

# Gröna fingrar och fötterna på jorden

en studie om att öka tryggheten på Kyrktorget i Partille,  
utifrån teorier om walkability och grön infrastruktur



Författare

VIKTOR SALFJORD, MATEA VERIC, HUGO WELTHER

Handledare

Ana Gil Solá

**Kandidatuppsats i kulturgeografi**

VT 2020

Institutionen för ekonomi och samhälle

Avdelning för Kulturgeografi

Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet



**GÖTEBORGS UNIVERSITET**  
**HANDELSHÖGSKOLAN**

Uppsats/Examensarbete: 15 högskolepoäng  
Nivå: Kandidat  
Kurs: KGG310  
Termin/år: VT2020  
Handledare: Ana Gil Solá  
Examinator: Mikael Thelin  
Nyckelord: “trygghet”, “offentliga rum”, “grön infrastruktur”, “walkability”,  
“Kyrktorget”.

## **Förord**

Våra varmaste tack till allmänheten i Partille som tog sig tid att svara på vår enkätundersökning, och Partille kommun som trots den rådande pandemin har tagit sig tid att förse oss med ovärderlig information genom uppsatsens gång. Ett ytterligare tack till vår fantastiska handledare Ana Gil Solá som givit oss konstruktiv återkoppling, uppmuntran och hjälp genom denna utmaning.

Viktor Salfjord, Matea Veric, Hugo Welther  
Göteborg, 2020

## Abstract

This study aims to analyze the relationships between degree of green infrastructure, walkability and perceived social safety in a given geographical location. Previous research has shown how the presence of green urban elements - in addition to functioning as stress reducers - can create well-being and socialization incentives in public places. These, in turn can encourage people to move more by foot or other slow means of conveyance. In the literature, these factors are considered to contribute to strengthening both safety and the connections between the people who use a space. These relationships are investigated through a study of an attempt by Partille municipality to increase attractiveness and perceived security around the centrally located square - Kyrkorget. An analysis of planning documents from the municipality of Partille, shows how the municipality works with the concept of the mixed town but does not have a specific concept for treating pedestrians. The issue of green infrastructure in the urban environment is treated sparingly in the planning documents, with the municipality's green strategy mainly being directed at peripheral areas. The study also included a survey, which found that 70% of respondents demand more life and movement on Kyrkorget in order to increase perceived safety. In our analysis, we argue that this supports the need to increase the square's walkability. However, the survey also found that only 16% of respondents believed that greenery leads to increased feelings of safety. We interpret this as meaning that the relationship between greenery and safety is not as clear and is of a more indirect nature, with increased walkability as "intermediary". We conclude that, although walkability and green infrastructure can provide valuable perspectives when planning for safety, these relationships cannot be captured by a given formula, but the problem should be addressed across sectors.

## Sammanfattning

Studien avser analysera sambanden mellan geografiska platsers grad av grön infrastruktur, walkability (gångvänlighet) och upplevd trygghet. Tidigare forskning beskriver hur närvaron av gröna stadselement – förutom att fungera stressreducerande – kan skapa trivsel och socialiseringsincitament på allmänna platser, som i sin tur kan uppmuntra människor att röra sig på dessa till fots eller med hjälp av andra långsamma färdmedel. Nämnade faktorer anses inom litteraturen kunna bidra till att förstärka såväl trygghet som samhörighet mellan de människor som brukar platsen. Denna tes konkretiseras genom ett nedslag i Partille kommuns strävan efter att öka attraktivitet och upplevd trygghet på och kring det centralt belägna Kyrkorget. En framingsanalys av planeringsdokument från Partille kommun, påvisar hur denna arbetar för faktorer som potentiellt kan bidra till fler fotgängare på Kyrkorget genom begreppet blandstad, men att kommunen överlag saknar ett begrepp för att behandla just gångvänlighet. Dessutom behandlas grön infrastruktur i stadsmiljö sparsamt i planeringsdokumenten, medan desto mer av kommunens grönstrategi riktas mot perifera naturområden. Studien innefattar även en enkätundersökning, vilken visar att 70% av lokalt boende och verksamma efterfrågar mer liv och rörelse på Kyrkorget i syfte att öka tryggheten. I vår analys menar vi att detta understödjer behovet av att öka Kyrkorget grad av walkability. Emellertid visar enkätundersökningen att endast 16% av respondenterna upplever att grönska medför ökade trygghetskänslor. Detta tolkas i studien som att sambandet mellan grönska och trygghet inte är lika tydligt samt är av mer indirekt karaktär, med ökad walkability som "mellanhand". Slutsatser dras också i att även om walkability och grön infrastruktur kan tillföra värdefulla perspektiv i trygghetsplaneringen, kan denna inte enbart luta sig mot en given formel, utan problematiken bör behandlas sektorsövergripande.

<b>Förord</b>	<b>1</b>
<b>Abstract</b>	<b>2</b>
<b>Sammanfattning</b>	<b>3</b>
<b>1 Inledning</b>	<b>6</b>
1.2 Problembeskrivning	7
1.3 Syfte	8
1.4 Frågeställningar	8
1.5 Geografisk avgränsning	8
1.6 Teoretisk avgränsning av begreppet trygghet	9
<b>2 Teori och forskningsöversikt</b>	<b>9</b>
2.1 Val av teori	9
2.1.1 Att definiera trygghet	10
2.1.2 Objektiv eller subjektiv trygghet och tvärssektoriell planering	11
2.1.3 Broken windows theory, trygghet och den fysiska miljön	12
2.2 Grön infrastruktur	14
2.2.1 Grön infrastruktur och upplevd trygghet	15
2.2.2 Biofilisk arkitektur och urban utformning	16
2.3 Walkability	16
2.3.1 Walkability Index	17
2.3.2 Gång i transport- eller rekreationssyfte samt gatunätets betydelse	17
2.3.3 Walkability och social hållbarhet	18
2.3.4 Walkability och trygghet	19
2.3.5 Svensk trafikplanering och walkability	20
2.3.6 Förtäta staden och gå mer?	20
2.4 Grönstruktur, mental hälsa och välmående	21
<b>3 Bakgrund</b>	<b>22</b>
<b>4 Metod</b>	<b>24</b>
4.1 Enkätundersökning	24
4.1.1 Variabler	25
4.1.2 Åldersfördelning	25
4.1.3 Population och urval	26
4.1.4 Utmaningar	27
4.1.5 Utförande och respondenter	28
4.2 Kvalitativ textanalys	29
4.2.1 Framinganalys	30
4.2.2 Underlag för framinganalys	30
	4

4.2.3	Frågeställningar för framinganalysen:	31
4.2.4	Begreppsanvändning	31
4.3	Informantintervju	33
4.4	Metodens utvecklingspotential	33
<b>5</b>	<b>Resultat</b>	<b>34</b>
5.1	Trygghetsupplevelsen på Kyrktorget, utifrån besökarnas perspektiv	34
5.1.1	Åtgärder för ökad trygghet på Kyrktorget	37
5.2	Partille kommuns strategi för grön infrastruktur	38
5.2.1	Grönstruktur i centrala Partille	39
5.3	Partille kommuns strategi för walkability	41
5.3.1	Förtätning	41
5.3.2	Gång- och cykeltrafik	41
5.3.3	Blandstad	42
5.3.4	Blandstaden och trygghet	42
<b>6</b>	<b>Analys</b>	<b>43</b>
6.1	Människor i rörelse, walkability och trygghet	43
6.2	Blandstad, walkability och trygghet	44
6.3	Gångvänlighet som koncept	45
6.4	Koppling mellan grön infrastruktur och walkability	46
6.5	Kortsiktiga och långsiktiga åtgärder	47
6.6	Trygghet och brott	48
6.7	Kommunens åtgärder och torgbesökarnas uppfattning	49
<b>7</b>	<b>Diskussion och slutsats</b>	<b>50</b>
7.1	Hur upplevs tryggheten på Kyrktorget idag av människor som lever och verkar i området?	51
7.2	Hur arbetar Partille kommun, utifrån aktuella styrdokument, med grön infrastruktur och gångvänlighet idag?	52
7.3	Hur kan Partille kommun implementera planeringsperspektiven grön infrastruktur och walkability för att skapa trygghet på Kyrktorget?	53
7.3.1	Potential för ökad trygghet genom implementering av grön infrastruktur och walkability?	54
7.4	Brister i undersökningen och hur dessa kan påverka resultatet.	55
7.5	Vetenskapligt bidrag och framtida studier	56
	<b>Referenslista</b>	<b>58</b>
	<b>Bilagor</b>	<b>65</b>
	Bilaga 1: Enkätundersökning	65

# 1 Inledning

Trygghet kan upplevas på olika sätt av olika människor, en persons trygghet kan också vara en annans otrygghet (Ceccato, Vasquez, Langefors, Canabarro & Petersson, 2019).

Trygghetsbegreppet är således komplext, vilket också gör det särskilt svårt att planera den fysiska miljön utifrån alla behov och trygghet i det allmänna rummet. En person kan t.ex uppleva trygghet då säkerhetsåtgärder vidtas medan en annan upplever samma säkerhetsåtgärder som ett tecken på en otrygg miljö som innebär fara och obehag (Ceccato m.fl., 2019). En tredje person upplever sig snarare ovälkommen eller rentav misstänkliggjord och därmed otrygg i miljön där säkerhetsåtgärder vidtagits (White & Sutton, 1995). Och rollerna kan vara ombytta då miljön och typen av trygghetsåtgärd skiftar. Begreppet trygghet är således utifrån en teoretisk ståndpunkt svårdefinierat och är inte minst beroende av psykologiskt, socioekonomiskt och geografiskt kontextuella faktorer (Ceccato m.fl., 2019; White & Sutton, 1995). Vilka kan vara svåra att kartlägga till fullo. Denna studie ämnar så sett inte göra sådana anspråk, utan snarare undersöka hur ett fåtal, inkluderande perspektiv på trygghet kan implementeras för att skapa trivsel för så många som möjligt.

En dimension i ovan nämnda dilemma med trygghetens subjektivitet kan sägas kretsa kring hur åtgärder för att skapa trygghet går att placera ut i ett spektrum mellan inkluderande och exkluderande sådana. Där trygghet antas skapas genom att försvåra för brott via upprustning av grindar, stängsel och galler går det också att utläsa hur vissa människor utestängs från vissa rum (White & Sutton, 1995). Varpå åtgärder med dessa kvaliteter skulle kunna hävdas vara av mer exkluderande karaktär. I andra änden spänningsfältet finns åtgärder som snarare anses skänka trygghet genom att uppmuntra människor till att i högre grad än tidigare ta plats i allmänna rum och ta del av gemensamma aktiviteter. Dessa består bland annat i generationsöverskridande verksamheter, evenemang och sociala tillställningar, men även utformandet av gröna, tillgängliga, lättframkomliga och inspirerande miljöer och platser (se Jacobs, 1961). Det är framförallt dessa former av *inkluderande* trygghetsskapande åtgärder studien kommer att belysa. Dessutom vill vi studera hur väl dessa former av åtgärder efterfrågas, uppmärksammas och planeras för, samt på vilka sätt planerare, men även boende och verkande, är medvetna om hur begreppen walkability, eller gångvänlighet, och grön infrastruktur kan sammanhålla med upplevd trygghet. Studien söker inte geografisk

generaliserbarhet utan avgränsar sig till att behandla boende och verkande på och kring Kyrktorget i centrala Partille. Ambitionen med uppsatsen är att bistå Partille kommun med ett gott kunskapsunderlag som kan fungera som komplement till deras fortsatta arbete i att göra Kyrktorget till en trygg och trivsamt plats för dess boende, verkande och besökande.

## 1.2 Problembeskrivning

En trygghetsundersökning genomförd av Partille kommun och Polisen (2017a) visar på en utbredd otrygghet bland människor som lever, verkar och vistas på och kring det centralt belägna Kyrktorget. I undersökningen redovisades även brottsstatistik som talar för att Partilles centrala delar, däribland Kyrktorget, är relativt kriminogena och brottslighet såsom inbrott, narkotikainnehav och -bruk samt skadegörelse och stölder förekommer frekvent.

Mot denna bakgrund finns en önskan från kommunens sida till förändring av platsen. Omvandlingen av Kyrktorget mot en mer levande, trivsamt och trygg stadsbild är dock fortfarande i planeringsstadiet och inga konkreta åtgärder har till dags dato fastställts. En av de stora utmaningarna för kommunen utgörs i att få de lokalt verkande fastighetsägarna villiga till att investera i förändringsarbetet. Detta verkar dock inte ske förrän en ny detaljplan är sammanställd. Det innebär att torget riskerar förbli en otrygg plats under många år framöver. Partille kommun vill därför hitta egna, både tillfälliga och mer permanenta lösningar för att skapa trygghet under både planerings- och byggtiden på ca 6 år (personlig kommunikation, 20 Mars 2020).

En tolkning vi gör kring kommunens önskan i att Kyrktorget framöver ska uppfattas mer levande är att platsen bör fysiskt utformas på ett sätt som bjuder in människor till att i högre utsträckning röra sig där och således ytterligare möjliggöra tillfällen för såväl social interaktion som intervention. Varpå vi anser att teorier kring planeringsperspektivet walkability kan vara lämpliga att söka kunskap ifrån, då detta genom förbättrade gångmöjligheter anses kunna bidra till ökat socialt samspel (se Leyden, 2003). Som en del i att öka trivselt och även tryggheten ser vi också potential i att inspireras av teorier kring grön infrastruktur, vilka syftar till att genom ökad mängd gröna inslag höja mentalt välmående och bidra med stressreducerande effekter i urbana miljöer (se Coutts & Hahn, 2015).



### **1.3 Syfte**

Studien syftar dels till att få förståelse för hur tryggheten på Kyrkatorget i Partille kommun upplevs av dess besökare, dels hur Partille kommun arbetar med och planerar för *walkability* och *grön infrastruktur* samt hur kommunen kan implementera dessa planeringsperspektiv har för att öka tryggheten på torget.

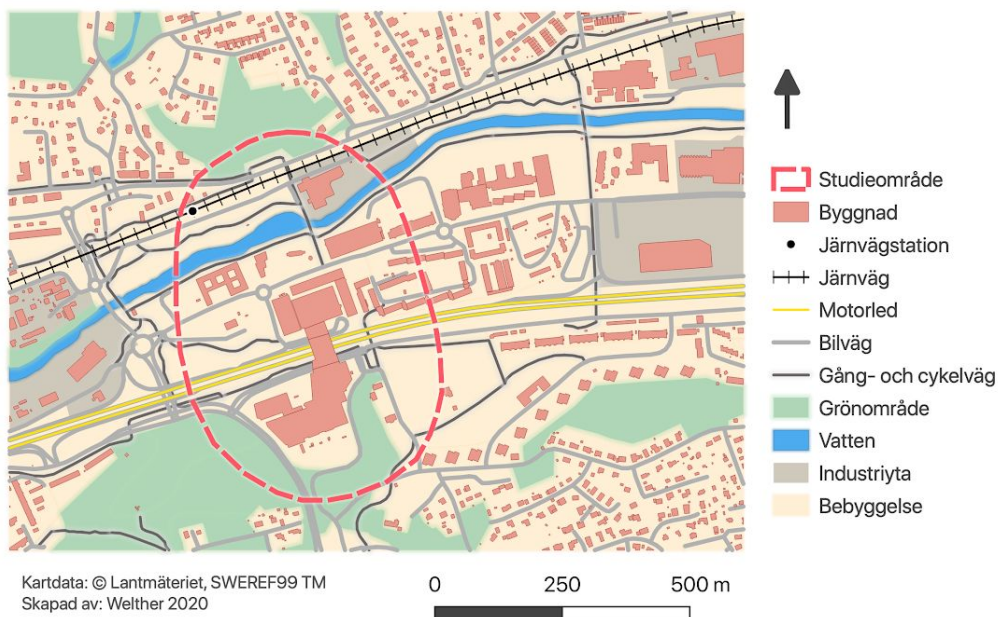
### **1.4 Frågeställningar**

Studien arbetar utefter tre frågeställningar:

- Hur upplevs tryggheten på Kyrkatorget idag av dess besökare?
- Hur arbetar Partille kommun, utifrån aktuella styrdokument, med grön infrastruktur och gångvänlighet idag?
- Hur kan Partille kommun implementera planeringsperspektiven grön infrastruktur och *walkability* för att skapa trygghet på Kyrkatorget?

### **1.5 Geografisk avgränsning**

Vår studie tar i huvudsak ett geografiskt fokus på Kyrkatorget i Partille, med omliggande platser och sammankoppling till dessa. Figur 1 nedan visualiserar studieområdet med omnejd samt ger en övergripande blick över vilka stadselement området utgörs av de återfinns. Den ger även en fingervisning om hur studieområdet sammankopplas med omkringliggande delar och vilka barriärer som åtskiljer delarna från varandra.



**Figur 1.** Kyrktoorget med omliggande platser.

Källa: Welther, 2020.

## 1.6 Teoretisk avgränsning av begreppet trygghet

Begreppet trygghet går enligt studerad litteratur att se ur såväl objektiv (säkerhetsmässig) samt subjektiv (känslomässig) bemärkelse, och även om den förstnämnda många gånger kan hävdas påverka den sistnämnda är det ofta ur ett subjektivt perspektiv planeringen tenderar att utgå från. I synnerhet då social hållbarhet eftersträvas (Cozens, 2007). Härav kommer denna studie i första hand utgå från trygghetens subjektiva betydelse, om inte annat påpekas.

## 2 Teori och forskningsöversikt

### 2.1 Val av teori

White och Sutton (1995) diskuterar i litteraturoversikten *Crime prevention, urban space och social exclusion* hur den fysiska planeringen och dess utfall på många sätt kan sägas vara resultat av tidigvarande och rådande ekonomiska och sociala maktförhållanden. Författarna påpekar hur förespråkare för *brottsprevention genom urban design*, eller *CPTED*, ofta

enahanda ser brottsprevention som ett fall för fysisk planering att bemöta, och varvid socio-rumsliga maktförhållanden därmed också tas för givna och icke föränderliga. Brottsprevention genom urban design och det närbesläktade begreppet *situationella åtgärder* kan enligt författarna, trots all sin välmening, dessvärre spä på en redan befintlig social exkludering för marginaliserade grupper då planeringsåtgärderna i första hand tenderar att användas i urbana rum där dessa marginaliserade grupper redan upplever en begränsad tillgång. Exempelvis i finare bostadskvarter eller i kommersiella shoppingområden.

Även om brottsprevention genom urban design, som planeringsmetod, på sätt och vis kan hävdas vara sprungen ur Jacobs (1961) idéer om att utforma urbana miljöer i syfte att bättra på en ”naturlig övervakning” – det vill säga människors möjlighet till uppsyn över varandras beteenden och möjlighet till civila ageranden – påpekar White och Sutton (1995) att Jacobs poäng till stora delar kretsar kring att få människor och mänsklig aktivitet att ta mer plats i de sociala stadsrummen. Snarare än att stänga vissa ute.

Mot ovanstående problemformulering och teoretiska bakgrund tar denna studie sin teoretiska ansats i planeringsperspektiven *walkability* och *grön infrastruktur*, då dessa kan sägas ämna skapa trygghet genom att på ett socialt hållbart vis inkludera fler människor i fler sociala rum och öka samhörighetskänslan människor emellan. Vi tror även att vår teoretiska bakgrund inte bara kan bidra till social hållbarhet över tid utan även ligga som grund för kortsiktiga lösningar, något som också Partille kommun vill uppnå (personlig kommunikation, 30 mars 2020).

### **2.1.1 Att definiera trygghet**

Brottsförebyggande rådet (2019) menar att den sanna otryggheten är den människor känner, vidare menar de att graden av trygghetskänsla kan ha stora konsekvenser både för den enskilde och för samhället i helhet. Varje individ är unik vilket innebär att även behov i vardagen kan se olika ut. Dessa behov kan skilja sig beroende på t.ex etnicitet, kön, individens livssituation och bakgrund, det i sin tur gör också den upplevda tryggheten till något subjektivt (Om trygghet, 2020; Ceccato m.fl., 2019). Trygghet i vardagen är något som alla människor bör kunna erbjudas, vilket också betonas i FNs konvention för mänskliga

rättigheter (Regeringskansliet, 2011). En trygg interaktion mellan människor kan skapas gemensamt utifrån värderingar och ideologi (Om trygghet, 2020; Ceccato m.fl., 2019).

Trygghet kan beskrivas som ett välbefinnande, en känsla som vi upplever inom oss. Att skapa förutsättningar för denna känsla innebär både reaktivt och proaktivt arbete (Ceccato m.fl., 2019). Det handlar om att finnas där för det lilla barnet från början och vara hjälpsam och stöttande när utmanande situationer uppstår i livet, för att således ge det redskap att sedan som vuxen kunna återhämta sig från olika händelser och vidare kunna ha och ge trygghet i vardagen (Om trygghet, 2020).

En viktig aspekt i den sociala hållbarheten är trygghet och säkerhet. I FNs Agenda 2030 tas sjutton globala mål upp för hållbar utveckling, däribland nämns vikten av säkra miljöer (Regeringskansliet, 2017). Trygga offentliga miljöer samt fri rörlighet inom dom är en rättighet och ett grundläggande mänskligt behov, samtidigt som det är en förutsättning för det moderna samhället (Ceccato m.fl., 2019). Ceccato m.fl. (2019) nämner att kunna garantera varje individ säkerhet, frihet från rädslor, faror och risker är det som utgör en hållbar stad.

### **2.1.2 Objektiv eller subjektiv trygghet och tvärsektoriell planering**

Även om litteraturen många gånger talar om trygghet som en antingen objektiv (säkerhetsmässig) eller subjektiv (känslomässig) företeelse åsyftas vanligen begreppets subjektiva bemärkelse, då det förekommer i planeringssammanhang. Synnerligen i de fall då social hållbarhet eftersträvas (Foster, Hooper, Burton, Brown, Giles-Corti, Rachele & Turrell, 2019; Li, Zhang & Li, 2015; Cozens, 2007). Den upplevda tryggheten är dock komplext konstruerad och sammanvävs av en stor mängd olika faktorer, vilka alla långt ifrån kan rymmas inom ramarna för den fysiska planeringen. Psykologiska, kulturella eller individuella erfarenheter och sociala faktorer är viktiga parametrar i huruvida personer upplever trygghet eller inte (Li, Zhang & Li, 2015).

Tillvägagångssätten för att uppnå trygghet är således en gränsöverskridande uppgift eftersom det ofta innebär ett engagemang av flera olika aktörer i samhället, det är exempelvis inte samma aktörer som arbetar med att skapa trygghet i offentliga rum som de som bemöter osäkerhet och rädslor. Hanteringen av rädslor går t.ex inte under polisens arbetsuppgifter eftersom poliser framförallt arbetar reaktivt, det vill säga att man agerar först efter något

inträffar men i det ingår inte någon form av terapi eller rehabilitering. Att hantera individens oroligheter och rädslor kan snarare vara en terapeuts eller psykologs uppgift, samtidigt är det kommunens och politikernas skyldighet att bemöta och förebygga oroligheterna som kan ligga till grund för känslorna (Ceccato m.fl., 2019). Utbildning och näringsliv av olika slag har också en viktig roll i att förmedla och skapa trygghet i samhället. Samtliga ovan nämnda arbetsområden och arbetsuppgifter har centrala roller när det kommer till att skapa och öka tryggheten på offentliga platser, därför är ett samarbete mellan dessa helt avgörande. Trygghet ses också ofta ur olika perspektiv, och frågor som “trygghet för vem?” är ofta grundläggande. Trots trygghetsbegreppets komplexitet talas det många gånger inom fysisk planering utifrån en önskan om att “designa bort kriminalitet” från allmänna och offentliga rum och platser, för såväl den objektiva som den subjektiva trygghetens skull (Cozens, 2007).

### **2.1.3 Broken windows theory, trygghet och den fysiska miljön**

Som nämnt ovan finns begränsningar för i vilken omfattning den fysiska planeringen kan verka för trygghet. Genom att utifrån ett planeringsperspektiv designa bort kriminalitet, eller andra oönskade beteenden, från våra allmänna rum exkluderas också människor vilka förknippas eller själva förknippar sig med dessa oönskade egenskaper (White & Sutton, 1995). Och därigenom krymper också våra allmänna rum i social mening. Å andra sidan kan dessa oönskade beteenden – må det vara kriminella sådana, kringdrivande av ungdomsgäng eller brölig- och stökighet kopplat till missbruksproblematik – innebära en stor otrygghet för andra människor, varför önskan att designa bort dem uppstår från första början. White och Sutton (1995) förklarar dock hur brottspreventiva och situationella åtgärder allt som oftast tenderar att möta de ekonomiska och sociala intressen hos samhällets mest privilegierade grupper, varpå förhindrandet av vissa typer av brott prioriteras över andra. Författarna delger att även om många av de platser och rum där trygghetsåtgärder klustras tenderar att både upplevas som tryggare och samtidigt vara mer fria från brott, har detta inte sällan ett pris för den sociala hållbarheten på geografiskt större skala.

Brottsprevention genom urban design och situationella åtgärder är många gånger influerade av Kelling och Wilsons omdebatterade *Broken windows theory* från 1982, vilken hävdar att förfall i den fysiska miljön har en tendens att agglomerera om åtgärder inte vidtas inom skäligen tid. En sönderslagen fönsterruta som inte byts ut antas medföra att intilliggande fönsterrutor

också riskerar att slås sönder och vidare kommer denna fysiska ordning enligt teorin spilla över till en social ordning, i form av bland annat tiggeri, prostitution och droghandel (Gau, 2010; Welsh, Braga & Bruinsma, 2015). Teorin i sin enkelhet ifrågasätts bland annat för dess fokus på konsekvenser av ordning, snarare än bakomliggande orsaker till ordning samt att teorin saknar en diskussion kring vem eller vilka som definierar det centrala begreppet ordning (Gau, 2010).

I Ceccato och Petersons (2019) kunskapsöversikt sammanställs och utvärderas olika typer av vanligt förekommande situationella, eller platsspecifika åtgärder som används inom såväl svensk som internationell trygghetsplanering. Många åtgärder innebär ingrepp i den fysiska miljön och går under samlingsnamnet *Brottsprevention genom urban design* eller *CPTED* (Crime Prevention Through Environmental Design). Väl uttänkt belysning, trygghetscertifierade bostäder och kameraövervakning (CCTV) är några tekniskt orienterade exempel, men även mer socialt härrörande motsvarigheter uppmärksammas i bland annat grannsamverkan, trygghetsvandringar eller uppföranden av Business Improvement Districts (BID) (Ceccato & Peterson, 2019). Liksom White och Sutton (1995) påpekar kan vissa trygghetsåtgärder sägas verka för att *exkludera* ”obehöriga” tillträde, medan andra eftersträvar att *inkludera* och bjuda in fler människor till allmänna platser och rum. Två vitt skilda begrepp Ceccato och Peterson (2019) tar upp utgörs i det exkluderande *gated communities* (grindsamhällen) och det mer inkluderande *walkability* (gångvänlighet). Det förstnämnda syftar till att fysiskt utestänga vissa människor från delade utrymmen medan det andra åsyftar att förenkla människors framkomst och på så vis låta fler människor ta plats i allmänna rum.

Det senare är på många vis teoretiskt besläktat med författaren Jane Jacobs (1961) tankar om att livfulla, tätbebyggda och funktionsblandade kvarter tenderar att innebära en generell högre upplevelse av trygghet och trivsel. Detta då den spännande och arkitektoniskt intressanta “blandstaden” enligt författaren medför att fler människor brukar sociala rum till fots och således erbjuds fler möjligheter för människor att ingripa vid potentiella brottsituationer. Den allmänna tryggheten upprättas alltså i första hand med människor emellan (Jacobs, 1961). Författaren belyser också hur en tydlig uppdelning mellan privata och offentliga rum, rörelse och ögon på gatan samt välplanerad utsikt genom fönster är tre

viktiga parametrar i fysisk trygghetsplanering. Ett ytterligare argument Jacobs (1961) använder i förespråkandet av förtätningsprocesser är att låg densitet på intet sätt garanterar avsaknad av brottslighet, och exemplifierar med det högst kriminogena och glesbebyggda Los Angeles. Jacobs tankar har sedermera haft en betydande inverkan på planerare världen över i arbetet med urbana trygghetsåtgärder (Sutton & White, 1995).

## 2.2 Grön infrastruktur

Grön infrastruktur är ett ekologiskt funktionellt nätverk av olika livsmiljöer, strukturer och naturområden som bör förvaltas på ett sätt så att biologisk mångfald bevaras (Länsstyrelsen, 2019). Grön infrastruktur beskrivs som en multifunktionell infrastruktur som bidrar till ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet (Länsstyrelsen, 2019). I det urbana landskapet fyller grön infrastruktur en viktig roll när det kommer till människors välbefinnande (Länsstyrelsen, 2019) och bör därför appliceras i planerings- och beslutsprocessen. I den urbana miljön är det viktigt med närhet till grönområden då grönska både verkar stressreducerande och bidrar till bättre social sammanhållning (Länsstyrelsen, 2019). Cameron (2012) menar att begreppet grön infrastruktur är brett definierat vilket kan försvåra arbetet med vilken typ av grön infrastruktur som ger störst positiv effekt under olika omständigheter.

*Urban green space* är en komponent av grön infrastruktur och är en viktig del av allmänna öppna platser som kommunen kan bidra med för att uppmuntra till invånarnas välmående.

Urban green space innebär inte enbart stora parker i närheten till staden utan kan även innefatta mindre men viktiga element som smälter samman i stadsbilden, som till exempel rabatter och planteringar längst med gator och gångvägar, parker och lekplatser, eller beväxta tak och väggar - något som även kan betraktas som biofilisk arkitektur (Världshälsoorganisationen [WHO], 2017). Urbana grönområden bidrar till att främja hälsa och välmående, stressreducering, fysisk aktivitet och sociala interaktioner. Hälsöfördelarna innefattar förbättrade nivåer av mental och fysisk hälsa. Notera att definitionen av grön infrastruktur inte skiljer sig nämnvärt från definitionen av grönstruktur. Beskrivningen av grön infrastruktur ovan kan med andra ord även appliceras på grönstrukturer (Boverket, 2012; Länsstyrelsen, 2019).

### 2.2.1 Grön infrastruktur och upplevd trygghet

Li, Zhang och Li (2015) menar att urbana grönområden tillgodoser flera positiva aspekter för urbana invånare, som estetiska-, miljömässiga- och psykologiska fördelar. Forskning visar även att synliga grönområden i urbana miljöer spelar en viktig roll i att öka känslan av upplevd trygghet i urbana områden (Li, Zhang & Li, 2015). Dock varierar formen av grönstrukturer och upplevd trygghet beroende på dess utformning och i vilket typ av område som grönstrukturerna är etablerade. I bostadsområden, allmänna och kommersiella områden så har grönstrukturer ett signifikant genomslag på den upplevda tryggheten jämfört med inom transport- och industriella områden. Detta beror till stor del på de olika användningsområdena av de ovannämnda områdena, till exempel att människor som vistas i industriområden för att arbeta och inte fokuserar på grönstrukturer i samma utsträckning. Samtidigt beror det även på vilken typ av grönska som används. Välskötta gräsytor och buskage kan öka den uppfattade tryggheten medan storväxta träd och större oskötta buskage kan öka känslan otrygghet (Li, Zhang & Li, 2015). Detta kan exemplifieras genom Brunnsparken i Göteborg som innan sin senaste ombyggnation upplevdes som otrygg trots flera träd och buskar (Göteborgs Stad, 2017). Träden växte inte lika högt som planerat och hindrar därför ljuset att tränga sig in i parken och parken uppfattas därför som mörk och otrygg trots nya ljussättningar (Göteborgs Stad, 2017). Trädkronorna har dessutom lyfts (beskurits underifrån) för att ge bättre ljusinsläpp men det gav inte önskat resultat (Göteborgs Stad, 2017). Trädkronor kan således både bidra till och stjälpa den upplevda tryggheten. Områden med högväxta trädkronor tenderar att upplevas som trygga till skillnad från områden med lägre trädkronor, som till exempel gamla Brunnsparken (Göteborgs Stad, 2017). Att öka antalet träd med höga trädkronor kan bidra till att öka känslan av upplevd trygghet även i tätbebyggda områden och områden med lägre socioekonomisk status (Mouratidis, 2019).

Öppna grönområden har en positiv korrelation till upplevd trygghet, medan trånga grönområden kan ha en negativ påverkan på den upplevda tryggheten. Trånga grönområden kan ha en positiv effekt på upplevd trygghet men inte i tät urbaniserade områden. Detta kan bero på att byggnaderna i dessa urbana områden är större, högre och mer kompakta, vilket är de byggnadsformer som ökar den upplevda otryggheten, vilket gör att grönstrukturer inte hjälper att kompensera för känslan av upplevd trygghet. Den upplevda otryggheten kan också



bero på att grönstrukturen i tätt urbaniserade områden kan vara dåligt underhållna och möjligheterna för vandalism och nedskräpning ökar vilket ökar känslan av upplevd otrygghet. (Maas, Spreeuwenberg, van Winsum-Westra, M, Verheij, Vries & Groenewegen, 2009)

### **2.2.2 Biofilisk arkitektur och urban utformning**

Den byggda miljön har indirekta och direkta effekter på människans mentala hälsa. Enligt Ewans (2003) kan till exempel höghus bidra till ökad upplevd otrygghet och boende av låg kvalitet kan framkalla ångestkänslor. Det finns starka argument för att införliva grönska, naturligt ljus och visuell och fysisk tillgång till öppna ytor för att främja hälsa och sociala aspekter och dessa designelement bör implementeras i urbana miljöer (Jackson, 2003).

Biofilisk arkitektur bygger på biophilia hypothesis som menar att människor har ett genetiskt rotat behov av att befinna sig kring eller söka kontakt med växter, djur och naturliga platser, då människans evolution har skett i naturliga miljöer och inte i tillverkade miljöer (Söderlund & Newman, 2015). Denna princip är vanlig inom landskapsarkitektur men inte inom vanliga arkitektoniska principer och bör därför utgå från mer organisk design (Söderlund & Newman, 2015).

## **2.3 Walkability**

Inom såväl svensk som internationell planering tenderar gångvänlighet att vara ett underprioriterat stadsbilsinslag gentemot den uppmärksamhet som riktats mot fordonsflöden avsedda för snabb mobilitet i en mobilitets- och effektivitetsfokuserad omvärld (Højemo & Fedrizzi, 2017; Lo, 2009). I internationella sammanhang har graden av gångvänlighet och dess gestaltning i urban miljö under senare decennier kommit att konceptualiseras i och med begreppet *walkability*. Begreppet avser att beskriva hur väl ett område eller en plats genom sin utformning uppmuntrar människor att förflytta sig till fots mellan såväl hem, arbete, livsmedelsbutiker som andra aktiviteter (Højemo & Fedrizzi, 2017; Lo, 2009). Ett områdes gångvänlighet, eller *walkability*, mäts utefter ett antal olika parametrar såsom boendedensitet, konnektivitet (gatusammankoppling) och funktionsblandning (Zuniga-Teran, Gimblett, Randy, Orr, Barron, Chalfoun, Nader, Guertin, David, Marsh & Stuart, 2015; Foster m.fl., 2019). *Walkability* kretsar kort sagt kring tesen att ett område som är väl anpassat för

gångtrafik kommer sannolikt ha en högre andel gångtrafikanter, än ett område som är sämre anpassat för gångtrafik (Ceccato & Peterson, 2019).

### **2.3.1 Walkability Index**

För att ange ett områdes walkability sammanställs detta ofta utefter ett så kallat Walkability Index. Ibland sker indexeringen och "poängräkningen" genom observerande fältstudier, men allt vanligare är att använda analysverktyg i datorprogram för geografiska informationssystem (Lefebvre-Ropars & Morency, 2018). Utöver densitet, konnektivitet och funktionsblandning är vanliga variabler avstånd till kollektivtrafik, rekreationsområden, mängd övergångsställen, statistik över trafiksäkerhet, möjlighet till naturlig övervakning samt mängden kommersiella aktiviteter (Hajna, Dasgupta & Halparin, 2013; Zuniga-Teran m.fl., 2015; Lefebvre-Ropars & Morency, 2018; Foster m.fl., 2019, Ceccato & Petersson, 2019). De walkability-faktorer som används i ett Walkability Index varierar ofta olika studier och geografiska platser emellan, varpå Lefebvre-Ropars och Morency (2018) påpekar hur detta tenderar att försvåra översättbarheten från plats till plats.

### **2.3.2 Gång i transport- eller rekreationssyfte samt gatunätets betydelse**

Inom walkability-forskning görs många gånger en teoretisk åtskillnad mellan gång i antingen transport- eller rekreationssyfte (Zuniga-Teran m.fl., 2015; Foster m.fl., 2019). Platser fysiska utformning kan utifrån denna logik sägas bestå av faktorer som uppmanar till gång i såväl det ena som det andra syftet. Densitet, konnektivitet och funktionsintegrering anses vara faktorer som i första hand påverkar möjligheten till transportpromenader. En högre grad av nämnda variabler ses nämligen som tidsbesparande då förflyttningar till och från nödvändiga aktiviteter såsom arbete, skola, förskola och livsmedelsbutik ska utföras (Zuniga-Teran m.fl., 2015; Foster m.fl., 2019). För rekreationspromenader anses snarare variabler såsom utformning av och mängd grönområden (Zuniga-Teran m.fl., 2015), samt grad av inspirerande och attraktiv arkitektur (Jacobs, 1961) vara av högre betydelse.

Cozens och Hillier (2008) belyser i sin kunskapsöversikt hur en hög grad av densitet, konnektivitet samt funktionsintegrering kan åstadkommas med platseffektiva rutnätsmönstrade gatunät och hur denna form tenderar att förespråkas av New Urbanism-rörelsen. Zuniga-Teran m.fl. (2015) påpekar hur denna gatunätsutformning i

amerikanska storstäder ofta medför att de enda platser för social interaktion utgörs av trottoarer och gator, då både grönytor och torg är sällsynta stadsbilda-inslag. En kontrasterande diskurs återfinns bland förespråkare för Cul-de-sac-mönstrade gatunät, vilka tenderar att vara vanligare i stillsammare, bilanpassade förortsmiljöer. Den slingriga, vågiga gatunätsutformningen anses av vissa besitta fler såväl trygghetsingivande och socialiserande faktorer (Cozens & Hillier, 2008). Leyden (2003) är däremot av en annan uppfattning och påpekar hur människor boendes i typiska, moderna förortsområden många gånger saknar både promenadvänliga trottoarer samt kvalitativa livsmedels- och servicebutiker. Författaren påpekar hur sådana ofta måste nås med bil, varpå chanserna att utveckla sociala band med grannar och andra boende i förorten minskar betydligt.

### **2.3.3 Walkability och social hållbarhet**

Begreppet walkability hävdas av förespråkare erbjuda ett jämlikhetsperspektiv inom planeringen då människors olika förutsättningar vad gäller såväl ekonomiskt, ekologiskt och socialt kapital är av mindre betydelse på och kring gångvänliga platser. Gångvänliga områden antas nämligen medföra att fler människor har möjlighet att förflytta sig mellan hem, arbete, utbildning, shopping, rekreation och socialt umgänge än vad bilberoende områden gör (Lo, 2009). Lo (2009) påpekar i sin kunskapsöversikt kring ämnet hur begreppet också går att utvidga till att inrymma fler typer av långsamma färdstätt, däribland framkomst med hjälpmedel såsom rullstol och rullator med fler och därmed styrks walkability-perspektivets egenskap i att vara ett planeringsverktyg för social jämlikhet och hållbarhet i än större utsträckning. Lo (2009), liksom Leyden (2003), belyser hur gångvänliga områden också tenderar att bidra till ett större socialt och medborgerligt engagemang hos de boende och verkande. King och Clarke (2014) studerar hur förhållanden mellan walkability och sociodemografiska sammansättningar ter sig i en amerikansk kontext. De mest gångvänliga av de observerade områdena tenderar att bebos av ekonomiskt marginaliserade grupper, samt av mer högutbildade. Gångvänligheten tenderar dock att vara som sämst på de platser där den är som mest behövd, nämligen där barn såväl som äldre befolkningsgrupper är mest förekommande (King & Clarke, 2014).

### 2.3.4 Walkability och trygghet

Genom att överblickande tidigare forskning går det att ana olika, kontrasterande utgångspunkter i synsätt kring hur trygghet skapas och bevaras. Å ena sidan finns den del av litteraturen som menar att trygghet bäst åstadkoms genom att skapa incitament för liv och rörelse i våra gemensamma rum, där tryggheten upprätthålls medmänniskor emellan (Jacobs, 1961; White & Sutton, 1995). Å andra sidan argumenteras för hur trygghetsåtgärder i den fysiska miljön utgör grundläggande förutsättningar för att människor ska våga ge sig ut. Här förekommer också ett synsätt att där miljön ges stor betydelse i förmågan att framkalla oönskade beteenden, vilket går att koppla till talesättet att "tillfället gör tjuven" (Cozens, 2007).

Foster m.fl. (2019) försöker i studien *Safe Habitats: Does the Association Between Neighborhood Crime and Walking Differ by Neighborhood Disadvantage?* kvantitativt sammanställa och undersöka sambanden mellan praktiskt orienterade walkability-faktorer (densitet, konnektivitet och funktionsintegrering), objektiv och subjektiv trygghet samt socioekonomisk status i olika delar av den australienska staden Brisbane. Författarna analyserar även huruvida ovanstående har olika effekt på gång transport- och rekreationssyfte. Studien visar att även om en hög andel transportpromenader i de observerade områdena sammanfaller med en högre mängd rapporterad brottslighet och därmed objektiv otrygghet, är denna inte påtaglig nog för att avskräcka människor att gå i transportsyfte. Däremot visar studien att den subjektiva otrygghet, det vill säga en mental bild om hög brottslighet, har betydligt större negativ inverkan på andelen gång, i såväl transport- som rekreationssyfte (Foster m.fl., 2019).

I en annan studie genomförd av Leyden (2003) påvisas också sambanden mellan walkability och trygghet genom att undersöka relationen mellan den byggda miljön och de boendes grad av socialt kapital. Studien påvisar att människor bosatta i mer gångvänliga områden, med goda incitament till såväl rekreativ- som transportpromenader, tenderar att i högre utsträckning uppleva både planerade och spontana sociala interaktioner, varpå dessa människor "fostras" till att besitta ett större socialt nätverk. Författaren argumenterar för hur detta har en betydande positiv inverkan på individens trivsel och social trygghet utanför

hemmet, då känslan av samhörighet, tillit och förtrogenhet växer vid varje vink eller nick åt ett bekant ansikte.

### **2.3.5 Svensk trafikplanering och walkability**

En översikt av litteraturen visar hur själva begreppet walkability sällan förekommer inom svensk planeringsforskning. I en kvalitativ studie av Højemo och Fedrizzi (2017) framkommer dock hur gångvänlighet många gånger är ett önskvärt inslag bland tjänstemän verksamma inom göteborgsk trafikplanering. Samtidigt tenderar gångtrafiken att så gott som alltid prioriteras under cykel- och biltrafiken. Højemo och Fedrizzis (2017) menar att detta kan härledas till att gång som färdmedel, till skillnad från bil och cykel, är ett icke-koncept. Bilar och cyklar är fysiska föremål, varpå färd sätt kopplade till dessa blir lättare att förstå som koncept. Gång, å andra sidan, blir i sammanhanget ett slags neutrum och tas därav för givet (Højemo & Fedrizzi, 2017). Något som är tänkvärt då förmågan att gå inte är given alla människor.

Studien visar också att gångtrafikanter objektifieras som ömtåliga och sköra, medan bilförarens komplexa behov åberopar ett större fokus i trafikplaneringen. Således förbises också många av gångtrafikanternas behov inom trafikplaneringen, vilket författarna menar riskerar innebära en ytterligare negativ utveckling för städernas och samhällets gångvänlighet (Højemo & Fedrizzi, 2017). Tunström (2014) argumenterar för att det lösa begreppet social hållbarhet ofta används inom svensk trafikplanering, men att denna hade stärkts av ett mer sektorsövergripande tänk samt att walkability-begreppets nära släkting *livability* också bör införlivas i planeringen. Även Højemo och Fedrizzi (2017) stämmer här in och menar att ett vidare perspektiv med betoning på folkhälsa hade gynnat gångtrafiken, och trafikplaneringen som helhet .

### **2.3.6 Förtäta staden och gå mer?**

Förtätningsspolicyer är vanliga strategier i syfte att minska växthusgasutsläpp från i synnerhet biltrafik och således uppnå hälsofrämjande effekter i såväl lokalt som globalt hänseende. Idén bygger på att kortare avstånd mellan aktiviteter ger incitament för människor till att ställa bilen till förmån för gång- eller cykelframkomst. I linje med Jacobs (1962) tankar om stadsrummets aktivitetsdensitet och funktionsintegrering antas alltså att täthet innebär ökad

walkability. Stevens (2017) gör en gedigen sammanställning och analys av tidigare forskning inom ämnet och visar att densitet och förtätning dessvärre i praktiken är ett ineffektivt planeringsmedel för att minska bilismen, där en fördubblad densitet i generella ordalag endast medför en 22-procentig minskning i bilresor. Elldér (2018ab) påvisar hur generella densitetsmått dock tenderar att vara trubbiga och att förtätning utifrån vissa aspekter har bättre effekt på ökad frekvens av långsam mobilitet än vad andra har. Däribland exemplifieras med hur ett kvalitativt verksamhetsutbud i framförallt livsmedelsbutiker skänker legitimitet till gång- och cykeltrafik i betydligt högre grad än vad till exempel boendedensitet eller framförallt arbetsplatsdensitet gör (Elldér, 2018ab). Leyden (2003) exemplifierar också hur andra än de klassiska walkability-måttstockarna (densitet, konnektivitet och funktionsintegrering) har positiv inverkan på andelen gångtrafik och tar upp mer rekreativt orienterade parametrar i form av närhet till grönytor, caféer och shopping.

## **2.4 Grönstruktur, mental hälsa och välmående**

Fysiska och sociala aspekter av den omgivande miljön påverkar även vårt beteende och tillgången till grönområden har en positiv effekt på både stress- och livskvalitet (Couts & Hahn, 2015). Tillgång till grönområden kan även bidra till att skapa socialt kapital genom sin funktion som mötesplats för användarna att utveckla sociala kontakter (Leyden, 2003). Närvaron av grön vegetation kombinerat med de sociala kontakterna i urbana områden kan leda till ökad känsla av upplevd trygghet (Li m.fl., 2015)

En mekanism av urbana grönområden är att det påverkar vår fysiska hälsa genom att uppmuntra till fysisk aktivitet som till exempel promenader. De bakomliggande mekanismerna för detta är dock oklara. Det finns en positiv korrelation mellan avstånd till urbana grönområden och benägenhet att delta i fysiska aktiviteter och promenader (Mytton, Townsend, Rutter & Foster, 2012). Det betonas även att kvalitet och tillgänglighet påverkar användandet av ett grönområde. Människor utnyttjar inte bara en plats på grund av dess tillgänglighet utan även på grund av dess kvalitet. Ett nedgånget område ger minskat antal besökare och bidrar till upplevd känsla av ökad otrygghet (Lee & Maheswaran, 2011).

Ett antal studier visar att när människor exponeras för grönska, inte bara genom att se på bilder eller titta ut genom ett fönster, minskar stressnivån. Människor som spenderar mer tid i

grönområden har färre stressrelaterade sjukdomar. Studier visar även på att tillgång till grönska får människor att uppleva en reducerad känsla av rädsla (Couts & Hahn, 2015). Grönska i sig är dock ingen garant för ökad känsla av trygghet. Grönområden som upplevs vara överväxta eller oskötta kan ha en negativ effekt på människans välmående genom att öka rädslan för att bli utsatt för brott (James, Kaźmierczak, Konstantinos, Korpela, Niemela, Tzoulas, Venn & Yli-Pelkonen, 2007). De fysiska aspekterna av känslan av rädsla kan innefatta flera element som bland annat: övergivna eller nedgångna byggnader och icke-underhållen vegetation. Så bara för att det finns underhållen vegetation är det ingen garant för att ett område ska kännas tryggt (Sreetheran & Van den Bosch, 2014).

Inom *Crime prevention through environmental design* (CPTED) urskiljs sex huvudstrategier för att sträva mot att minska brott och öka den upplevda tryggheten; Territoriality, surveillance, access control, activity support, image/management och target hardening.

Image/management innebär enligt (Cozens m.fl., 2005) att rutinmässigt underhålla den fysiska miljön för att skapa en positiv bild av området för dess användare. Signifikansen av den fysiska miljön och den upplevda bilden av den byggda miljön i områdets effekter på minskad brottslighet och minskad rädsla i att bli utsatt för brott är väldokumenterat. Viktigt är att underhålla den fysiska miljön som en fysisk indikator på social sammanhållning och informell social kontroll. Grönstrukturens positiva effekter på mental hälsa och välmående ökar den generella trivselen och även att fler människor kommer röra sig i området, vilket i sin tur leder till ökad känsla av upplevd trygghet (Couts & Hahn, 2015).

### **3 Bakgrund**

Partille var från början en genomfartsbygd som fungerade som en viktig förbindelselänk mellan Västsveriges inland och kusten (Partille kommun, u.å). Vägen är inte längre lika viktig transportmässigt men området är fortfarande välanvänt av både lokalbor och andra besökare för andra ändamål än de transportrelaterade. Den representerar en viktig del av Partille centrum och går idag under namnet *Gamla Kronvägen* (Partille kommun, u.å).

Partille centrum är i framtiden tänkt att fungera som ett nav för Partille kommun med ett flertal verksamheter och bostäder. Just nu pågår planeringen av *Partille 2.0* som är nästa fas i Partilles utveckling, där fokus ligger på framförallt Partille centrum (personlig kommunikation, 30 Mars 2020).

Representanter för samhällsbyggnadskontoret i Partille kommun (personlig kommunikation, 30 Mars 2020) menar att det finns en stark vilja till utveckling i Partille, vilket har gett upphov till mycket förändring på kort tid. Denna vilja, menar de, finns inte enbart hos Partille kommuns politiker utan även hos fastighetsägare och exploatörer. Vidare nämner kommunen (personlig kommunikation, 30 Mars 2020) att flera av landets största fastighetsutvecklare äger mark i Partille.

Partille centrum har de senaste 10 åren genomgått stora förändringar. Från att ha varit ett förortstorg med lite verksamheter och bostäder, utspritt längs med Gamla Kronvägen, är det idag på väg att bli ett förstadsnav. Här finns idag, längs med Gamla Kronvägen, många fler bostäder och lokaler för verksamheter. Verksamheterna har också delvis ändrat karaktär. Från att ha varit en blandning av mataffärer och andra verksamheter är det idag nästan enbart funktioner som bidrar till en levande stadskänsla. Här finns bl.a. gymnasium, kulturhus, stadspark samt en knutpunkt för kollektivtrafik. Både buss- och tågtrafik har sina stopp och bytespunkter här.

Kyrkorget som är en del av Partille centrum har hamnat i skymundan och är inte det hjärtat, eller navet, som kommunen önskar se. Kommunen menar att platsen har förutsättningar för att leva upp till förväntningarna, inte minst med tanke på den kompletterande bebyggelsen i torgets närhet, Gamla kronvägen samt dess centrala läge ur kollektivtrafiksynpunkt (personlig kommunikation, 30 Mars 2020). Vidare menar man att en viktig del för att få utvecklingen att ske i kommunens viljeinriktning är att byggnaderna som flankerar torgets mittpunkt utvecklas (personlig kommunikation, 30 Mars 2020). Alla byggnaderna runt torget, med undantag av Riksbyggens nybyggda bostadshus, står mer eller mindre och förfaller. Flera av byggnaderna har inga eller bara några hyresgäster, dvs flera tomma lokaler. Det upplevs inte som stadsmässigt men framförallt upplevs det som otrött.



## 4 Metod

Denna uppsats bygger på tre delstudier som genomförts med hjälp av två olika metoder. Vi har valt detta tillvägagångssätt för att underlätta arbetsfördelningen mellan författarna av studien. Matea Veric har varit ansvarig för och arbetat med den kvantitativa delen, dvs skapat och skickat ut enkätundersökningen, samlat in, sammanställt och formulerat resultatet samt skrivit analysen som hör till. Viktor Salfjord och Hugo Welther har båda ansvarat för den kvalitativa delen, de har dock arbetat med varsin teori. Viktors fokus har varit grön infrastruktur medan Hugo framförallt arbetat med Walkability. De har också ansvarat för resultat och analys för respektive teori.

De tre metoderna består, som nämnt ovan av två kvalitativa textanalyser och en kvantitativ undersökning med inslag av kvalitativa element (se bilaga 1). Den kvalitativa textanalysen grundas på översiktsplaner och fördjupade översiktsplaner vilka ställs emot tidigare forskning och rapporter inom aktuellt område.

Utöver våra huvudsakliga metoder har vi valt att göra en kort informantintervju via e-mail med två anställda på Partille kommuns samhällsbyggnadskontor. Detta gjorde vi för att få en bättre bakgrundsförståelse och sammanhang för problem på Kyrktorget.

### 4.1 Enkätundersökning

Enligt Esaiasson m.fl. (2017) betyder kvantitativ metod att man analyserar ett större antal enheter med hjälp av numeriska värden, det man studerar baseras således på likvärdiga och jämförbara uppgifter. En statistisk design innebär att man på ett likartat sätt samlar in data från så många analysenheter som möjligt för att kunna generalisera svaret till en hel population. Fördelen med statistik är att man kan visa det man mäter på ett översiktligt sätt som i många fall kan göra informationen lättare för läsaren att ta till sig (Esaiasson, m.fl., 2017).

Vi har valt att använda oss av enkätundersökningar som i sin tur faller under kategorin *frågeundersökningar* och som är en av samhällsvetenskapens mest använda metoder för datainsamling (Esaiasson, m.fl., 2017). Detta valdes eftersom det ansågs vara ett lämpligt tillvägagångssätt för att samla in information som är relevant för vårt syfte och våra frågeställningar.

#### **4.1.1 Variabler**

I enkätundersökningen utgörs den beroende variabeln av *upplevd trygghet* medan de oberoende variablerna är nio alternativ som på olika sätt kan påverka den upplevda tryggheten på offentliga platser. Variablerna är således *människor i rörelse, god översikt över området, att platsen är bekant, grönska, god belysning, kameraövervakning, avsaknad av brottslighet, avsaknad av fordonstrafik med hög hastighet och annat* (se bilaga 1). Dessa valdes på grund av att de lämpade sig bäst för studiens syfte men också eftersom motsatsen till några av de beskrivs som ett problem av Partille kommun och Polisen (Partille kommun, 2017a). Vi upplever också att svaren på denna fråga kan ge oss ett bra underlag för förståelsen av vad som gör ett offentligt rum tryggt och vilka åtgärder som kan sättas in för att höja den.

Vi valde även två svarsalternativ som skulle koppla direkt till teorierna i uppsatsen, då under “människor i rörelse” och “grönska”. Där det förstnämnda är tänkt att representera walkability medan det sistnämnda representerar grön infrastruktur. Anledningen till att inte “walkability” valdes ordagrant som ett alternativ var våra förutfattade meningar om att få respondenter känner till teorin och dess innebörd, därav gjordes ett försök till att ge det en mer vardaglig beskrivning, då en gångvänligt utformad plats kan uppmuntra fler människor att röra sig inom området samtidigt som en plats med ett stort antal människor i rörelse eventuellt kan vittna om att platsen är gångvänlig.

#### **4.1.2 Åldersfördelning**

Åldersfördelningen i enkäten är skapad utifrån vår uppfattning om att de olika åldersindelningarna också innebär olika stadier i livet som i sin tur också ger en viss syn på trygghet. Barn och ungdomar upp till 15 år är de som går grundskolan, vilket genom egen

spekulation kan betyda att man inte är så mån om sin omgivning som man börjar bli i exempelvis gymnasieålder (16-19 år). I denna ålder börjar en del utforska omgivningen med nya ögon, man vidgar sina vyer i livet och börjar få ett större eget ansvar. Mellan 20-39 räknas man som vuxen och börjar eventuellt fundera mer kring frågor om trygghet, inte minst när man flyttar hemifrån och/eller bildar familj. 40-59 årsåldern innebär ofta en stabil tillvaro i livet, en del har möjligen redan barn och eventuellt barnbarn, man har således hittat sin plats i de flesta aspekter av livet. Det i sin tur kan innebära att man värderar trygghet ännu mer, det blir en viktig del i en fungerande vardag. Individer som är 60 år och äldre är de som närmar sig pensionsåldern och de som redan är pensionärer. För dessa individer kan exempelvis trygghet vara helt avgörande för livskvaliteten. Det kan t.ex handla om att man som äldre är mer sårbar och rädd att gå ut på offentliga platser som kan uppfattas som otrygga, vilket i sin tur påverkar mobiliteten och möjligheten att utföra vardagliga sysslor och aktiviteter.

#### **4.1.3 Population och urval**

Populationen i undersökningen kommer utgöras av de som bor i Partille och besöker Kyrktorget samt de som inte bor i kommunen men ändå av olika skäl besöker torget, dvs enkäten kommer försöka täcka både de som kommer utifrån kommunen såväl som de som bor inom Partille. Urvalet kommer utgöras av medlemmarna i de valda facebookgrupperna som presenteras senare i texten. Vi strävade från början efter att få till ett slumpmässigt urval eftersom det är avgörande för en hög generaliserbarhet. Vi har dock en viss tids- och resursbrist som innebär att vi kommer få nöja oss med ett systematiskt urval som också i vårt fall ger en inbyggd skevhet redan från början. Detta eftersom de valda Facebookgrupperna inte innefattar samtliga besökare på Kyrktorget utan snarare en specifik del av dem.

En generell risk i enkätundersökningar är ett stort bortfall. Vilket innebär att det inte finns några garantier för att en studie med mer eller bättre resurser skulle ge ett bättre resultat. I individbaserade frågeundersökningar kan det röra sig om ett bortfall på 35-50% enligt Esaiasson m.fl. (2017). Vi har ett bortfall på ca 98,5%, vilket bör poängteras.

Vår metod utgörs av webbenkäter som skickades ut till respondenterna via två Facebookgrupper (Partille IF och Samverkan Partille) som främst valts ut på grund av antalet

medlemmar men också eftersom vi inte fick godkännande för publicering på andra liknande grupper och hemsidor.

En av de valda grupperna har fokus på Partilles fotbollslag *Partille IF*, som erbjuder fotbollsträning för alla åldrar. Gruppens medlemmar utgörs av bl.a spelare, tränare, fotbollsföräldrar och andra med ett allmänt intresse för laget eller annan anknytning till fotbollsklubben. Den andra gruppen som enkäten kommer läggas ut i går under namnet *Samverkan Partille*. Detta är en grupp med fokus på uppdatering om vad som händer i Partille kommun. Utifrån vad man kan se i de båda grupperna verkar det vara en god variation av individer som sammanlagt utgör ca 7000 medlemmar, vilket uppfyller viktiga kriterium för att enkäten ska ge lämpliga resultat. Administratörerna för sidorna kontaktades och enkäten publicerades på respektive sida.

#### **4.1.4 Utmaningar**

Det som kan bli problematiskt för oss i enkäten är definitionen av trygghet, i och med att trygghet i många fall kan tolkas olika beroende på flera olika faktorer. Det vi har gjort för att undvika detta är att försöka beskriva den trygghet som vi ämnar att undersöka, det vill säga känslan av välbefinnande och avsaknaden av oro och rädslor - den subjektiva tryggheten. Trots detta är trygghet ett abstrakt begrepp som lätt kan skapa "missuppfattningar".

En annan faktor som kan skapa problem eller en sämre verklighetsbild är att man inte lyckas få svar från en tillräckligt stor variation av analysenheter. Det kan handla om att en grupp blir överrepresenterade, enligt Göteborgs universitet (2013) svara exempelvis kvinnor oftare än män på enkätundersökningar. Samtidigt har vi en begränsad tid att samla in datan på, vilket innebär att vi, trots utskickad påminnelse, kommer få nöja oss med de svaren vi får.

Det finns också risker med att använda internetbaserade enkäter - vår första tanke var att alla inte har tillgång eller kunskap för att besvara en enkät på internet. Vilket i sin tur direkt ger oss ett visst bortfall, det finns också individer som har kunskap men som inte litar på länkar och dylikt som läggs ut på sociala medier pga rädsla för t.ex datorvirus eller att bli utsatt för någon typ av bedrägeri. Vi anser dock att internetbaserade enkäter är det lämpligaste tillvägagångssättet att samla in vår empiri på i dagsläget, med tanke på de begränsningar som Covid-19 medfört.

#### 4.1.5 Utförande och respondenter

Enkäten innefattar 14 frågor som tar ca 7-10 minuter att svara på, det var en blandning av flervalsfrågor och öppna frågor med fokus på individens upplevda trygghet på Kyrktoget. Vi hade även tagit med en fråga som specifikt knyter an till vår teoridel i uppsatsen - walkability och grön infrastruktur (Se bilaga 1).

Enkäten låg ute i fjorton dagar med en påminnelse som skickades ut efter sju dagar.

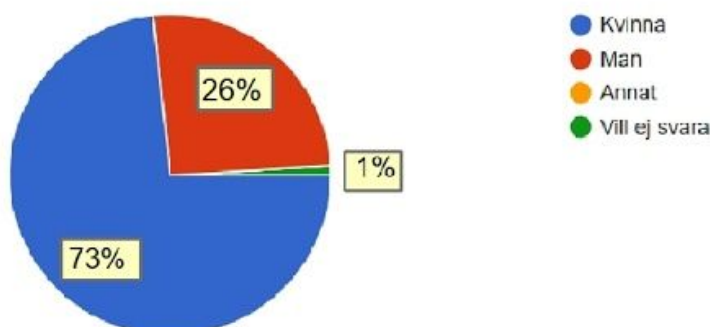
Sammanlagt svarade 103 respondenter mellan åldrarna 15 till ca 60 år vilket ger oss ett bortfall om ca 98,5%. I enkäten är respondenter från åldersgruppen 40 till 59 år av majoritet. Vi har även en överrepresentation av kvinnor som stod för ca 73% av svaren.

Resultatet sammanställdes genom stapel- och cirkeldiagram med hjälp av google docs, GIS och Excel. Tanken är att med hjälp av resultatet från undersökningen kunna dra slutsatser som är väsentliga för uppsatsens syfte och genom det svara på våra valda frågeställningar.

Sammanlagt deltog 103 individer - 75 kvinnor respektive 27 män och 1 som inte ville uppge könstillhörighet (se figur 2). Nästan samtliga, dvs 92% är bosatta i Partille och en stor del (47%) av respondenterna tillhörde åldersgruppen 40-59 år (se figur 3).

På fråga 1 "hur ofta besöker du kyrktoget?" svarade 2 (ca 2%) personer aldrig. Eftersom enkätundersökningen riktar sig till de personer som besöker Kyrktoget så valde vi att ta bort deras svar från enkäten, eftersom de inte är representativa för vår population.

13. Kön  
103 svar

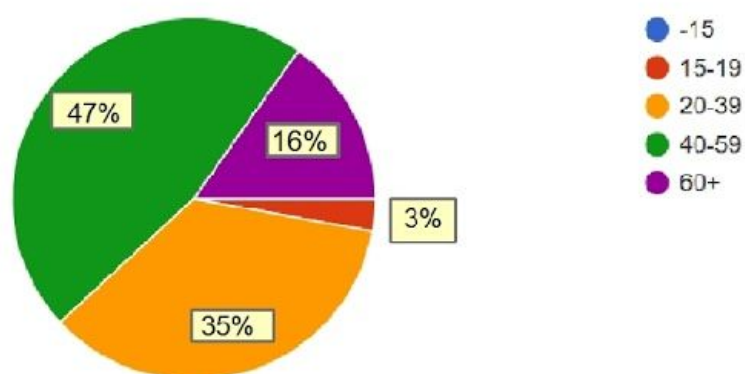


**Figur 2.** Könsfördelningen mellan respondenter i vår enkätundersökning.

Källa: Veric, 2020. Beräkning baserad på 103 svar (samtliga undersökta).

## 12. Ålder

103 svar



**Figur 3.** Åldersfördelning mellan respondenter i vår enkätundersökning.

Källa: Veric, 2020. Beräkning baserad på 103 svar (samtliga undersökta).

Eftersom urvalet av respondenter inte är representativt för samhället i övrigt kommer kön emellertid inte vara föremål för någon jämförande analys och då studien bygger på en begränsad datamängd kommer inte heller ålder att utgöra ett verktyg i studiens analys. Ålderskillnader i enkätsvaren kommer vi dock att diskutera kortfattat i kapitel 7, diskussion och slutsats.

## 4.2 Kvalitativ textanalys

Kvalitativ textanalys innebär en noggrann läsning av en text och att ta fram det väsentliga innehållet ur texten. En textanalys bör inledas med en övergripande problemställning och ha en kritisk frågeställning för att kunna avgränsa sitt sökande till den kunskap som eftersträvas (Esaiasson, m.fl., 2017). För att kunna konkretisera problemställningen bör vi ställa ett antal preciserade frågor till textmaterialet, svaren på frågorna ska i sin tur ge svar på forskningsproblemet.

### 4.2.1 Framinganalys

Framing är ett närliggande begrepp till textanalys och innebär en inramning av ett problem eller fenomen (Esaiasson, m.fl., 2017). Det kan till exempel handla om hur myndigheter tar sig an en specifik problematik. Det är innehållet i inramningen och inte aktörers motiv eller inre tankar som är viktigt inom framing (Esaiasson, m.fl., 2017). Frågorna nedan bör betraktas som empiriska indikatorer på den problemformulering vi vill undersöka (Esaiasson, m.fl., 2017). Vi har valt framing inom kvalitativ textanalys som metod eftersom vi anser att den metoden lämpar sig bäst för vårt syfte med uppsatsen och den givna problemformuleringen. Då vi fokuserar på att granska kommundokument för att ta reda på hur och om våra utvalda teorier (grön infrastruktur, walkability) används i Partille kommuns arbete mot att öka tryggheten på Kyrktorget.

Den kvalitativa text- och framinganalysen inbegriper dock ett något större geografiskt område, nämligen centrala Partille. Detta eftersom de kommun- och policydokument som analyseras avser centrala Partille och således mer än enbart platsen Kyrktorget.

### 4.2.2 Underlag för framinganalys

Vi har valt att utgå från de planeringsdokument antagna av Partille kommun som vi anser vara relevanta för Kyrktorget. Dessa dokument innefattar *Översiktsplan Partille 2035* - och dess tre delar: *Mål & visioner*, *Förutsättningar & hänsynstaganden* och *Miljökonsekvensbeskrivning* (Partille kommun, 2017bcd) samt dokumentet *Fördjupad översiktsplan för centrala Partille* (Samhällsbyggnadskontoret, 2012). De valda dokumenten är förvisso generella och odetaljerade i många avseenden men innefattar i stora drag de perspektiv vi ämnar studera.

För att analysera Partille kommuns arbete med grön infrastruktur hade det varit intressant att analysera en grönstrukturplan, men en sådan finns ännu inte tillgänglig, men avses att tas fram av och för Partille kommun (2017b). På motsvarande vis hade det varit intressant att läsa och analysera mer ingående av kommunens strategi för

gångtrafik och gångvänliga miljöer, men ett dokument dedikerat just detta ämne har vi heller inte lyckats finna.

Vidare går det att argumentera för att den fördjupade översiktsplanen för centrala Partille börjar tappa i aktualitet då den antogs 2012, det vill säga för 8 år sedan. Till skillnad från övriga underlag har den fördjupade översiktsplanen dock en, geografiskt sett, högre relevans då den enbart behandlar centrala Partille, i vilken Kyrkatorget utgör en central del.

Detaljplaner för Kyrkatorget hade också varit intressant att studera. Den mest aktuella detaljplanen för området är från 2016, dock upplevdes den inte relevant i vår studie då den inte innefattar de perspektiv vi velat belysa samt att den enbart behandlar en mindre del av torget. Varpå den detaljplanen uteslöts ur analysen.

#### **4.2.3 Frågeställningar för framinganalysen:**

1. Hur ramar Partille kommun in problematiken kring utformning och brister i såväl grön infrastruktur som walkability (gångvänliga miljöer)? Vilka begrepp används och hur är dessa värderade?
2. Vilka sociala grupper representeras inom kommunens inramning av problemformuleringen? Är det samtliga demografiska, etniska och socioekonomiska grupper och vilket av dessa nämnda perspektiv ges störst vikt i inramningen?
3. Vilka förslag på lösningar ges från kommunens sida? Finns det en tydlig stringens i de policys som tagits fram, hur är dessa utformade och hur svarar dessa mot studerad teori?
4. I vilken mån kopplar kommunen samman grön infrastruktur och walkability med begreppet trygghet inom den inramning som görs?

#### **4.2.4 Begreppsanvändning**

Tabellen nedan (tabell 1) syftar till att fungera som hjälpmedel i framinganalysen av dokumenten *Översiktsplan Partille 2035* (Partille kommun, 2017bcd) och *Fördjupad översiktsplan för centrala Partille* (Samhällsbyggnadskontoret, 2012) genom att



sammanställa och jämföra den terminologi som används i studerad litteratur respektive av Partille kommun. Översättningen på de båda sidorna emellan är i många fall väldigt förenklad och är i första hand enbart tänkt att ge en fingervisning om hur respektive terminologi kan kopplas ihop.

**Tabell 1.** Sammanställd och jämförd användning av terminologi i den studerade teorin respektive Partille kommun.

<b>Teori</b>	<b>Översiktsplan Partille 2035 (2017bcd) och Fördjupad översiktsplan för centrala Partille (2012)</b>
<i>Walkability / Gång-, promenadvänlighet</i>	<i>Gång, gång- och cykeltrafik</i>
<i>Densitet</i>	<i>Förtätning, Blandstad</i>
<i>Konnektivitet</i>	<i>Gatunät, Blandstad</i>
<i>Funktionsintegrering</i>	<i>Funktionsblandning, Blandstad</i>
<i>Gång för transport</i>	<i>Gångfartsgator</i>
<i>Gång för rekreation</i>	<i>Stråk</i>
<i>Cul de sac</i>	<i>Gatunät</i>
<i>New Urbanism / Rutnätsmönster</i>	<i>Gatunät</i>
<i>Trygghet</i>	<i>Trygghet</i>
<i>Grön infrastruktur</i>	<i>Grönstruktur</i>
<i>Biophilic architecture</i>	<i>Gröna tak och fasader</i>
<i>Brottsprevention genom urban design (CPTED)</i>	<i>Belysningsstrategi</i>

Källa: Salfjord och Welther, 2020.

### **4.3 Informantintervju**

Informantintervjun hölls som nämnts tidigare via e-mail. Vi började med att be om tillåtelse att skicka iväg ett e-mail med intervjufrågor för bakgrundsdel i vår uppsats till samhällsbyggnadskontoret i Partille kommun, vilket godkändes. Vi frågade även om tillåtelse att uppge namn och yrkesbefattning på de som svarade på intervjufrågorna men fick inget svar på detta. Vi har således valt att utelämna informanternas personliga uppgifter och refererar till dem som "personlig kommunikation" i uppsatsen.

Mailintervjun utgjordes av fem frågor som skickades iväg till en anställd på samhällsbyggnadskontoret i Partille kommun. I intervjun framkommer att det är två anställda på samhällsbyggnadskontoret som svarat på intervjufrågorna.

Två av de fem frågor vi ställde var kopplade till våra valda teorier (walkability och grön infrastruktur), där vi frågade om de använde sig av något teoretiskt underlag när de planerar för olika fenomen. Teorierna används inte i något av samhällsbyggnadskontorets dokument som vi har undersökt. I de resterande tre frågorna ber vi informanterna att berätta om eventuella åtgärder och resurser som satts in för att öka tryggheten på Kyrktorget, men också ifall någon typ av medborgardialog har ägt rum och om det resulterat i något specifikt.

### **4.4 Metodens utvecklingspotential**

För enkätundersökningen var ursprungstanken inte att publicera den via sociala medier utan vi ville snarare försöka prata med torgbesökarna på plats, men på grund av den rådande samhällssituationen och omställningen till följd av Covid-19 så blev detta en omöjlighet. Hade vi dock kunnat samla in respondenter på plats skulle vi också någorlunda kunna reglera variationen av respondenter eftersom det nu blir en inbyggd skevhet i och med valet att publicera på de tidigare nämnda Facebookgrupperna. På grund av de rådande omständigheterna med både tids- och resursbegränsningar i kombination med en pandemi så har vi beslutat att tillvägagångssättet för studien ändå får vara godtagbart. Vid t.ex mer tid

hade också insamlingen av data kunnat pågå längre vilket hade kunnat ge mer och bättre information om verkligheten.

I den kvalitativa delen skulle det i mån av tid och resurser, utöver framinganalysen, vara intressant att utifrån den teoretiska bakgrunden och nuvarande förutsättningar på platsen Kyrktorget undersöka hur den generella tryggheten skulle kunna höjas genom perspektiven grön infrastruktur och walkability. Ett sådant tillägg till analysen skulle förslagsvis kunna göras med kartbilder och analyser över nuvarande samt potentiell markanvändning på och kring platsen. Det är även svårt att samla in all information via textanalys och det hade även varit önskvärt att göra intervjuer med sakkunniga eller beslutsfattare som komplement.

## **5 Resultat**

Nedan redogörs för resultat av uppsatsens tre delstudier. Den första har fokus på enkäten som gjordes för att få invånarperspektivet i frågan om huruvida Kyrktorget upplevs som en trygg plats. Undersökningen bestod av tio flervalfrågor, samt fyra öppna frågor. Efterföljande avsnitt beskriver resultatet ur den kvalitativa textanalysen, den första delen har fokus på grön infrastruktur, därefter presenteras resultat ur studien kring walkability.

### **5.1 Trygghetsupplevelsen på Kyrktorget, utifrån besökarnas perspektiv**

De sammanställda svaren från enkäten visar att majoriteten av respondenterna (ca 58%) besöker torget dagtid, de flesta (ca 49%) besöker torget ungefär två till tre gånger i veckan medan endast 8% besöker torget kvällstid. Det är ungefär lika många som undviker och som inte undviker någon specifik besökstid (ca 52% respektive ca 48%). Av de som undviker någon besökstid svarade ca 93% att de undviker kvällstid.

Det som framkommer i vår undersökning är att kvällstid undviks på grund av framförallt cirkulerande ungdomsgång, förekomsten av narkotika samt en hög närvaro av alkoholpåverkade individer. Nedan citeras en kvinnlig respondent i 20-39 årsåldern.

*“/.../På kyrktorget så blir det mer en passage, en väg till och från saker. Åh där passar det bra att mötas och snabbt ta sig vidare vid ex utbyte av varor såsom droger som jag misstänkt att*

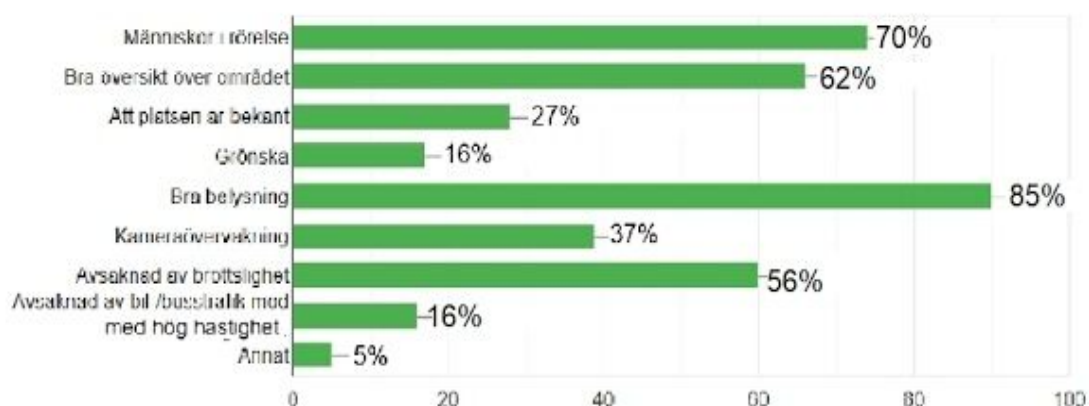
*jag sett. Ett ställe för ungdomar att hänga och ta plats, stöka runt lite innan de måste ta bussen hem.”*

När respondenterna själva får beskriva varför de undviker specifika besökstider på torget (fråga 5, se bilaga 1) framkommer att 23% upplever torget som förfallet, sterilt och smutsigt med en del obehagliga hörn och områden där kriminalitet kan pågå obemärkt.

I vår enkätundersökning ombeds respondenterna att välja de alternativ som får dem att känna trygghet på offentliga platser. Nästan samtliga, dvs 90 respondenter (85%) av 103 uppger att bra belysning är en viktig faktor för trygghet. 70% tycker att människor i rörelse är viktigt, medan enbart 16% anger grönska (se figur 4 nedan).

#### 6. Vad får dig att känna trygghet på offentliga platser? (Det går bra att välja flera alternativ)

103 svar



**Figur 4.** Svar på frågan nummer 6 i enkäten “Vad får dig att känna trygghet på offentliga platser?”. I diagrammet visualiserar andel respondenter som kryssade i svarsalternativet.

Källa: Veric, 2020. Baserat på 103 svar, samtliga undersökta.

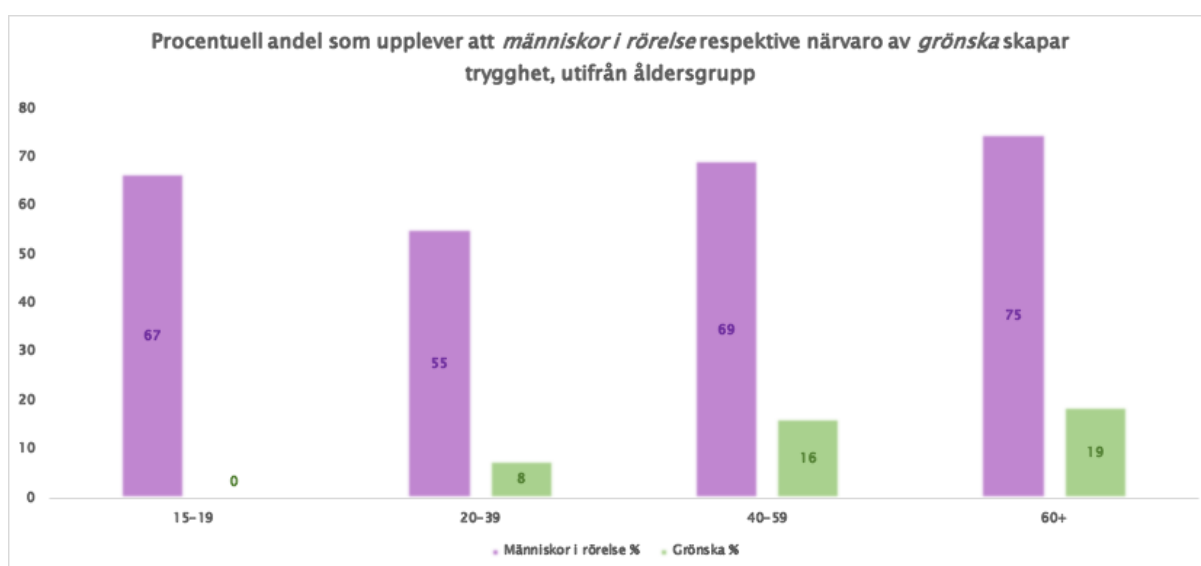
I fråga 6 finns också alternativet “annat” som gav respondenterna möjlighet att nämna ytterligare faktorer som de tyckte var viktiga för trygghetskänslan. Det va endast 5% som valde svarsalternativet *annat* och bland följdkommentarerna i fråga 7 (se bilaga 1) framkommer det att b.la högre polisnärvaro och fler nybyggnationer ses som viktiga faktorer för dessa respondenter. Det som också nämns är en ökad platskänsla, utbildning och att man som kommun arbetar förebyggande bland målgrupperna som kan skapa otrygghet. Ett ökat

ansvarstagande från alla som bor och verkar på torget och bättre gemenskap lyfts som något önskvärt, vilket illustreras i citatet nedan:

*“Vetskapen om att kommun tar ansvar, att invånare tar ansvar och att det finns en känsla av gemenskap och att platsen är något som är viktigt för oss som invånare”. - Kvinna, 20-39 år.*

Av enkätsvaren framgår att uppfattningen av att grönska bidrar till en trygg offentlig miljö är relativt låg (totalt 16%). Människor i rörelse visade sig däremot vara viktigt för en större del i samtliga åldersgrupper (se figur 5).

Diagrammet nedan visar denna information i procent. Där visualiseras en relativt låg procentsats i framförallt åldersgrupperna upp till 39 år som tycker att grönska är viktigt för trygghet på offentliga platser medan en relativt hög procentsats i nästan samtliga åldersgrupper tycker människor i rörelse är viktigt (se figur 5). I och med att insamlad data vad gäller ålder är obalanserad och icke representativ bortfaller denna ur studiens analys.



**Figur 5.** Andel respondenter i olika åldrar som valt människor i rörelse (lila) respektive grönska (grön).

Källa: Veric och Welther, 2020. Baserat på 76 svar.

Av respondenterna upplever 26% (27 av 103) att Kyrkatorget överlag är en trygg plats medan 44% inte upplever torget som en trygg plats, de resterande 27% vet inte.

Av de 27 respondenterna som svarade att de upplevde torget som tryggt uppger 22% sedan i frågan 9 (se bilaga 1) att det i första hand handlar om dagtid och 19% av respondenterna beskriver att tryggheten grundar sig på människor i rörelse. En kvinna i 60 årsåldern skriver:

*“De tider jag är där är det folk i omlopp. Jag är glad för det nya bostadshuset. Ju mer folk som bor där och är i omlopp desto säkrare känns det.”*

En man mellan 40-59 år som uppgett att torget i stort känns tryggt skriver: *“undviker kväll/helg pga obehagliga personer och avsaknad av polis i området”* .

För de 45 respondenter som inte upplever torget som tryggt beskriver 51% att det framförallt handlar om en hög närvaro av alkoholpåverkade individer, kriminalitet, droger och ungdomsgäng.

*“Känns inte som en samlingsplats/torg där människor vill vara utan oftast är det påverkade människor eller ungdomsgäng som hänger där vilket ger en olustkänsla“* - Kvinna, 40-59 år.

Ca 5% av respondenterna i fråga 10 (se bilaga 1) beskriver att det förekommer fortkörning på gatan som går genom torget medan 5% i samma fråga nämner bristen på auktoritär närvaro såsom polis och ordningsvakter som problematiskt.

### **5.1.1 Åtgärder för ökad trygghet på Kyrktorget**

Mot slutet av enkäten fick respondenterna lämna en kommentar, om de ville. Resultatet av det blev att ca 83% av respondenterna beskrev den förändringen de ville se på Kyrktorget. Ett större engagemang från kommunen och andra viktiga aktörer önskas för att göra Kyrktorget tryggt och fler aktiviteter på t.ex kulturskolan för att ge ungdomar en tryggare plats att vistas på då de befintliga beskrivs som otillräckliga, inte minst på grund av de korta öppettiderna. Nedan citeras en kvinna i 20-39 årsåldern som på ett bra sätt sammanfattar respondenternas mest återkommande kommentarer i enkäten:

*“Senaste året har det blivit bättre men det är inte helt tryggt där än. Behövs mer företag som skapar mer rörelse i tomma lokaler som dammar. Kultorum kan ha fler strukturerade aktiviteter med trygga vuxna så inte lokaler står och dammar. /.../ Föreningar kan besöka ungdomshus. Arbeta i projektform som blir en uppvisning eller film*

*mm. Fält kan röra sig mer bland ungdomar och på otrygga platser - mindre chatt tid och gömma sig bakom datorn/.../“*

## **5.2 Partille kommuns strategi för grön infrastruktur**

I kontrast till invånarperspektivet står planeringsperspektivet och frågan om hur Partille kommun förhåller sig till bland annat grön infrastruktur som ett sätt att uppnå trygghet.

Grön infrastruktur nämns två gånger i Partille kommuns översiktsplan. Under rubriken mellankommunala frågor nämns grön infrastruktur och naturvärden. Kommunen menar då att ”Säveån är en viktig mellankommunal fråga avseende riksintresse, Natura 2000 och MKN vatten, främst gentemot Göteborgs stad och Lerums kommun” (Partille kommun, 2017b, s.47). Kommunen anser att det är viktigt att inleda ett mellankommunalt samarbete för att kartlägga kumulativa effekter av kommunernas markanvändning, för att nå en överenskommelse om vilka projekt som kan genomföras utan att få för stora negativa konsekvenser på naturvärden (Partille kommun, 2017b).

Under rubriken grönstruktur beskrivs grön infrastruktur och vikten av att ta tillvara grönområden runt centrum för att främja biologisk mångfald, artspridning och friluftsliv. Då Partille är en liten men tätbefolkad kommun intill en storstad, är god grönstruktur viktig för att inte bara främja biologisk mångfald utan även god folkhälsa (Partille kommun, 2017c). I dokumentet påpekas vikten av att ta fram en grönstrukturplan<sup>1</sup> som ska användas i kommande planering. Grönstrukturplanen ska vara en del i utvecklingen att få fram tydliga gröna zoner och grönstråk. Tätortsnära natur är viktigt för den vardagliga rekreationen för de som bor i tätbebyggda områden (Partille kommun, 2017c).

Partille kommun vill utveckla en hållbar stadsstruktur vilket kräver en helhetssyn kring grönstrukturer. I Partilles översiktsplaner och den fördjupade översiktsplanen för centrala Partille nämns grönstrukturer mestadels i andra sammanhang än att vara en integrerad del av stadsplaneringen i Partille centrum och Kyrktorget. Snarare nämns grönstrukturer i samband

---

<sup>1</sup> Som tidigare nämnt har grönstruktur samma betydelse som grön infrastruktur.

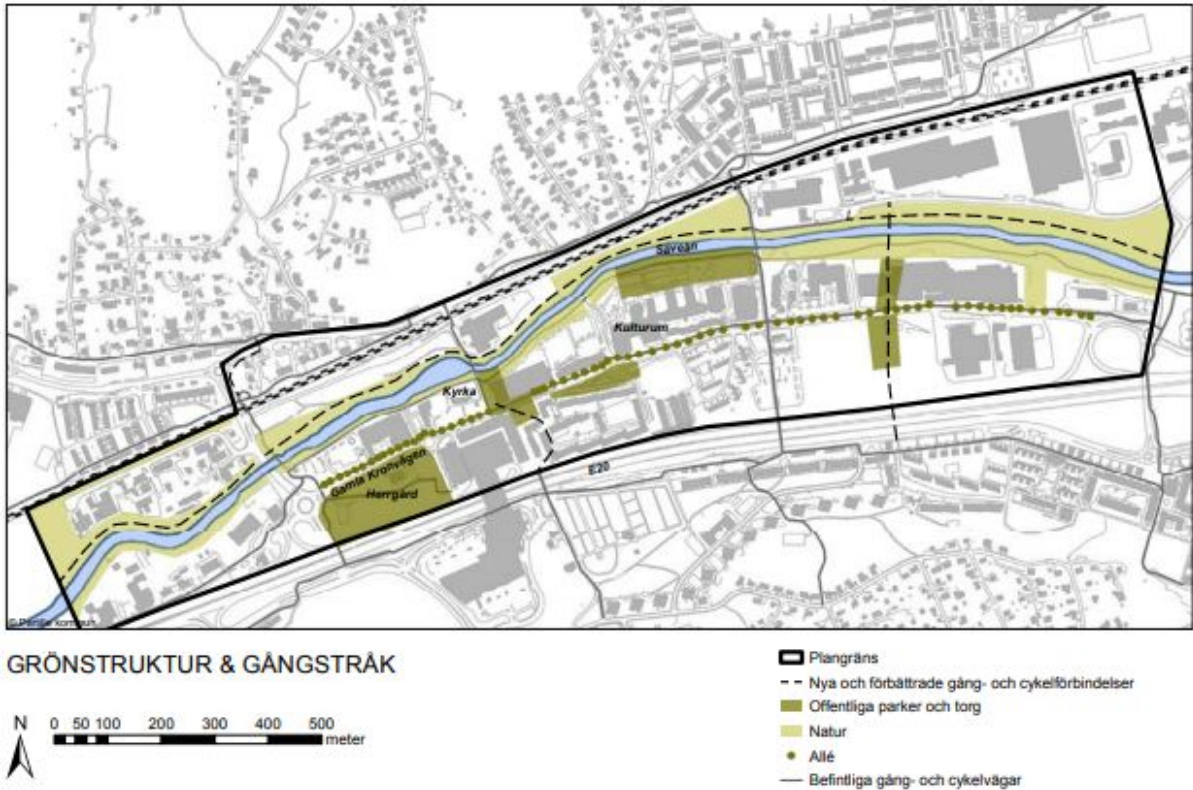
med naturvärden, friluftsliv och biologisk mångfald, och inte i samband med trygghet eller Kyrkatorget (Partille kommun, 2017c).

### **5.2.1 Grönstruktur i centrala Partille**

I de fall där grönstruktur nämns i samband med Partille centrum eller Kyrkatorget så är grönstrukturen en viktig del i att Sävån ska integreras i stadsbilden (Samhällsbyggnadskontoret, 2012). I den fördjupade översiktsplanen menar man att grönstrukturer har betydelse för människor, djur- och växtliv. Det ekologiska värdet innebär att flora och fauna kan sprida sig naturligt och bidra till att stärka den biologiska mångfalden. Det sociala värdet av grönstrukturer understryks ofta idag och grönska har en mycket positiv inverkan på människans välmående (Samhällsbyggnadskontoret, 2012).

Den fördjupade översiktsplanen syftar till att förstärka det gröna stråket längst med Sävån och koppla samman parker och torg med “den gröna ryggraden” (se figur 6). Partille föreslår även att gröna tak på byggnaderna kring Kyrkatorget är önskvärt för att fördröja takvatten (Samhällsbyggnadskontoret, 2012). Kyrkatorget är en integrerad del i den fördjupade översiktsplanens förslag på grönstruktur och “den gröna ryggraden” (Samhällsbyggnadskontoret, 2012).





**Figur 6.** Kyrktorget i den fördjupade översiktsplanens: förslag på grönstruktur och “den gröna ryggraden”.

Bildkälla: Samhällsbyggnadskontoret, 2012.

Partille kommun vill i största möjliga mån utöka bebyggelsen i centrum med blandning av bostäder, arbetsplatser, verksamheter och grönska. Avvägningen ska främja en god bebyggd stadsmiljö. Utöver att tillgängliggöra natur- och rekreationsområden så ska sammanhängande grönstråk göras tydligare (Partille kommun, 2017b). Vid framtida utveckling i Partille ska det tas hänsyn till grönstruktur och utveckling av ekologiska faktorer vid stadsgatan.

I översiktsplanen för Partille (2017b) framkommer det att kommunen bland annat tänker arbeta för grönstrukturer i form av parker och grönområden i framtiden. På Kyrktorget vill Partille kommun att gröna element ska kunna implementeras. Större delen av torget är idag i betong eller annat icke-organiskt material och samhällsbyggnadskontoret menar att man skulle kunna använda gröna åtgärder för att hantera dagvattnet (Samhällsbyggnadskontoret, 2012). I översiktsplanen (Partille kommun, 2017c) framgår även en önskan att stärka den sociala hållbarheten i en tätare bebyggelsestruktur genom miljömässiga aspekter som ljus, luft och grönska, som man menar är viktiga. Mer konkret menar man t.ex att kvalitativa grönytor där människors vägar korsas ska tas tillvara i stadsplaneringen. Av planen framgår

även en medvetenhet om att en välplanerad grönstruktur kan bidra till ökad hälsa och välbefinnande (Partille kommun, 2017c).

Det råder dock motsättningar mellan föreslagna blandstad- och infrastrukturförändringar vilket kan ge en negativ påverkan på naturvärden och grönområden (Partille kommun, 2017d). Det finns alltid en risk att grönområden och naturvårdsintressen kan påverkas negativt då den föreslagna blandstadsutbyggnaden medför fysiska ingrepp, vilket gör att byggnation kan överlappa naturområden (Partille kommun, 2017d).

## **5.3 Partille kommuns strategi för walkability**

### **5.3.1 Förtätning**

*Översiktsplan Partille 2035* (Partille kommun, 2017b) verkar för att uppfylla sex målområden, av vilka fem stycken kan hävdas relatera till antingen walkability eller grön infrastruktur, eller både och. Samtliga fem eftersträvar närhet: *nära varandra, nära vardagslivet, nära näringslivet, nära kulturen och nära naturen*. Det sjätte målområdet, *nära storstaden*, ligger utanför ramarna för denna studie då detta mål i första hand behandlar snabbare kommunikation i större skala. En övergripande ambition som nämns i översiktsplanen är också att genom krympande avstånd gå från "förort till förstad" samt att "förtäta kraftfullt" med målsättningen om att öka befolkningsantalet med en procent per år fram till 2035 (Partille kommun, 2017b). Exakt hur förtätningen kommer att ske framgår inte, men i *Översiktsplan Partille 2035* (Partille kommun, 2017b) exemplifieras med hur parkeringsytor kan komma att upplåtas till förmån för tätare bebyggelse av såväl bostäder som näringsliv. Ett talande exempel för hur kommunen önskar en omställning mot utökad kollektivtrafik, men även förbättrade gångmöjligheter då avstånd mellan byggnader minskar samtidigt som barriärer försvinner.

### **5.3.2 Gång- och cykeltrafik**

Även om Partille kommun inte använder själva begreppet walkability i varken *Översiktsplan Partille 2035* (2017bcd) eller i dokumentet *Fördjupad översiktsplan för centrala Partille* (2012) belyser dokumenten flertalet gånger de positiva effekterna med en gång- och cykelvänlig stadsmiljö. Planeringen för kommunens framtida utformning bör enligt

dokumenten satsa på att förtäta de mest centrala delarna, både vad gäller bostäder, arbetsplatser, näringsliv, mötesplatser, rekreation och andra aktiviteter.

Samhällsbyggnadskontoret (2012) påpekar hur kommunen står inför ett vägval: antingen fortskrider ett storskaligt bebyggelsemönster eller så eftersträvas en småskalighet i kommunens centrala delar. Det förstnämnda sker till förmån för etablering av större verksamheter, medan det andra görs för "attraktiva stadsmiljöer för människor som rör sig till fots eller med cykel" (Samhällsbyggnadskontoret, 2012, s.58). Rekommendationer som författarna ger är att centrala Partille bör försöka utformas utifrån ett finmaskigt gatunät, med hög sammankoppling och därmed väl anpassat för långsammare trafikmedel som gång och cykel (Samhällsbyggnadskontoret, 2012). Översiktsplanen (Partille kommun, 2017b) visar genom en kartbild upp hur området kring Kyrktorget är tänkt att agera som ett viktigt nav för den framtida förstaden, och i huvudsak kommer platsen utgöras av blandstadskaraktär med betoning på arbetsplatser. Förutom att också vilja "ta in naturen i centrum" önskar kommunen att skapa trygga passager för gång- och cykeltrafikanter som färdas mellan centrum och kringliggande områden. Här förklaras också vikten av att bättre överbrygga de tre stora barriärerna som omgärdar Partille centrum; Säveån, E20 och Västra stambanan, i syfte att underlätta gång- och cykeltrafiken mellan centrala och perifera aktiviteter.

### **5.3.3 Blandstad**

I såväl översiktsplan som fördjupad översiktsplan används begreppet blandstad frekvent. I dokumenten beskrivs flertalet gånger hur blandstaden kan medföra ökad tillgänglighet, funktionalitet och trygghet för såväl invånare som besökare. Sammanfattande beskrivs blandstaden som en stadsbild med hög densitet, tillgänglighet och funktionsintegrering, vilket ger både goda gång- och cykelmöjligheter.

### **5.3.4 Blandstaden och trygghet**

Den fördjupade översiktsplanen (Samhällsbyggnadskontoret, 2012) beskriver hur blandstaden kan tänkas föranleda ökad trygghet, då den ger större incitament för fler människor att röra sig genom området och gå ärenden till fots. I synnerhet antas gruppen kvinnor vara den huvudsakliga vinnaren i den förtättningsprocess blandstaden innebär, då det påpekas hur kvinnor i högre utsträckning än män utför sysslor i närområden med hjälp av gång eller andra

långsamma färdmedel. Översiktsplanen (Partille kommun, 2017bc) belyser hur mångfalden och variationen som blandstaden medför innebär stora positiva följder för den sociala hållbarheten, och argumenterar för hur närheten mellan aktiviteter innebär att människor dagligen möter varandra på ett annat sätt än vad de gör i mindre täta områden, vilka kräver andra förflyttningsmedel. Med förbättrad trafiksäkerhet ges både barn och gamla bättre möjlighet att ta sig fram, varpå generationsöverskridande möten också kan tänkas bli vanligare (Partille kommun, 2017bc).

## 6 Analys

I all förenkling kan denna studie sägas utgå från tesen att liv och rörelse i våra allmänna rum medför ökade känslor av trygghet och samhörighet för de människor som brukar dessa rum. Tesen som drivs studien igenom ser vi som ett inkluderande planeringsperspektiv med det övergripande effektmålet i att verka för en högre grad av social hållbarhet. Detta då gångvänliga, gröna- och öppna rum samt platser kan, i ljuset av en relativt god teoretisk bakgrund, hävdas ha förmåga att erbjuda så många människors tillgång till dessa som möjligt. Förutsatt att dessa utformas på rätt sätt.

### 6.1 Människor i rörelse, walkability och trygghet

Studiens genomförda enkätundersökning visar att en stor andel av respondenterna, 70%, efterfrågar *människor i rörelse* för att själva uppleva trygghet på offentliga platser. Här bör poängteras att *människor i rörelse* inte till fullo översätter till den teoretiska effekten av gångvänliga kvarter eller hög walkability. Det vill säga en högre andel fotgängare. Så trots att det går att, inom ramarna för fysisk planering, se hur god walkability skapar förutsättningar för en högre andel människor i rörelse kan resultatet inte tolkas som att 70% av respondenterna automatiskt blir trygga av att människor rör sig på offentliga platser till fots. Det går alltså lika gärna att tolka respondenterna som att 70% av dessa efterfrågar biltrafikanter i rörelse för att trygga miljöer ska uppstå. Heller är inte formuleringen *offentliga platser* lika med Kyrktorget, även om enkäten hade ett uttalat fokus på just den specifika platsen samt att denna kan definieras som offentlig. Sammantaget bör således resultatet avseende svarsalternativet *människor i rörelse* (för trygghet på offentliga platser) tolkas med försiktighet.

Dock finns goda exempel inom den studerade litteraturen som påpekar hur människor som promenerar möter varandras blickar, lär känna och känna igen varandra i större utsträckning än vad biltrafikanter sinsemellan gör. Möjligheten till både interaktion och intervention via en högre andel gångtrafikanter är alltså i förlängningen trygghetsgenererande (se Jacobs, 1961; Leyden, 2003; Ceccato & Peterson, 2019). Tolkat utifrån detta resonemang upplever vi att resultatet i form av en relativt hög efterfrågan på människor i rörelse kan skänka viss legitimitet till varför Kyrktoget, och dess entréer med omgivning, bör utformas så att människor väljer att röra sig på och kring platsen till fots.

## 6.2 Blandstad, walkability och trygghet

Möjligen inspirerad av Jacobs (1961) betonar den fördjupade översiktsplanen (Samhällsbyggnadskontoret, 2012) igen och återigen vikten av att utforma kommunens centrala stadsbild utefter ett blandstadsideal, vilket går att översätta till de tre primära, transportorienterade walkability-faktorerna: hög densitet, konnektivitet och funktionsintegrering. Blandstadskaraktär är med andra ord positivt korrelerande med walkability i transportsyfte. Huruvida det i praktiken faktiskt finns ett samband mellan framförallt högre densitet och högre gångtrafik är litteraturen dock inte enig om (Stevens, 2017). Men inte heller de övriga praktiskt orienterade faktorerna konnektivitet och funktionsintegrering, innebär automatiskt att områden kommer översvämmas av fotgängare. Heller finns ingen garanti för att detta medför att den upplevda tryggheten gynnas (Foster m.fl., 2019).

Som nämnt ovan är det därför viktigt att platserna utformas på rätt sätt, där vissa aspekter kan tänkas vara viktigare än andra. Elldér (2018b) argumenterar för att varken gatunätets utformning, arbetsplatsdensitet eller grad av funktionsblandning generellt har någon betydande inverkan på huruvida människor väljer att ställa bilen till förmån för långsammare färdmedel eller inte. Boendedensitet är av något större betydelse, men som även Stevens (2017) påpekar, menar också Elldér (2018ab) att denna aspekt endast svagt motiverar en förtätningsprocess. Vad som däremot motiverar människor att färdas till fots eller med andra fysiskt aktiverande medel är något som Elldér (2018b) benämner som *lokala bekvämligheter*, eller *local amenities*. Vilka bland annat utgörs av ett kvalitativt, men även kvantitativt, utbud

av shopping, service, matbutiker och restauranger samt sjukvård (Elldér, 2018b). Dessa variabler, samt närhet till grönytor, bekräftas också av Leyden (2003) vara positivt korrelerande med gångtrafik. Leyden (2003) hävdar vidare att god walkability medför ökade möjligheter till utökat socialt kapital, som i sin tur ökar känslan av trygghet och trivsel. Således kan dessa faktorer hävdas vara viktigare för Partille kommun att satsa på än den kraftiga förtätning av bostäder som diskuteras i de studerade styrdokumenterna.

Och i fallet med Kyrktorget, där både *Översiktsplan 2035* (Partille kommun, 2017bc) *Fördjupad översiktsplan för centrala Partille* (Samhällsbyggnadskontoret, 2012) påvisar hur detta med omnejd planeras husera "blandstad med övervägande del arbetsplatser" går det, mot Elldérs (2018b) resultat i att varken hög densitet av arbetsplatser, god funktionsblandning eller utformning av gatunät har någon nämnvärd inverkan på gångtrafik, absolut att diskutera huruvida den planerade omvandlingen kommer påverka den upplevda tryggheten eller ej. Samhällsbyggnadskontoret (2012) beskriver dock hur barriärerna i Säveån, E20 och Västra stambanan bör överbryggas med gångbroar och bättre upplysta gångtunnlar i syfte att minska otrygghet samt att bättre förbinda centrala Partille med övriga stadsdelar. Något som på en större geografisk skala kommer att medföra bättre tillgänglighet till olika typer av service, shoppingutbud, grönområden och övriga funktioner för fler fotgängare och cyklister.

### **6.3 Gångvänlighet som koncept**

Højemo och Fedrizzi (2017) påvisar att svensk trafikplanering saknar ett tydligt koncept knutet till just gång. Något som även är mönstret i såväl dokumentet *Fördjupad översiktsplan för centrala Partille* (Samhällsbyggnadskontoret 2012) som *Översiktsplan Partille 2035* (Partille kommun, 2017bcd). I dokumenten nämns vid flertalet tillfällen gång- och cykeltrafik i samma mening, som ett slags gemensam motpol till biltrafik. Detta trots att alla människor som går varken kan eller vill cykla, eller nödvändigtvis utför samma typer av ärenden eller förflyttar sig av samma anledningar – må det vara av transport- eller rekreationsskäl. Samhällsbyggnadskontoret (2012) diskuterar dock som nämnt liknande typer av samband mellan fysisk miljö och gångvänlighet som ofta görs inom walkability-forskning. Det vill säga att ökad densitet, konnektivitet och funktionsintegrering på ett teoretiskt plan leder till ökad gångvänlighet. I den fördjupade översiktsplanen (2012) såväl som översiktsplanen

(2017bc) används i första hand begreppet blandstad som en genomgående målbild för att uppnå såväl ökad gångtrafik, trygghet som ett levande och spirande näringsliv. Även om begreppet blandstad inrymmer delar av walkability-positiva faktorer är översättbarheten inte självklar.

## **6.4 Koppling mellan grön infrastruktur och walkability**

Foster m.fl. (2019) menar i sin studie att relationen mellan walkability och trygghet gällande att områden som präglas av gång i transportsyfte ofta sammanfaller med högre andel faktisk kriminalitet, vilket i sig korrelerar negativt med gång i rekreationssyfte. Vad som, enligt Foster m.fl. (2019) däremot tenderar att korrelera positivt med andelen gång i rekreationssyfte är, förutom upplevd trygghet, en estetiskt tilltalande omgivning.

Trots att forskningsresultat (Li m.fl., 2015) visar att grönska i urbana områden kan spela en viktig roll i att öka känslan av upplevd trygghet visar enkätstudien att endast 16% av respondenterna upplevde att grönska får dem att känna trygghet i offentliga rum. Även om många studier påvisar sambandet mellan grönstruktur och trygghet verkar det vara få som är medvetna om korrelationen. Detta är en spekulering utifrån vår enkätundersökning som visar fördelningen av upplevd trygghet i relation till grön infrastruktur och walkability, där vi kan se ett mönster av att fler respondenter upplever att människor i rörelse bidrar till trygghet snarare än att grönska gör det (70% respektive 16%).

Det är påvisat att urbana grönstrukturer kan bidra till ökad rörelse i ett område på grund av de positiva hälsoeffekterna och de estetiskt tilltalande aspekterna som grönstrukturer inklusive biophilic architecture kan bidra till, vilket kan kopplas till den rekreativa särskiljningen av walkability (Zuniga-Teran m.fl., 2015). 23% av respondenterna nämner att de uppfattar Kyrkorget som sterilt, förfallet och smutsigt. Ett antal respondenter nämner även behovet av ökad platskänsla. En välplanerad grönstruktur på Kyrkorget kan bidra till att höja den upplevda kvaliteten av området då kvalitet och tillgänglighet påverkar användandet av Kyrkorget (Lee & Maheswaran, 2011) som i sin tur också påverkar tryggheten.

Väl underhållna grönstrukturer kan bidra till att skapa en positiv platskänsla för dess användare, då den positivt upplevda bilden av den fysiska miljön har en positiv inverkan på vår upplevda trygghet. Av forskningsöversikten om grön infrastruktur att döma visar de olika

resultaten tillsammans att urbana grönstrukturer kan bidra till en ökad generell trivsel, vilket kommer få fler människor att röra sig på området. 62% av respondenterna i enkätundersökningen uppger att bra översikt på offentliga platser får dem att känna trygghet. Det är därför viktigt att om grön infrastruktur ska implementeras på offentliga platser bör den utformas på rätt sätt för att bidra till en ökad trygghet på offentliga platser och inte ha en stjälpande effekt på upplevd trygghet. Som Li, Zhang och Li (2015) nämner kan grönska öka den upplevda otryggheten om den utformas på ett sätt som hämmar översikten över ett område. Det kan till exempel handla om oskötta buskage eller storväxta träd som skymmer översikten för området (Li, Zhang & Li, 2015).

Grön infrastruktur kopplas inte till trygghet i direkt mening i Partille kommuns styrdokument. Vikten av grönstrukturer benämns istället i samband med naturvärden, friluftsliv och biologisk mångfald. Däremot föreslår Partille kommun (2017d) att Kyrktoget ska ingå inom deras förslag på grönstruktur och grönområde för att uppmuntra människor till att gå eller cykla. Vilket i sin tur kan påvisa sambandet mellan grönstruktur och ökad walkability.

Vi kan dock urskilja en tydlig motsättning mellan våra valda teorier walkability och grön infrastruktur. En särskiljande aspekt av walkability-strategin är ökad densitet, inte bara densitet av funktionsblandning utan även densitet i form av tätare bebyggelse (Zuniga-Teran m.fl., 2015; Foster m.fl., 2019) vilket kan innebära större, högre och mer kompakta byggnadsformer. Detta står då i motsättning mot att grön infrastruktur kan bidra till ökad trygghet då trånga grönområden i tätt urbaniserade områden istället kan bidra till att öka den upplevda otryggheten (Maas m.fl., 2009).

## **6.5 Kortsiktiga och långsiktiga åtgärder**

Åtgärder som föreslås av respondenter i enkätundersökningen kan både klassas som långsiktiga och kortsiktiga. De kortsiktiga åtgärder som föreslås, såsom ökad polisnärvaro och viss övervakning kan inte kopplas till grön infrastruktur eller walkability. Däremot kan de långsiktiga åtgärderna som känslan av gemenskap och ökad platskänsla härledas till grön infrastruktur då väl underhållen grönstruktur kan vara en fysisk indikator på social sammanhållning. Vidare kan grön infrastruktur bidra till ökad platskänsla genom den positiva korrelationen mellan grönstruktur, välmående och ökad trivsel (Couts m.fl., 2015).



Viktigt att poängtera är också att polisnärvaro och övervakning både kan verka produktivt och kontraproduktivt. Då trygghetskänslan är ytterst subjektiv (Li, Zhang & Li, 2015) så kan auktoritär närvaro och övervakning antingen innebära en otrygghet eller tvärtom men det har visat sig ha en relativt liten påverkan på kriminalitet (Ceccato m.fl., 2019). Det kan dock öka känslan av att platsen är trygg när man vet att någon kan ingripa eller hjälpa till om så behövs, men att sätta in denna typen av åtgärder betyder sällan att oönskad aktivitet på platsen inte sker, inte minst eftersom t.ex polisen framförallt arbetar reaktivt - något som även nämnts tidigare i uppsatsen.

## 6.6 Trygghet och brott

Både BRÅ (2002) och Ceccato m.fl. (2019) poängterar att platser som är kriminogena inte nödvändigtvis behöver vara otrygga, likaså är inte en plats med låg brottsstatistik en given trygg plats. För att kunna hantera denna problematik behöver man komma underfund med att det sällan är grundorsaken till brottet som genererar otryggheten (Ceccato m.fl., 2019). Utifrån en liknande logik som den bakom broken windows theory (Gau, 2010) påpekar BRÅ (2002) hur bristfällig belysning och ovårdade grönområden kan ge ett intryck av en otrygg miljö, likaså kan gångbanor och dylikt med dåligt underhåll ge en liknande känsla. Dessa miljöer kan underlätta eller möjliggöra för kriminalitet men behöver nödvändigtvis inte vara den underliggande orsaken till att brottet begås (BRÅ, 2002).

70% av våra respondenter uppgav att människor i rörelse får dem att känna trygghet på offentliga platser. Paradoxalt nog så ökar risken för kriminalitet när en ökning av besökare sker, vilket i längden skulle kunna komma att generera otrygghet ur en annan aspekt, nämligen rädslan att bli utsatt för brott. Boverket (2010) skriver dock att människor i rörelse ändå till viss del kan verka betryggande då det ger en känsla av att någon kan ingripa om ett brott skulle inträffa.

56% av respondenterna i vår enkät menar att avsaknaden av brottslighet är viktigt för tryggheten på offentliga platser. En enkel, kortsiktig och relativt kostnadseffektiv åtgärd skulle kunna vara att sätta upp CCTV-kameror för att minska kriminell aktivitet. Kameraövervakning skall fungera som ett avskräckande medel för individer att begå brott (Kronkvist m.fl., 2019) men övervakningskameror påverkar egentligen brottsförekomsten

marginellt, däremot kan det ge människor en ökad känsla av trygghet eller tvärtom (Ceccato m.fl., 2019). Det vill säga att etableringen av kameror likväl kan sända ut en signal om att platsen är otrygg och eventuellt farlig och behöver övervakas. BRÅ (2019) menar att den verkliga otryggheten grundar sig på känslor vilket ytterligare stärker uppfattningen om att övervakningskameror har en relativt varierad effekt på den subjektiva tryggheten.

Ceccato m.fl. (2019) beskriver att förekomsten av övervakningskameror kan innebära en ökad möjlighet till att fler brott kan lösas, vilket också kan spela en avgörande roll när det kommer till att skapa och förmedla trygghet. Enligt vår enkätundersökning är det 56% som uttrycker att avsaknaden av brott får dem att känna trygghet på offentliga platser. Vår tolkning i frågan är att respondenterna i första hand önskar en avsaknad av brottslighet snarare än att brotten uppkläras, men att fler brott kan lösas kan i längden innebära att färre brott begås men processen till ett trygg offentlig miljö kan då bli lång.

Det kan vara svårt att omorganisera eller omstrukturera ett redan existerande offentligt område som Kyrkatorget rent fysiskt, däremot kan man sätta in andra åtgärder som är betydligt mer kostnadseffektiva, tex situationella åtgärder. Det kan dock problematiseras med att dessa åtgärder ofta är reaktiva, dvs man bygger inte om eller sätter in åtgärder förrän det visat sig nödvändigt. Det innebär att skadan måste ske innan förändring, vilket kan betyda att kortsiktiga åtgärder eventuellt kommer ta lång tid för att ge någon väsentlig effekt, de åtgärder som sätts in kommer således inte att öka tryggheten direkt, utan de kommer snarare öka människors medvetenhet. Detta kan innebära att problem kvarstår och den upplevda tryggheten, trots insatta åtgärder, kan i värsta fall sjunker ännu mer.

## **6.7 Kommunens åtgärder och torgbesökarnas uppfattning**

Enligt undersökningen *Trygg i Partille* (Partille kommun, 2017a) som gjordes i ett samarbete mellan Polisen och Partille kommun framkommer det bl.a. att kommunen vetat om de brister och problem som uttrycks av respondenterna i vår enkätundersökning. Det verkar dock som att flera åtgärder behöver sättas in för att möta de önskemål som torgbesökarna uttrycker i både vår och Partille kommuns enkät. Partille kommun och polisen har valt att fokusera på att framförallt förebygga inbrott, i både bil och hushåll samt hanteringen av exempelvis nedskräpning, klotter och dylikt (Partille kommun, 2017a). Dessa i sin tur är några av flera

faktorer som har nämnts i respektive enkäter, vilket skulle kunna låta som ett steg i rätt riktning mot en tryggare tillvaro på torget. En del av respondenterna i vår enkät (28%) nämner dock att torget än idag, tre år efter att rapporten av Partille kommun och Polisen skrivits, är en sanitär olägenhet samtidigt som fortfarande finns en uppfattning om att förekomsten av brottslighet är relativt hög.

I vår enkät nämns en önskan om en bättre gemenskap och ett större ansvarstagande över torget, både från allmänheten och andra viktiga aktörer. Genom vidare spekulering antar vi att en ökad platskänsla också skulle kunna bidra till en bättre social hållbarhet på Kyrkatorget, vilket skulle kunna uppnås genom att man ser efter de önskemål och behov som uttrycks av Kyrkatorgets besökare. Det skulle exempelvis kunna vara relevant att ha längre öppettider på olika verksamheter som finns i anslutning till torget såsom kulturskolan, samtidigt som man utökar utbudet av kurser så att det passar fler målgrupper i samhället. Man skulle också kunna öka gemenskapen genom att uppmuntra till olika aktiviteter på torget såsom loppmarknader eller erbjuda möjlighet till att hjälpa till att sköta om eller plantera på torgets grönområden. Ceccato m.fl. (2019) skriver att en positiv platskänsla och stark gemenskap kan generera en vilja till att ta ansvar för det offentliga rummet, vilket i längden kommer resultera i att den sociala hållbarheten stärks.

## **7 Diskussion och slutsats**

Syftet med denna studie har varit att undersöka besökande på Kyrkatorgets uppfattningar och upplevelser av tryggheten på det centralt belägna torget - Kyrkatorget i Partille. Studien har också haft ett fokus på hur Partille kommun planerar för och arbetar med walkability, eller gångvänlighet och grön infrastruktur samt vilka möjligheter dessa planeringsperspektiv kan tänkas ha i att öka den lokala tryggheten i det allmänna rummet, och i synnerhet Kyrkatorget. Nedan beskriver vi våra tre frågeställningar under varsin rubrik och diskuterar avslutningsvis eventuella framtida studier.

## 7.1 Hur upplevs tryggheten på Kyrkatorget idag av människor som lever och verkar i området?

En av metoderna i denna studie var kvantitativ med inslag av kvalitativa element - en webbenkät som skickades ut via sociala medier, och visade att mer än hälften av besökarna på Kyrkatorget upplevde det som otryggt. Det framkom även att uppfattningen av våra valda teories koppling till trygghet på offentliga platser var relativt delad i och med att endast 16% hade valt grönska som något trygghetsskapande medan 70% valde "människor i rörelse". Vi såg dock ett tydligt mönster av att uppfattningen av grönska för trygghet ökade med åldern, dvs att större delen av de som valde grönska i enkäten var över 39 år. Vi kan dessvärre inte dra några direkta slutsatser utifrån detta i och med att vår datainsamling är begränsad men det skulle ändå kunna vara till användning för vidare studier.

Vidare svarade nästan samtliga respondenter att de undviker torget på framförallt kvällar och helger, detta är något som även påpekats av respondenter som ursprungligen svarat att torget känns tryggt. Grundorsakerna till att dessa tider undviks verkar, enligt svar från enkäten, vara att torget upplevs som otryggt, oövervakat, bortglömt och som en samlingsplats för bland annat ungdomsgäng. Det har också påpekats, både i vår enkät men också i den undersökning som gjordes av Partille kommun och Polisen år 2017, att dålig belysning tillsammans med torgets utformning är en av de största bristerna (Partille kommun, 2017a).

Det finns flera områden på torget där t.ex. olagliga aktiviteter kan pågå obemärkt, vilket i sin tur eventuellt skulle kunna åtgärdas genom att öka och förbättra belysningen. Vi antar genom egen spekulation att bättre lampor skulle kunna bidra till en viss ökning av den subjektiva trygghet. Det är dock tveksamt om den objektiva tryggheten skulle öka, inte minst med tanke på att t.ex. övervakningskameror bara minskar brottslighet marginellt (Ceccato m.fl., 2019). På samma sätt finns det en risk att belysning skapar en känsla av trygghet snarare än att faktiskt göra platsen trygg. Det innebär dock inte att god belysning är en dålig trygghetåtgärd, det är fortfarande ett relativt bra sätt att skapa platskänsla och att få torget att se mer inbjudande och levande ut, vilket i sin tur också är viktiga faktorer för upplevd trygghet.

Flera respondenter i vår enkät nämner att närvaron av ungdomar som använder torget som en form av tillhåll genererar en känsla av otrygghet. Vi tänker att den rädsla som skapas när

besökarna ser ungdomarna samlade i grupper, på torgets mörkare och mer avskilda platser grundar sig på uppfattningen om att ungdomar i grupp ofta innebär bekymmer. Det är dock viktigt att poängtera att fallet inte måste vara sådant överallt men enligt våra respondenter har det vid flertalet tillfällen visat sig att ungdomarna på Kyrktorget varit otrevliga, högljudda och oaktsamma. Vilket i sin tur kan innebära att rädslan och den upplevda otryggheten är befogad.

Det vi spekulerat en del kring är ifall man genom ett större ansvarstagande från samtliga berörda aktörer såsom verksamheter på torget, skolor, socialnämnd, kulturskolan, polisen, kommunen och fastighetsägarna skulle kunna skapa ett torg för alla. På kort sikt kan det handla om att man har nattvandrare eller någon annan form av vuxenövervakning som i sin tur fångar upp de ungdomar som vistas på torget. Därifrån skulle kulturskolan kunna ta över och erbjuda längre öppettider och en eventuell fritidsgård med t.ex temakvällar, där de bjuder in individer som kan inspirera ungdomarna till goda livsval. Under tiden man arbetar med detta kan man samtidigt rusta upp torget med bättre belysning, skapa fler tillfälliga grönområden – som exempelvis parklets – för välmående, tillgänglighet och trygghet.

Utifrån enkäten har vi tolkat att flera respondenter efterfrågar bättre övervakning, exemplena i ovanstående stycke kan således även öppna upp för en bättre “naturlig övervakning”, vilket i sin tur kan vara ett mjukare substitut för exempelvis kameraövervakning eller polisnärvaro som i många fall kan verka kontraproduktivt i trygghetsskapandet.

## **7.2 Hur arbetar Partille kommun, utifrån aktuella styrdokument, med grön infrastruktur och gångvänlighet idag?**

I vår analys av styrdokument från Partille kommun framgår att denna förvisso arbetar för faktorer som möjligen kan bidra till fler fotgängare på och kring Kyrktorget genom begreppet blandstad, men att kommunen överlag saknar ett begrepp för att behandla just gångvänlighet. Blandstad behandlar naturligtvis fler ämnen än bara gångvänlighet, men då denna vision genomsyrar stora delar av de studerade dokumenten och kommunen samtidigt saknar ett tydligt koncept knutet till gång, föll det sig naturligt att den genomförda framinganalysen till stora delar lägger ramen kring just begreppet blandstad. Som ekvivalent till walkability.

Vad gäller planer för grön infrastruktur i stadsbilden är dessa aningen sparsamt beskrivna i både översiktsplan och fördjupad översiktsplan, medan desto mer uppmärksamhet riktas mot specifika naturområden. Blandstaden sammankopplas av kommunen med trygghet vid ett par tillfällen i texterna, men kopplingen mellan grönska och detsamma är dock utelämnad.

### **7.3 Hur kan Partille kommun implementera planeringsperspektiven grön infrastruktur och walkability för att skapa trygghet på Kyrktorget?**

I vår kunskapsöversikt över effekterna av grön infrastruktur och walkability på trygghet går det att utläsa hur inget av perspektiven automatiskt medför en ökad trygghet i allmänna rum. Sambanden mellan grön infrastruktur och trygghet är komplexa, och det samma gäller dem mellan walkability och trygghet. Sambanden mellan samtliga tre begrepp blir än mer snåriga och inga självklara svar finns därav. Kort sagt verkar dock utformningen av grönområden vara viktig för huruvida de upplevs trygga eller inte. Är de utformade med god uppsikt visar tidigare studier hur rädslan för potentiell brottslighet sjunker, samtidigt som närvaron av grönska ytterligare kan sänka stressnivån hos individen. Dessutom ger välskötta grönytor ett rekreativvärde som kan uppmåna fler människor att nyttja platsen till fots. Vilket på det hela ökar gångvänligheten i området. Andelen gång förväntas i sin tur också att stiga då det finns ett bra utbud av livsmedelsbutiker, caféer och restauranger, service och sjukvård med mera. Däremot är förtätning av bostäder och arbetsplatser ingen tydlig garant för att öka mängden gångtrafikanter, så till vida inte arbetsplatser i första hand betyder något av ovanstående variabler.

Människor i rörelse efterfrågades av en majoritet av respondenterna i enkätundersökningen. Även om omfattningen av undersökningen är relativt liten skulle detta kunna tänkas ge vikt åt behovet i att från Partille kommuns sida noga fundera på vilka faktorer som leder till förbättrade förutsättningar för just människor i rörelse. Och vilken form av rörelse som i första hand ökar känslan av trygghet. Då kommunen själva (Samhällsbyggnadskontoret, 2012), genom blandstadsbegreppet, påvisar kopplingen mellan ökad gångvänlighet och trygghet – framförallt för kvinnor – kan rörelse i form av gång förslagsvis vara en del att utveckla.

Generellt och sammanfattningsvis är det svårt att argumentera för eller mot begreppet blandstad och dess potentiella inverkan på gångvänlighet, mycket beroendes på att begreppet inrymmer så många olika tolkningsmöjligheter på grund av vaga formuleringar. Varpå vi vidhåller att det kan finnas ett behov av Partille kommun tar sig an tydligare formulerade koncept kring gångvänlighet (förslagsvis begreppet walkability) men även kring grön infrastruktur och dess sociala värden.

### **7.3.1 Potential för ökad trygghet genom implementering av grön infrastruktur och walkability?**

Vi kan konstatera att kombinationen av planeringsperspektiven grön infrastruktur och walkability till viss del kan fungera för att uppnå trygghet på Kyrktorget. Både grön infrastruktur och walkability har som sagt sina fördelar men är inte heller någon garanti för ökad trygghet, då de behöver arbetas med och kombineras på rätt sätt, i synnerhet då det går att urskilja vissa motsättningar mellan grön infrastruktur och walkability.

Enkätundersökningen visade även att få respondenter upplevde att grönska bidrog till trygghet. Vi kunde urskilja ur resultatet från enkätstudien att samtliga åldersgrupper ansåg att människor i rörelse skapar trygghet, vilket vi ser som positivt då vi valde teori med utgångspunkt i social hållbarhet och därmed utesluts ingen grupp i det eventuellt fortsatta arbetet mot walkability på Kyrktorget. Dock har vi ett stort bortfall av respondenter vilket gör det svårt för oss att dra några konkreta slutsatser kring resultatet.

En bieffekt av upprustning av ett område är att upprustning kan leda till filtrering och gentrifiering, vilket kan stå i konflikt mot social hållbarhet. Det är en ständig diskussion om gentrifiering är ett nödvändigt ont eller inte, likt brottsprevention genom övervakning så är det inte en direkt lösning på ett problem utan snarare en förflyttning.

Slutligen anser vi att kombinationen av walkability och grön infrastruktur ur ett trygghetsperspektiv är något Partille kommun kan arbeta vidare med, vi ställer oss dock frågan hur stort anspråk den fysiska planeringen egentligen kan ta i frågan om trygghet och hur ansvaret kan fördelas mellan olika aktörer. Speciellt genom mer kortsiktiga lösningar då en omstrukturering av Kyrktorget skulle vara tids- och resurskrävande och är därför i behov av mer långsiktig planering.

## 7.4 Brister i undersökningen och hur dessa kan påverka resultatet.

Vi hade en relativt liten andel i enkätundersökningen som upplevde att grönska kan förknippas med trygghet, vilket i sin tur gav oss ett tunt forskningsunderlag i den frågan. Däremot fick vi en bättre inblick i hur stor skillnaden är mellan uppfattningarna av våra valda teories relation till upplevd trygghet. Ur den aspekten kan vi möjligen dra slutsatsen att grönska ofta glöms bort eller hamnar i skymundan samtidigt som människor i rörelse uppfattas vara en given faktor för god trygghet.

Vi borde även varit tydligare för våra respondenter kring fråga 1, “hur ofta besöker du Kyrkorget?” eftersom det uppstår ett följdfel i frågorna. Har man svarat “aldrig” på fråga 1 går vissa följdfrågor inte att svara på. Vi borde därför övervägt att inte ha med det som svarsalternativ.

Ett av svarsalternativen på frågan “vad får dig att känna trygghet på offentliga platser?” är god översikt. För oss är det tydligt att det handlar om att ha en god överblick och bra synfält över ett område, men vi är dock medvetna om att ordet “överblick” kan betyda flera olika saker. Detta kunde vi ha förtydligat i enkäten.

Grönska, välvårdade grönområden och rekreation hyllas ofta av både allmänhet och forskare men får alltför sällan ta plats som en central del i skapandet av trygghet, trots att det kan vara en avgörande faktor till god platskänsla. Och som nämnt tidigare i uppsatsen bidrar platskänsla till att allmänheten vill ta ansvar för offentliga platser, vilket också genererar en trygghet.

De studerade dokumenten antagna av Partille kommun i *Översiktsplan Partille 2035* (2017bcd) och *Fördjupad översiktsplan för centrala Partille* (2012) är målade i breda penseldrag och inget av dem har ett ensidigt fokus på varken grön infrastruktur eller gångvänlighet (än mindre walkability), varpå det går att hävda att det till viss del är orättvist att granska dem utifrån enbart dessa perspektiv. Samtidigt har vi inte lyckats finna specifika, aktuella, styrdokument för strategier kopplade till respektive teman framtagna av Partille kommun, vilket möjligen talar för att varken gångtrafik eller grön infrastruktur har högst



prioritet inom kommunens planering. Hade dessa typer av dokument funnits tillgängliga hade resultatet i detta avseende gissningsvis kunnat se helt annorlunda ut.

## **7.5 Vetenskapligt bidrag och framtida studier**

Vi anser att ämnet trygghet på offentliga och allmänna platser är oerhört viktigt, inte minst ur en demokratisk synvinkel. Således upplever vi att de valda utgångspunkterna i grön infrastruktur och walkability är både relevanta och motiverade då dessa kan hävdas vara både inkluderande och eftersträvar social hållbarhet genom att tillgängliggöra och göra offentliga platser mer trivsamma för fler människor. Studien är emellertid begränsad vad gäller insamlad empiri, vilket gör det svårt att dra några större slutsatser och förbättringspotential finns även i andra avseenden. Dock upplever vi att studien har en intressant ingång på hur inkluderande trygghetsarbete kan conceptualiseras och att studien mycket väl kan ligga till grund för framtida undersökningar. Såväl genom kvalitativa intervjuformer med både informanter och respondenter men även kvantitativa undersökningar i större omfattning.

Hade vi haft mer tid och resurser hade vi möjligen försökt gå ut med mer och bättre information angående kopplingen mellan grönska och trygghet, risken är dock att man vägleder respondenterna mot "önskade" svar på det sättet. Det man istället hade kunnat göra är att som kommun gå ut med bättre information om grönskans olika fördelar på ett sätt som är lätt för allmänheten att till sig och att man i samband med det väver in vikten av gemenskap och att värna om det allmänna rummet.

Vad avser studiens fokus på gång och gångvänlighet hade detta kunnat kompletteras med en GIS-baserad walkability-analys över centrala Partille och Kyrktorget, för att kartlägga hur väl området är anpassat för gångtrafik idag och vad som kan förbättras i framtiden. Som framförts tidigare i studien finns det dock många parametrar att ta hänsyn till och en sådan analys kräver mer resurser än vad som varit tillgängligt för denna studie.

En större enkätundersökning hade också kunnat inrymma frågor kopplade kring gångvanor och huruvida respondenterna ser grönska, såväl som andra variabler, som incitament till att promenera mer. Detta för att mer i detalj utröna hur Partille kommun kan gå vidare i arbetet med att få fler av sina invånare och besökare att i större omfattning välja långsammare färd sätt på och i anslutning till Kyrktorget.

Generellt ser vi att fler studier behövs i syfte att undersöka hur ett tydligare koncept kring gång och gångvänlighet kan implementeras i svensk kontext, samt hur ett sådant kan sammanhålla med både grönska och det komplexa begreppet trygghet. Något som också hade varit intressant att studera är vilka socioekonomiska, kulturella eller andra demografiska faktorer som kan tänkas påverka relationen mellan gång, grönska och trygghet.

## Referenslista

Boverket. (2012). *Grönstruktur i landets kommuner*. hämtad 2020-05-13

<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2012/gronstruktur-i-landets-kommuner.pdf>

Brottsförebyggande rådet. (2019). BRÅ i debattartikel: *Otryggheten delar landet*. Hämtad 2020-03-30

<https://www.bra.se/om-bra/nytt-fran-bra/arkiv/nyheter/2019-12-27-bra-i-debattartikel-otryggheten-delar-landet.html>

Brottsförebyggande rådet. (2002). *Bebyggelseinriktade åtgärder mot brott och otrygghet*. Stockholm. Hämtad 2020-03-05

[https://www.bra.se/download/18.cba82f7130f475a2f1800016727/1371914730822/2002\\_bebbyggelseinriktade\\_atgarder\\_mot\\_brott.pdf](https://www.bra.se/download/18.cba82f7130f475a2f1800016727/1371914730822/2002_bebbyggelseinriktade_atgarder_mot_brott.pdf)

Ceccato, V. & Petersson, R. (2019). *Trygg stadsmiljö i praktiken: Visioner, exempel & tips*. Stockholm: Institutionen för samhällsplanering och miljö, Kungliga Tekniska Högskolan, 114 sidor.

Ceccato, V., Vasquez, L., Langefors, L., Canabarro, A., & Petersson, R. (2019). *En trygg stadsmiljö: Teori och praktik för brottsförebyggande & trygghetskapande åtgärder*. Stockholm: Institutionen för samhällsplanering och miljö, Kungliga Tekniska Högskolan, 254 sidor. hämtad från:

<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2019/trygg-stadsmiljo.pdf>

Coutts, C. & Hahn, M. (2015). Green Infrastructure, Ecosystem Services, and Human Health. *International Journal Of Environmental Research And Public Health*, 12(8).

Cozens, P. (2007). Planning, Crime And Urban Sustainability. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 102.

Cozens, P. & Hillier, D. (2008). The Shape of Things to Come: New Urbanism, the Grid and the Cul-De-Sac. *International Planning Studies*, 13(1).

Cozens, P., Saville, G. & Hillier, D. (2005). Crime prevention through environmental design (CPTED): A review and modern bibliography. *Property Management*, 23(5).

Dong, H. (2017). Does walkability undermine neighbourhood safety? *Journal of Urban Design*, 22(1).

Elldér, E. (2018a). Leder förtätning till ett minskat bilresande? *Plan*, 2018(2-3).

Elldér, E. (2018b). What Kind of Compact Development Makes People Drive Less? The “Ds of the Built Environment” versus Neighborhood Amenities. *Journal Of Planning Education And Research*.

Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Towns, A. & Wängnerud, L. (2017). *Metodpraktikan : Konsten att studera samhälle, individ och marknad* (Femte upplagan ed.).

Evans, G. (2003). The built environment and mental health. *Journal of Urban Health*, 80(4).

Foster, S., Hooper, P., Burton, N., Brown, W., Giles-Corti, B., Rachele, J. & Turrell, G. (2019). Safe Habitats: Does the Association Between Neighborhood Crime and Walking Differ by Neighborhood Disadvantage? *Environment and Behavior*.

Gascon, M., Triguero-Mas, M., Martinez, D., Dadvand, P., Forn, J., Plasencia, A. & Nieuwenhuijsen, M. (2015). Mental Health Benefits of Long-Term Exposure to Residential Green and Blue Spaces: A Systematic Review. *International Journal Of Environmental Research And Public Health*, 12(4).

Gau, J. (2010). Wilson, James Q. & George L. Kelling: Broken Windows Theory. *Encyclopedia of Criminological Theory*, 2, 1018-1022.

Göteborgs stad. (2017). *Stadsutveckling, Brunnsparken förstudie*. Hämtad 2020-05-12  
[https://stadsutveckling.goteborg.se/siteassets/projektmappar/heden-dialog--pdf/forstudiebrunnsparken\\_sept2017.pdf](https://stadsutveckling.goteborg.se/siteassets/projektmappar/heden-dialog--pdf/forstudiebrunnsparken_sept2017.pdf)

Göteborgs universitet. (2013). *Vem vill svara på enkäter?* Hämtad 2020-05-10  
<https://medarbetarportalen.gu.se/aktuellt/gu-journalen/arkiv/2013/nummer-6-13/enkattrotthet-?skipSSOCheck=true&referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

Hajna, S., Dasgupta, K., Halparin, M. & Ross, N. (2013). Neighborhood walkability: Field validation of geographic information system measures. *American Journal of Preventive Medicine*, 44(6).

Höjemo, T. & Fedrizzi, B. (2017). The Status of Walking in Policy and Planning: Views from different professions. *Mistra Urban Futures*. 2017(3).

Jackson, L. (2003). The relationship of urban design to human health and condition. *Landscape and Urban Planning*, 64(4).

Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York: Random House.

King, K. & Clarke, P. (2015). A disadvantaged advantage in walkability: Findings from socioeconomic and geographical analysis of national built environment data in the United States. *American Journal of Epidemiology*, 181(1).

Kronkvist, K., Nordqvist, S. & Ivert, A. (2019). Kamerabevakning i ett särskilt utsatt bostadsområde: uppfattningar, erfarenheter och effekter av polisiär kamerabevakning med syfte att minska brottsligheten och öka tryggheten. Malmö: Malmö universitet.

Lee, A. & Maheswaran, R. (2011). The health benefits of urban green spaces: A review of the evidence. *Journal of Public Health*, 33(2).

Lefebvre-Ropars, G. & Morency, C. (2018). Walkability: Which Measure to Choose, Where to Measure It, and How? *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2672(35).

Leyden, Kevin M. (2003). Social capital and the built environment: The importance of walkable neighborhoods. *The American Journal of Public Health*, 93(9).

Li, Xj, Zhang, CR. & Li, Wd. (2015). Does the Visibility of Greenery Increase Perceived Safety in Urban Areas? Evidence from the Place Pulse 1.0 Dataset. *Isprs International Journal Of Geo-Information*, 4(3).

Lo, R. (2009). Walkability: What is it? *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 2(2).

Länsstyrelsen Västra götlands län. (2019). *Regional handlingsplan för grön infrastruktur*. hämtad 2020-05-15

<https://www.lansstyrelsen.se/download/18.4dc15f2816a53b76de76508/1556785668566/2019-21.pdf>

Maas, J., Spreeuwenberg, P., van Winsum-Westra, M., Verheij, R. A., Vries, S. & Groenewegen, P. P. (2009). Is Green Space in the Living Environment Associated with People's Feelings of Social Safety? *Environment and Planning A: Economy and Space*, 41(7).

Mouratidis, K. (2019). The impact of urban tree cover on perceived safety. *Urban Forestry & Urban Greening*, 44.

Mytton, O., Townsend, N., Rutter, H. & Foster, C. (2012). Green space and physical activity: An observational study using Health Survey for England data. *Health and Place*, 18(5).

Om trygghet. (2020). *Vad är trygghet?* Hämtad 2020-04-02

<http://www.omtrygghet.se/vad-ar-trygghet/>

Partille kommun. (2012). *Fördjupad översiktsplan för centrala Partille*. Hämtad 2020-05-12

[https://www.partille.se/siteassets/bygga-bo--miljo/dokument/fop/br\\_sb\\_k\\_fop\\_centrala\\_partille.pdf](https://www.partille.se/siteassets/bygga-bo--miljo/dokument/fop/br_sb_k_fop_centrala_partille.pdf)

Partille kommun. (2017a). *Trygg i Partille*. Hämtad 2020-03-30

<https://www.partille.se/siteassets/stod--omsorg/dokument/trygghetsundersokning-partille-2017.pdf>

Partille kommun. (2017b). *Översiktsplan. Partille 2035*. Hämtad 2020-05-12

[https://www.partille.se/siteassets/bygga-bo--miljo/dokument/op/br\\_sb\\_k\\_op\\_del\\_1\\_inkl\\_lst\\_yttrande\\_antagande.pdf](https://www.partille.se/siteassets/bygga-bo--miljo/dokument/op/br_sb_k_op_del_1_inkl_lst_yttrande_antagande.pdf)

Partille kommun. (2017c). *Översiktsplan. Förutsättningar & hänsynstaganden*. Hämtad 2020-05-12

[https://www.partille.se/siteassets/bygga-bo--miljo/dokument/op/br\\_sb\\_k\\_op\\_del\\_2\\_antagande.pdf](https://www.partille.se/siteassets/bygga-bo--miljo/dokument/op/br_sb_k_op_del_2_antagande.pdf)

Partille kommun. (2017d). *Översiktsplan. Miljökonsekvensbeskrivning*. hämtad 2020-05-12

<https://www.partille.se/bygga-bo--miljo/samhallsplanering/oversiktsplanering/>

Partille kommun. (u.å). *Partilles historia*. Hämtad 2020-03-30

<https://www.partille.se/kommun--politik/kommunfakta/partilles-historia/>

Regeringskansliet. (2011). *FNs konventioner för mänskliga rättigheter*. Hämtad 2020-05-25

<https://www.regeringen.se/contentassets/d6d5653029e14e338a4b86f5f4b34c6b/fns-konventioner-om-manskliga-rattigheter>

Regeringskansliet. (2017). *17 globala mål för hållbar utveckling*. Hämtad 2020-03-05  
<https://www.regeringen.se/regerings-politik/globala-malen-och-agenda-2030/17-globala-mal-for-hallbar-utveckling/>

Stevens, M. (2017). Does Compact Development Make People Drive Less? *Journal of the American Planning Association*, 83(1).

Soderlund, J. & Newman, P. (2015). Biophilic architecture: A review of the rationale and outcomes. *AIMS Environmental Science*, 2(4).

Sreetheran, M. & Van Den Bosch, C. (2014). A socio-ecological exploration of fear of crime in urban green spaces – A systematic review. *Urban Forestry & Urban Greening*, 13(1).

Tunström, M. (2014). *Livability på Svenska: Kunskapsutveckling kring livability som begrepp, politik och praktik i svensk transportplanering*. Trafikverket.

Tzoulas, K., Korpela, K., Venn, S., Yli-Pelkonen, V., Kaźmierczak, A., Niemela, J. & James, P. (2007). Promoting ecosystem and human health in urban areas using Green Infrastructure: A literature review. *Landscape and urban planning*, 81(3).

Welsh, B., Braga, A., & Bruinsma, G. (2015). Reimagining Broken Windows: From Theory to Policy. *Journal of Research in Crime and Delinquency*, 52(4).

White, R. & Sutton, A. (1995). Crime Prevention, Urban Space and Social Exclusion. *The Australian and New Zealand Journal of Sociology*, 31(1).

World Health Organization. (2017) *Urban green spaces: a brief for action*. Hämtad 2020-05-25  
[http://www.euro.who.int/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0010/342289/Urban-Green-Spaces\\_EN\\_WH\\_O\\_web3.pdf?ua=1](http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0010/342289/Urban-Green-Spaces_EN_WH_O_web3.pdf?ua=1)



Zuniga-Teran, A., Gimblett, R., Barron, O., Chalfoun, N., Guertin, D. & Marsh, S. (2015).  
From Neighborhoods to Wellbeing and Conservation: Enhancing the Use of Greenspace  
through Walkability, *ProQuest Dissertations and Theses*.

## Bilagor

### Bilaga 1: Enkätundersökning

## Trygghet på Kyrktorget i Partille

Vi är tre studenter som går samhällsplanering vid Handelshögskolan i Göteborg och just nu håller på att skriva vår kandidatuppsats. Tanken är att den ska handla om att öka/skapa trygghet på offentliga platser, där Kyrktorget i Partille blivit vår rumsliga avgränsning.

En viktig del i vår uppsats är att samla information om hur allmänheten upplever tryggheten på Kyrktorget. Vi skulle därför uppskatta om du ville ta dig tid att svara på denna enkät. Det är 14 frågor som tar ungefär 7-10 minuter att svara på.

### Kyrktorget

1. Hur ofta besöker du Kyrktorget?

- Varje dag
- Två till tre gånger i veckan
- Två till tre gånger i månaden
- En gång i månaden
- Aldrig

2. Vilka tider på dygnet brukar dina besök på torget ske?

- Dagtid
- Kvällstid
- Olika

3. Finns det någon tid på dygnet du undviker att besöka torget?

- Ja  
 Nej

4. Om ja, när? (det går bra att välja flera alternativ)

- Dagtid  
 Kvällstid  
 Helger  
 Vardagar

5. Varför undviker du just dessa tider? (Motivera gärna kort)

Ditt svar

## Trygghet

En viktig del av den sociala hållbarheten är trygghet. I FNs Agenda 2030 tas sjutton globala mål upp för hållbar utveckling, däribland nämns vikten av trygga miljöer. Det innebär bland annat fri rörlighet på offentliga platser samt frihet från rädsor, faror och risker.

6. Vad får dig att känna trygghet på offentliga platser? (Det går bra att välja flera alternativ)

- Människor i rörelse  
 Bra översikt över området  
 Att platsen är bekant  
 Grönska  
 Bra belysning  
 Kameraövervakning  
 Avsaknad av brottslighet  
 Avsaknad av bil-/busstrafik med hög hastighet  
 Annat

7. Om du valde "annat" på föregående fråga, motivera gärna kort:

Ditt svar \_\_\_\_\_

8. Upplever du att Kyrktorget är en trygg plats?

- Ja
- Nej
- Vet ej

9. Om ja, varför? (beskriv gärna kort)

Ditt svar \_\_\_\_\_

10. Om nej, varför? (beskriv gärna kort)

Ditt svar \_\_\_\_\_

11. Här kan du lämna ytterligare kommentarer om din upplevda trygghet på Kyrktorget:

Ditt svar \_\_\_\_\_

## Personligt

### 12. Ålder

- 15
- 15-19
- 20-39
- 40-59
- 60+

### 13. Kön

- Kvinna
- Man
- Annat
- Vill ej svara

### 13. Kön

- Kvinna
- Man
- Annat
- Vill ej svara

### 14. Är du bosatt i Partille kommun?

- Ja
- Nej

Tack så mycket för din tid!