

Säkerhet & Trygghet

av: Anna Ahlstrand

En stad bör fungera för alla. Människorna i den, oavsett kön, ålder eller bakgrund, ska kunna röra sig fritt på gator och torg utan att känna sig osäkra eller otrygga. Det ska vara en stad med valmöjligheter och variation. En stad där man ska kunna åka bil, cykla eller åka kollektivtrafik till arbetet eller skolan utan att löpa risk i trafiken. En stad där man ska kunna gå till parken med sina vänner och känna sig trygg och sedan kunna ta sig hem när det är mörkt utan att vara rädd för att bli överfallen. En stad där man ska kunna släppa ut barnen till lekplatsen utan att det händer dem något. En stad eller stadsdel ska även vara attraktiv för ögat, en plats där man känner sig hemma och kan komma till ro. Säkerhet, Trygghet, Trevnad och Skönhet är, enligt mig, fyra viktiga byggstenar och utgångspunkterna i staden.

Är det då så vi känner oss och skulle beskriva den stad, eller område vi bor i? I många fall är det tyvärr inte alltid så och vid närmare eftertanke är det kanske för att någon av faktorerna saknas. Det är svårt att ringa in ett så stort ämne och det finns säkert fler faktorer än just Trygghet, Säkerhet, Trevnad samt Skönhet som leder till en trivsamt stad men jag anser ändå att det är dessa byggstenar som ständigt återkommer när det diskuteras om att förbättra staden och dess utomhusmiljö. Går det då att uppfylla dessa faktorer genom fysisk planering? Jag anser efter egna erfarenheter, den litteratur jag har läst samt de teoretiker jag har studerat att fysisk planering har ett grundläggande värde för att förbättra och påverka vardagslivet och att genom studier av platsen och det sociala livet kunna skapa ett trevligare, säkrare och tryggare stadsdel.

För att inte examensarbetet ska bli alldeles för stort har jag valt att framförallt koncentrera mig på två teman, nämligen Trygghet och Säkerhet. Jag kommer också snudda vid temana Skönhet och Trevnad, hur man upplever platsen, sitt bostadskvarter samt hur vi genom utformningen och stadsplanering kan erbjuda trygga och säkra livsmiljöer och trafiklösningar som också är vackra och skapar trivsel. Som underrubriker till Trygghet och Säkerhet har jag valt att studera Trafik och Kommunikation för att skapa en Trygg och Säker stadsdel. Jag har även studerat:

Jane Jacobs, Oscar Newman, Alice Coleman, Bo Grönlund, Bill Hillier samt Jan Gehl och deras åsikter kring en trygg och säker stad. Utifrån deras och mina kunskaper och erfarenheter har jag sedan satt upp riktlinjer till ett planförslag för projektområdet Prim. I kapitlet om Trafik och Kommunikation kommer jag att beskriva hur tänkande kring trafikutformning har utvecklats i Sverige och de olika råd kring trafiklösningar som framkommit samt vad jag anser viktigt att ta med i planförslaget. Jag har däremot valt att inte gå in på vad buller och utsläpp har för effekt på områdets trevnad. Av de författare jag har studerat skriver flera om brott och brottsförebyggande åtgärder för att uppleva den trygga staden. Här har jag valt att inte beskriva vilka grupper som anser sig vara eller är mest utsatta i samhället samt deras eventuella rädsla för brott. Inte heller har jag gått in på var brotten begås samt vilka typer av människor som begår dom. Jag går heller inte in på *fysiska hinder* mot brott som mekaniska stöldskydd av typen lås, larm och belysning eller *symboliska hinder* mot brott såsom skyltar. Däremot diskuterar jag *sociala hinder* mot brott som främjar den informella sociala kontrollen, exempelvis en ökad överblickbarhet och synlighet genom fönsterplacering, placering av källarutrymmen, organisering av parkeringsplatser och lekplatser etc.

Trafik och Kommunikation

Transport/förflyttning av varor och personer blir allt viktigare i vårt samhälle. Trafiksystemet har stor betydelse för det offentliga livet i en stad, för förflyttningar, men även för att möjliggöra möten med andra människor. Trafiknätet innebär olika miljöer; cykel- och bilvägar, kollektivtrafiken, parkeringsanläggningar etc. vilka både kan vara farliga och innehålla platser som många upplever som otrygga.

Stadens trafiksystem

Vad som prioriteras i stadsrummet har ändrats under de senaste åren. 1968 kom Trafikrådet ut med SCAFT- *Riktlinjer för stadsplanering med hänsyn till trafik- säkerhet* där framkomlighet och Tillgänglighet prioriterades. Principerna kring SCAFT låg mycket i tiden då den skrevs då bilismen och trafiken ökade och därmed också olyckorna. Stina Sandels forskning visade på att barn inte kan lära sig att vistas i trafiken på ett säkert sätt förrän i tio-tolvårsåldern. Därför förespråkades

områden helt med grannskapstanken som en viktigutgångspunkt samt att de särskilda trafiklederna också skulle ha differentierade hastigheter.

Med tiden började man se nackdelarna med trafikplaneringarna. De var ytkrävande och behandlade inte kollektivtrafiken över huvud taget. Från att bara ha tillämpat principerna i nyplanerade bostadsområden började man på 1970-talet även tillämpa dem på redan befintliga områden och då bland annat på Östermalm i Stockholm. Detta misslyckades dock delvis då det blev ett komplicerat vägnät som var svårt att hitta i samt att säkerheten och miljön inte förbättrades så mycket som man hade önskat. (Holmberg se Nyström 2000 s 99-100)

I nästa skrift –TRÅD 82 – *Allmänna råd för planering av stadens trafiknät* behandlades alla trafikslagen. Många av SCAFTs trafikråd fanns kvar såsom trafikseparering och differentiering men man försökte ta mer hänsyn till skönhet, trevnad och sundhet. Här utgås det också från grannskapstänkandet i både befintlig bebyggelse och nybyggda områden vilket har kritiserats då det är svårt att urskilja tydliga grannskap med hänsyn till trafiken. (Holmberg se Nyström 2000 s 101)

I ARGUS som gavs ut 1987 formulerades följande dimensioneringskrav:

- Gator och lokalnätet bör dimensioneras för god trafiksäkerhet särskilt för gående och cyklister. Bilars hastighet bör vara låg.
- Konflikter mellan gång- och cykeltrafik och biltrafik bör minimeras.
- Framkomligheten för bilar kan vara låg men åtkomligheten bör vara god. Entréer etc. ska kunna nås. Om linjetrafik med buss förekommer bör bussarna ges god utrymmesstandard. (Holmberg & Hydén 1996 s 172)

Här beskrivs även olika åtgärder som bör följas vid utformning av ett bostadsområde för att öka säkerheten i trafiken. Här nämns att

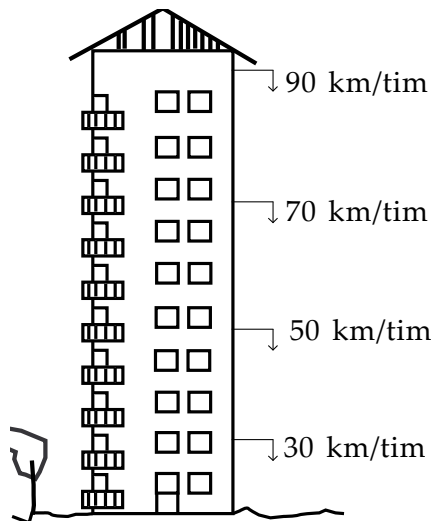
- Bostadsområden bör utformas med återvändsgränder för att undvika genomfartstrafik.
- Gatusträckor längre än 150-200 meter bör utformas med hastighetsdämpande åtgärder. Exempel på åtgärder är: användning av annan gatubeläggning eller gatsten, smala ner körfälten (rekommenderat 3,5 meter), farthinder (Holmberg & Hydén 1996 s 172)

I Holland, på 60-talet började man experimentera med lokalgatan för att den skulle kunna få fler användningssätt än för bara trafiken. Gaturummet skulle vara för alla men på den fotgängares villkor. Denna gatutyp kallas för "Woonerf" (gårdsgata) och här får man inte köra snabbare än en hastighet på 15 km/timme. Utformningen hjälper till att hålla ner hastigheten med hjälp av annan gatubeläggning, träd, bänkar och annat som även hjälper till att försköna gaturummet. (Holmberg & Hydén 1996 s 176)

TRÅD 92 *Trafikråd -Handbok för omsorg om trafik och bebyggelse i städer och tätorter* är en omarbetning av TRÅD 82 och har getts ut av Boverket i samarbete med Naturvårdsverket, Vägverket och Kommunförbundet. Målet med skriften är att uppnå en för samhället hållbar utveckling.

Dessa grundläggande mål bör tas hänsyn till:

- god trafiksäkerhet
- skydd mot miljöförstöringar
- god tillgänglighet och effektivitet



Illustrerar förhållandet mellan höjd och hastighet. (Holmberg se Nyström 2000 s 102)

- användbarhet för funktionshindrade
- låg och effektiv resursanvändning
- omsorg om stadsmiljön
- beredskap för förändring

Några år senare utkom skriften "Lugna Gatan" 1998 – *En planeringsprocess för säkrare, miljövänligare, trivsammare och vackrare tätorter* där man i viss mån tar avstånd från grannskapstänkandet utan att förlora säkerheten. Skriften har en annan utgångspunkt där bilen får förekomma praktiskt taget överallt men med reducerad hastighet, på fotgängarens villkor. Trafiken separeras alltså inte på samma sätt som i SCAFT där man i princip inte kunde komma in i bostadsområdena med bil. En viss differentiering sker dock då skriften förespråkar uppdelning av trafiknätet i lokalgata och huvudgata. Lugna Gatan bygger på förhållandet mellan bilisten och den oskyddade trafikanten, mellan hastigheten och risken att dö. Olika studier har gjorts kring detta samband där man ser att vid höga hastigheter är det svårt att överleva en olycka.

Holmberg beskriver i sin artikel att människan inte har samma respekt för hastighet som för höjder. Kollision i olika hastigheter kan jämföras med fall från olika höjder där en hastighet på 30 km/timme motsvarar ett fritt fall på 3 meter och där en kollision i 50 km/timme motsvarar ett fritt fall på 8 meter och en hastighet på 70 km/timme motsvarar 30 meters fall. Författaren menar också att om hastigheten ökar blir det svårare att gå över en gata och trafiken upplevs därför som en barriär. Förslag för att sänka hastigheten är att minska gatubredderna och att ha separata körfält för bussar och utryckningsfordon. Ett annat metod är att bygga gupp och avsmalningar. Guppen har visat i en studie som gjorts på LTH att de bilister som kör sakta och med jämn fart minskar buller och utsläpp medan de (vilka som tur är färre) trycker gasen i botten vilket ger en ryckig körning orsakar mycket utsläpp och buller.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken måste planeras på ett säkert och tryggt sätt. På kvällen finns det många hållplaster som ligger i mörker, i närheten av buskage eller på ödsliga gator vilket kanske gör att de inte används. Att bussen åker in i området och inte släpper av personen ute vid stora vägen är också en åtgärd. Tryggheten ökar om personen från busshållplatsen kan ses och bli sedd. Tryggheten ökar även om bussarna kommer med täta intervaller, om det finns människor i rörelse samt om hållplatsen placeras i anslutning till exempelvis en kiosk eller taxistopp. Det är även viktigt att belysningen kring hållplatsen är god. (Boverket 1998 s 78)

Gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägar måste liksom kollektivtrafiken också planeras väl. En cykelväg som löper genom en mörk skogsdunge undviks ofta på natten när det är mörkt och det måste därför finnas en alternativ väg. På natten vill folk helst ta sig fram där det är upplyst och människor finns i rörelse. Det är viktigt att ha bra sikt och överblick framåt och kring cykelvägen. För den gående är det viktigt att trottoarerna görs tillräckligt breda för att tillåta möte, samt trottoarer på både sidor av körfältet planeras för att fotgängaren ska få större valmöjlighet. Belysningen av gång och cykelvägar är viktig så att den inte endast lyser upp bilisterna eller kastar för långa skuggor vilka kan uppfattas som skrämmande. (Boverket 1998 s 80)



Prioritera gående och cyklister



En typ av hastighetsdämpande åtgärder är varierad markbeläggning

I projektområdet vill jag skapa en trygg och säker trafikmiljö genom att:

Prioritera fotgängaren och cyklisten genom att:

- Skapa gång- och cykelvägar
- Göra gångvägarna breda
- Planera för gångbanor på båda sidor om körfältet
- God belysning i "mänsklig skala".
- Skapa gårdsgator

Hastighetsdämpade åtgärder såsom:

- Ändrad markbeläggning
- För långa raksträckor undviks
- Smala körfält
- Farthinder

Skapa vändplatser inne i bostadskvarteren för att minska genomfartstrafik

Säkra korsningar

Kollektivtrafik planeras säkrare genom att:

- Dra in den i området
- Placera busshållplatserna synliga (kunna ses och bli sedd) och gärna i närheten av annan service

Trygghet

Att känna sig trygg i en stad och i den boendes närmiljö är ett krav för att vi ska trivas och må bra. Det finns många genom åren som har studerat livet i staden för att kunna hitta det bästa och mest lämpade sättet att bygga och planera en trygg stad på. Dessa ideal ändras beroende på var i världen man befinner sig. Jag har valt att studera Jane Jacobs, Oscar Newman, Alice Coleman, Bo Grönlund, Bill Hillier samt Jan Gehl och kort sammanfatta deras teorier. Information ifrån dessa författare är tagna ifrån Louise Nystöms bok *Stadsdelens vardagsrum- ytterstadens offentliga platser och liv* samt Boverkets rapport *Brott, Bebyggelse och Planering*. Sist sammanställer jag de tankar som jag anser skulle kunna passa bäst i projektområdet Prim.

Jane Jacobs

Författaren och journalisten Jane Jacobs beskriver i sin bok *The Death and Life of Great American Cities* (1961) variation, mångfald och trygghet som är hennes genomgående byggstenar. Hon uttrycker stark kritik mot 50- och 60-talets trädgårdsstad då den, enligt författaren förstörde staden kvalitéer. Hon menar att variationen och mångfald är stöttstenarna i en stad, där alla okända ansikten du ser på gatan hjälper till att skapa storstadskänsla och trygghet är nyckeln för att människorna ska trivas. Staden måste enligt Jacobs vara varierande, spännande och omväxlande, där det alltid finns människor i rörelse. Jacobs har fyra kriterier för en fungerande stad med mångfald:

1. Blandade primära funktioner och då gärna en blandning mellan både bostäder, arbetsplatser, butiker och kulturinstitutioner.
2. Kvarteren måste vara korta (och gatorna många) för att öka chansen för möten
3. Byggnaderna måste variera i ålder och kondition
4. En tillräcklig hög koncentration av människor. (Listerborn 2002 se Jivén 2003 s 102)

På gatan menar Jacobs är individen anonym, en typ av anonymitet som i sig leder till trygghet då gatorna är fyllda med människor och där en omedveten kontroll av de som vistas där alltid sker. Hon menar att efterkrigstidens bebyggelse med monotona, identitetslösa hus har suddat ut de halvprivata och de halvoftentliga platserna kring och i anslutning till bostaden som är nödvändiga för att människor ska kunna ha kontroll och känna sig trygga. (Boverket 1998 s 17) Byggnaderna ska vända sig mot gatan för att för att människorna i dom kan se vad som händer och ha "eyes upon the street" som övervakar livet på gatan och ökar tryggheten. Detta förutsätter människor vistas på gatorna då Jacobs menar att ingen vill titta ut på en tom gata samt att människor dras till platser där andra människor finns. Hon menar också att service är ett måste för en levande stadskärna och motsätter sig framväxten av externa köpcenter som är ett hot mot staden. (Roberts se Nyström 2000 s 102-104)

Oscar Newman

Författaren och arkitekten Oscar Newman har skrivit boken *Defensible Space* (1973) där han framförallt jobbat med brottsförebyggande stadsbyggnad för att därigenom skapa en trygg stad. Han menar att kriminalitet är kopplad till den fysiska formen och menar att mindre kvarter, eller enheter som är överblickbara är nyckeln till ett tryggare samhälle. Han menar att gator med mindre hus är bättre än stora områden med höghus. I höghus finns det för många grannar att lära känna och veta vilka som verkligen bor där. I små hus bor det färre människor samt att husen står husen tätare. Newman har fyra gestaltungsprinciper han utgår ifrån:

1. Grannskapet bör delas upp i mindre enheter som går att överblicka. Han delar upp staden i privat, halvprivat, halvoftentligt och offentligt där den privata delen är där det är mest ansvarstagande.
2. Fönster bör placeras ut mot gatan för att naturligt övervakning kan ske.

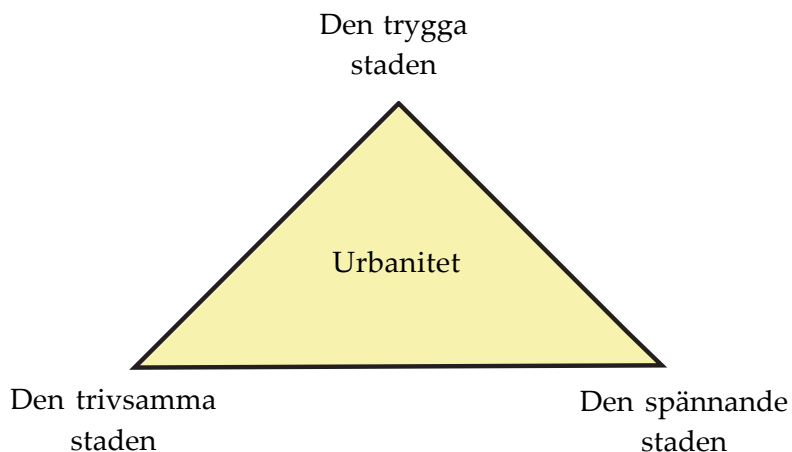


Illustration av Bo Grönlund. (Boverket 1998 s 74)

3. Byggnaderna ska placeras så att den sociala övervakningen och inflytelsesfären inkluderar gatorna.
4. Byggnadsutformningen ska inte planeras så att den pekats ut som konstig eller avvikande.

Newman menar också att det skapas en social kontroll om människor i olika åldrar, med olika livsstilar, bakgrunder, familjestrukturer och inkomster blandas. Han menar således tvärt emot Jacobs att det är den privata sfären som skapar social kontroll och trygghet. (Roberts se Nyström 2000 s 104)

Alice Coleman

Kulturgeografen Alice Coleman har skrivit boken *Utopia on Trial* (1985) efter att med hjälp av Newmans teorier genomfört en studie i Storbritannien. Hon kritiserar efterkrigstidens höghus där många höghusområden kunde identifieras med nedskräpning, graffitimålningar, skadegörelse och upplösta familjer. I dessa områden rådde även rädsla och oro. Hon anser att i storskaliga områden råder tvivel på vad som är offentligt och halvoffentligt och vad som är mitt och ditt, vilket leder till oklara ansvarförhållanden. Både Coleman och Newman har kritiserats för att nästan bara arbeta ur ett arkitektoniskt perspektiv för att skapa en tryggare stad och inte ägnat sig så mycket åt områdets sociala sammanhang. (Boverket 1998 s 17)

Bo Grönlund

Bo Grönlund är arkitekt och lektor vid Konstakademins Arkitektskola i Köpenhamn. Han talar om urbanitet samtidigt som staden måste vara trygg, trivsam och spännande. Han menar att det som byggts under de senaste 150 åren har handlat om att sprida ut och ta bort problem genom att dela upp eller kapsla in människor (Boverket 1998 s 65). Stadsplaneringen har kommit ifrån de regler som skapats under århundraden och man har istället riktat in sig på det moderna

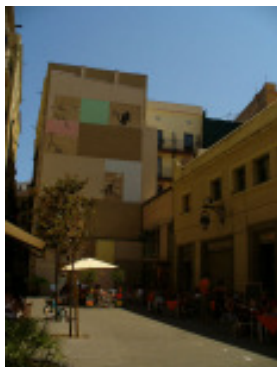
och speciella och därmed skapat en sämre stadsbild. Oftast diskuterar man kring den trygga och trivsamma staden men Grönlund påstår även att spänning är väldigt viktig för en stad och att den oftast glöms bort. Detta innebär att människor i olika åldrar och bakgrunder ska blandas och där stadens fysiska form inte får planeras för mycket för då gör ungdomarna det själva med exempelvis graffitimålningar menar han. Vi som människor har behov av lite kaos och platser som inte är helt trygga för att fortfarande uppleva de stadsmässiga upplevelserna och inte bli uttråkade. För att det ska räknas som urbanitet det vill säga staden menar han att det måste finnas handel, mötesplatser och människor. (Boverket 1998 s 74-75) Gatunätet och dess struktur ska inte heller byggas med en förgrenad struktur, en trädstruktur vilket försämrar möjligheten till möten. (Boverket 1998 s 65)

Bill Hillier

Den engelska arkitektforskaren Bill Hillier och hans kollegor vid University College of London har utvecklat Space Syntax som är en metod som går ut på att studera relationen mellan byggd form och funktionellt utfall. Vad Bill Hillier bland annat har kommit fram till efter sina studier kring Space Syntax är att förekomsten av entréer i fotgängarens rum är avgörande för känslan av aktivitet och trygghet. Det känns otryggt att gå längs gator utan öppningar i fasaden. Bill Hillier menar också att entréerna bör vara av olika slag för att ha folk i rörelse på gatan dygnet runt. Gatunätet bör helst bestå av ett rutnät då rutnätets form ökar chansen för spontana möten. (SpaceScape AB 2007 s 1)

Jan Gehl

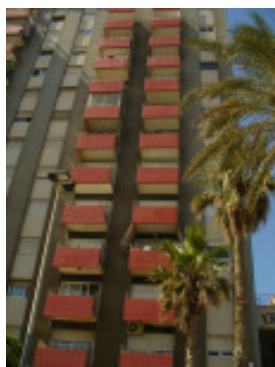
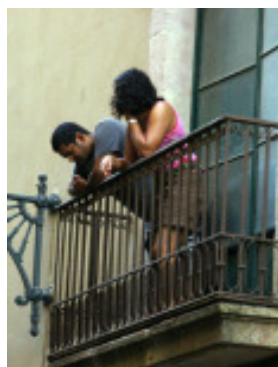
Även den danske arkitekten Jan Gehl förespråkar förekomsten av entréer i fotgängarens rum för att ge mer aktivitet och trygghet till staden. Genom att skapa portar som mynnar olika aktiviteter gör det att innerstaden aldrig "dör ut" på kvällen vilket kan skapa en obehaglig känsla av ensamhet. Exempelvis är bostadsentréer mestadels aktiva morgon och kväll, men har även



Bostadsområde med variation
förespråkas.



Rutnätsplanen
skapar möten.



Låga hus med balkonger och
fönster mot gatan ger mer liv åt
gaturummet än höga hus med
många våningar.

en potentiell aktivitet dag och nattetid och kontorsentréer är mestadels aktiva dagtid och är därför mindre kontrollerande kvälls- och nattetid och så vidare. (SpaceScape AB 2007 s 5) Gehl diskuterar mycket om hur exempelvis platsens utformning får konsekvenser för vårt sociala beteende, vårt ansvarstagande och vår känsla av tillhörighet. Att människorna som bor i och kring området verkligen använder de platser som finns är viktigt så att liv och rörelse uppstår vilket i sin tur skapar trygghet. Han pekar på skräckexempel av utformningar av gator och torg där till exempel bänkar är placerade där ingen vill sitta, stora, ödsliga platser som ska fungera som mötesplatser utan målpunkter och närhet till befolkade stråk. Det kan även vara busshållplatser som nås av bussen men som är svåra att nås av resenären etc. (Kommunstyrelsens förvaltning 2007 s 5) Han menar också att byggnadernas höjd är väsentlig då höga byggnader skapar en distans mellan människan i huset och den på gatan. Balkonger och trappor hjälper till att sammanföra husen och gaturummet och hus högre än fem våningar rekommenderar han inte. Även siktlinjer är viktiga för att ett område ska användas både för de boende och passerande.

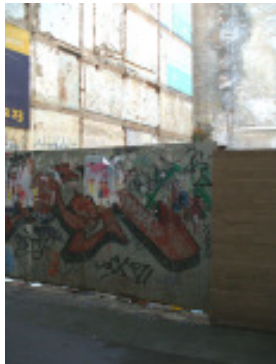
Därför anser Gehl att byggnader bör placeras så att en bra översikt in i och över området kan ges och därmed skapa möjligheter för möten och händelser. (Gehl 1987 s 52)

Jan Gehl konstaterar, med undersökningar från Konstakademins Arkitektskola som grund, att "... där det etableras bättre villkor för stadens liv blir resultatet att fler människor använder staden och att stadslivet blir mer omfattande och mer mångsidigt." (Gehl 1987 s 74)

Genom att studera dessa personer och deras åsikter kring planering och trygghet vill jag applicera följande punkter på projektområdet Prim:



Entréer, öppningar och fönster är viktigt att de riktas mot gatan för att inte skapa döda gaturum.



En välskött stadsmiljö gör att människor trivs bättre.



En levande stadsdel har mycket folk i rörelse och invånare i olika åldrar och från olika ursprung.

- Området ska vara varierande i storlek, färg och form för att skapa identitet men samtidigt använda sig av klassisk arkitektur för att inte området ska falla ur tiden
- Rutnätsplaner förespråkas då det innebär fler naturliga möten
- Kvarteren bör inte vara för stora, opersonliga och stadsmässiga.
- Fönster riktas ut mot gatan för att kunna se och bli sedd
- Entréer och öppningar i fasaden mot gatan för att skapa ett livligare gaturum.
- I området skapas platser som är halvvoffentliga och offentliga där bostaden är privat.
- Området ska vara välskött då det gör att människor trivs bättre
- Det ska vara en stadsdel med varierande storlek på lägenheterna och där människor i olika åldrar, folkgrupper och bakgrunder bor
- För höga, opersonliga byggnader bör undvikas då de bryter kontakten med de boende och de som befinner sig på gatan.
- Hög koncentration av människor

