

# TRYGG & SÄKER

- förbättringar av Karlskronas huvudstråk för gång- och cykeltrafik

Examensarbete av Lovisa Bjarling  
Programmet för Fysisk Planering  
Blekinge Tekniska Högskola År 2003





# TRYGG & SÄKER

- förbättringar av Karlskronas  
huvudstråk för gång- och cykeltrafik

Examensarbete av Lovisa Bjarting  
Programmet för Fysisk Planering  
Blekinge Tekniska Högskola År 2003





# FÖRORD

Denna rapport är resultatet av mitt examensarbete och det slutliga arbetet på utbildningen Fysisk Planering vid Blekinge Tekniska Högskola. Av utbildningens totala 180 poäng utgör rapporten 20 poäng. Arbetet har genomförts från oktober 2002 till maj 2003. Handledare har varit docent och universitetslektor Anita Larsson, institutionen för Fysisk Planering vid Blekinge Tekniska Högskola.

Det bör påpekas att arbetet inte är ett uppdrag av Karlskrona Kommun utan initiativ har tagits på egen hand.

## *Tack till:*

Anita Larsson, handledare, för konstruktiv kritik och stöd genom arbetets gång,  
Anna Nilsson för trevligt sällskap och peptalk!  
Mina opponenter Sara Bergvin och Annika Säw för kloka synpunter,  
Mamma och pappa för att ni alltid tror på mig och  
Pelle för att du trots allt står ut med mitt (ibland) svängiga humör...

Karlskrona den 4 juni 2003.

Lovisa Bjarting



# SAMMANFATTNING

Detta examensarbete belyser trygghetsdiskussionen inom den fysiska planeringen och ger förslag på förbättringar av den fysiska miljön på otrygga platser, med fokus på gång- och cykelstråk.

Idag är trygghet och säkerhet en viktig faktor för trivsel, oavsett om man bor i staden eller på landsbygden. Själva rädslan för att bli utsatt för brott är i sig ett problem. För många människor begränsar rädslan påtagligt vardagens möjligheter att använda stadens miljöer. Rädslan för att drabbas av våld eller annan brottslighet gör att många människor håller sig borta från offentliga platser och allmänna kommunikationer, speciellt efter det har blivit mörkt.

Rädslan är beroende av olika sociala relationer som finns mellan olika grupper i samhället. Den föreställda rädslan är bl. a kopplad till vilken kön- och etnicitetstillhörighet vi har, hur vi klär oss eller hur vi rör oss i det offentliga rummet. Ingen rädsla är densamma utan den påverkas av tid, rum och olika livssituationer. Kön är en styrande variabeln när det gäller rädsla. Tidigare undersökningar visar att kvinnor är mer rädda än män men mindre utsatta för brott än vad män är. Detta är dock något som håller på att utjämnas. I takt med att misshandel och gatuvåld ökar, känner sig även män otrygga ute i den offentliga miljön.

Sedan början av 1970-talet finns det två tydliga teorier om brottsförebyggande stadsplanering. Den ena förespråkar slutenhet, den andra öppenhet. Men för att det finns olika uppfattningar och angripssätt behöver de för den skull inte utesluta varandra. Variation, mångfald och trygghet är genomgående

teman för Jane Jacobs i hennes stadsplaneringsidéer. Även kriminologer brukar dela in de åtgärder som man kan vidta för att förebygga brott i social och situationell brottsprevention.

Alla upplever sin stad på olika sätt. Ett torg som en eftermiddag är fyllt med människor kan några timmar senare upplevas som hotfullt när det är folktomt och mörkt. För att kunna skapa möjligheter för alla att vistas ute i det offentliga rummet och känna sig trygg är det viktigt att förstå hur staden är uppbyggd. Det handlar om hur staden kan tolkas i sin helhet genom att studera stads-, bebyggelse- och trafikstrukturer.

Rapportens praktiska del fokuserar på Karlskronas gång- och cykelvägar som är till stor del är otrygga och har en bristfällig planering och förvaltning. Följden av detta blir att människor inte rör sig på dessa platser utan väljer istället andra färdmedel eller kanske farligare och längre alternativa vägar. De i arbetet gjorda trygghetsvandringarna visar att det finns många otrygga platser och sträckor. Förslagsdelen består av en fördjupning på ett antal inventerade sträckor där förslag på åtgärder för att förbättra tryggheten ges. Valet av de utvalda sträckorna baseras på den bedömningskala som används i trygghetsvandringarna.

För att visa på olika åtgärder har ett antal sträckningar valts ut som fördjupningar i arbetet. Urvalet för just de aktuella sträckorna grundar sig på att de har fått lågt omdöme i, den i arbetet gjorda, inventeringen. Det finns dock många sträckor, tillsammans med dessa, som behöver åtgärdas för att upplevas som tryggare. De utvalda platserna kan därför statuera

som typexempel även för andra platser med likartade problem. De olika sträckorna som inventerats utvärderas utifrån ett antal utformningsteman för att konkretisera och identifiera de problem som behöver åtgärdas för att göra platsen/sträckan tryggare. Överblickbarhet, tillgänglighet, belysning, förvaltning och tidsanvändningsmönster.

För att skapa en trygg miljö krävs det att belysningen är god – varken för svag eller för stark, utan jämn utan mörka partier. Det krävs en bra överblickbarhet och tillgänglighet med hjälp av öppna siktlinjer med synliga målpunkter samt tydlig skyltning och vägmarkering. En jämn och omsorgsfull förvaltning av markbeläggning, väggar, möbler och vegetation bidrar till att en plats upplevs som trygg och kontrollerad. Om en plats har goda egenskaper bidrar det till att människor använder platsen eller sträckan vilket i sin tur leder till en ökad genomströmning av människor och ett ökat och mer aktivt tidsanvändningsmönster som är av ingredienserna för att Karlskronas gång- och cykelstråk ska bli trygga och säkra.

# INNEHÅLL

## **INLEDNING** ..... 13

SYFTE .....	13
BAKGRUND .....	13
PROBLEM .....	13
DISPOSITION OCH METOD .....	15

## **DEL 1**

### **TRYGGHETSDISKUSSION** ..... 19

OTRYGGHET OCH RÄDSLÅ .....	19
ARBETE FÖR TRYGGHET .....	21
OLIKA ANGREPPSSÅTT .....	22

### **FYSISKA ASPEKTER** ..... 24

STADENS STRUKTUR .....	24
DEN BYGGDA MILJÖN .....	24
TRAFIKENS RUM .....	25

## **DEL 2**

### **KARLSKRONA** ..... 29

BAKGRUND .....	29
INVENTERING .....	29
TEMATISK INDELNING .....	32
UTVÅRDERING .....	33

### **FÖRSLAG TILL ÅTGÅRDER** ..... 34

GENERELLA PRINCIPER .....	34
---------------------------	----



<b>EXEMPEL 1</b> .....	<b>35</b>
GÅNGTUNNEL	
<b>EXEMPEL 2</b> .....	<b>38</b>
PANTARHOLMSKAJEN	
<b>EXEMPEL 3</b> .....	<b>42</b>
TULLPARKEN	
<b>EXEMPEL 4</b> .....	<b>45</b>
GALGAMARKEN	
<b>SLUTORD</b> .....	<b>48</b>

## APPENDIX

<b>TRYGGHETSVANDRINGAR</b> .....	<b>53</b>
BORGMÄSTAREKAJEN .....	53
LANDSVÄGSGATAN, POLHEMSGATAN OCH VALHALLAVÄGEN .....	57
TULLPARKEN .....	58
SUNNAVÄGEN .....	58
GAMLA INFARTSVÄGEN .....	62
EKORRVÄGEN OCH BLÅPORTSGATAN .....	62
INFARTSLEDEN .....	64
BRYGGAREBERGET OCH WÄMÖPARKEN .....	65
HÄSTÖ .....	66
KOHOLMEN .....	67
GULLBERNA OCH AMIRALEN .....	68
MARIEBERG, LORENZBERG, SUNNADAL OCH KUNGSMARKEN .....	69

<b>REFERENSER</b> .....	<b>73</b>
-------------------------	-----------

## BILAGA