionshinder.

Birgitta Andersson, forskare inom trygghetsområdet, pekar på att skillnaderna i upplevelser av otrygghet beror på ojämställda villkor i samhället överlag, och därför inte går att bygga bort helt. Dock menar hon att det är möjligt att skapa tryggare miljöer.¹¹

6.3 Byggd miljö och trygghet

Åtgärder för att skapa tryggare miljöer är mycket bundet till situationen och hur det ser ut på platsen. Dock pekar forskning och utredningar som gjorts på ett antal återkommande teman. Det handlar dels om att se till staden som helhet, att inte enbart se till det lokala sammanhanget utan också till gatunät m.m. i ett större sammanhang. Dels handlar det om specifika delar av staden, såsom utformning av trafikrummen, parker och grönytor som återkommer. Framförallt lyfts överblickbarhet utan ödslighet och möjligheten till alternativa vägar fram. Slutligen fokuserar åtgärdsarbetet på det sociala livet, dvs. att bygga för att skapa socialt liv och att locka till vistelse i det offentliga rummet. I detta ingår också att det inom trygghetsarbetet är viktigt att involvera brukare, invånare, inte bara för kunskapsinsamlande, utan också för att delaktigheten i sig är ett sätt att öka graden av tillit och trygghet.¹² För mer information finns en rad skrifter såsom *Brott, bebyggelse och planering* från Boverket (98), *Tryggare stad - Går det att åtgärda rädslans platser* (Listerborn och Holm 05), *Bo Tryggt 05* m.fl.

7 Bilaga 2. Användarmanual av trygghetsskikt

7.1 Hur läser du kartsiktet i webbkartan?

Kartsiktet visar en sammanställning av ett antal identifierade stråk och platser som enligt uppfattning upplevs som otrygga av många, eller av specifika grupper.

För att få ytterligare information om stråket/platsen kan du klicka på "I" (Information) och får då fram dels vilken grupp det är som känner sig otrygg, vilken tid på dygnet det rör sig om dels ett resonemang kring *varför* man känner sig otrygg på platsen. Eventuella tidigare åtgärder på platsen går också att utläsa. I fråga om vilken grupp som känner sig otrygg har kategorin "**ej kategoriserad**" oftast använts, vilket betyder att det gäller alla, oavsett kön eller

¹⁰ Boverket *Brott, bebyggelse och planering* 1998 s 63

¹¹ Boverket, Andersson Birgitta *PM Trygghet i stads- och tätortsmiljöer ur ett jämställdhetsperspektiv* 2008

¹² Listerborn, Holm *Kan man förändra rädslans platser* (05), Boverket *Brott bebyggelse och planering* (98) Tyrens *Tryggare Lund – en idéskrift om hur utformning av den fysiska miljön kan bidra till en ökad trygghet* 2008

ålder. På samma sätt betyder ”**odefinierad**” på tidpunkt att situationen kan antas råda hela dygnet.

7.2 Vad kan man dra för slutsatser?

Från materialet kan man dra slutsatser om den **specifika platsen**. Materialet visar en uppfattning om att ett större antal känner sig otrygga på platsen och ett antagande om varför det är så. Man kan också få information om när på dygnet detta problem antas vara, och huruvida en åtgärd har vidtagits eller inte. Möjligen kan man dra slutsatser om att en plats/stråk som pekats ut i många intervjuer är mer problematiskt än en plats som enbart märkts ut i en intervju.

7.3 Vad kan man INTE dra för slutsatser?

- Att alla otrygga platser i Örebro tätort har täckts in genom inventeringen.
- Att en plats som exempelvis märkts ut som otrygg för kvinnor 19-64 gäller ALLA kvinnor mellan 19-64.
- Om var det är OTRYGGAST i Örebro överlag.

7.4 Analys

För att göra ytterligare analyser behöver du tillgång till geodata och en connection till materialet som ligger i ORACLE och heter otrygghetsinventering. I analysmaterialet kan man också välja att släcka/tända olika skikt, och exempelvis välja bort det som har med trafikmiljöer att göra m.m.

8 Referenser

Boverket *Brott, bebyggelse och planering* 1998

Boverket, Andersson Birgitta *PM Trygghet i stads- och tätortsmiljöer ur ett jämställdhetsperspektiv* 2008

Boverket <http://www.boverket.se/Planera/planeringsfragor/Trygghet-och-sakerhet/> 2009-11-03

BRÅ *Bebyggelseinriktade åtgärder mot brott och otrygghet* 2002

Folkhälsoinstitutet <http://www.fhi.se/sv/Om-oss/Folkhalsopolitikens-malomraden/> 2009-11-13

Klarqvist Björn *Inga enkla grejer 2004* (inom ramen för Tryggare och mänskligare Göteborg)

Listerborn Carina *Tryggare stad – kan man förändra rädslans platser?* 2005

SKL *Fem olika sätt att arbeta för ökad trygghet och säkerhet – Erfarenheter från fyra kommuner och ett landsting* Rapport 2009.

Örebro Kommun *Övergripande strategier och budget för år 2010 med flerårsplan 2011-2012*

Örebro Kommun, *Byggnadsnämndens förslag till Budget och verksamhetsplan 2009*