



CHALMERS



Den trygga bytespunkten

Möjligheter och utmaningar i utvecklingen och förvaltningen av trygga bytespunkter – en fallstudie av Marklandsgatan i Göteborg

Examensarbete inom högskoleingenjörsprogrammet Samhällsbyggnadsteknik

Molly Andersson

Emma Cambrant Widén

INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR OCH SAMHÄLLSBYGGNADSTEKNIK

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige 2026
www.chalmers.se

EXAMENSARBETE ACEX20

Den trygga bytespunkten

Möjligheter och utmaningar i utvecklingen och förvaltningen av trygga bytespunkter - en fallstudie av Marklandsgatan i Göteborg

Examensarbete inom högskoleingenjörsprogrammet

Samhällsbyggnadsteknik

Molly Andersson

Emma Cambrant Widén

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik

Avdelningen för Stadsbyggnad

Examinator: Anna-Johanna Klasander

Handledare: Joanna Gregorowicz-Kipszak

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

Göteborg, 2026

Den trygga bytespunkten

Möjligheter och utmaningar i utvecklingen och förvaltningen av trygga bytespunkter - en fallstudie av Marklandsgatan i Göteborg

Examensarbete inom högskoleingenjörsprogrammet

Samhällsbyggnadsteknik

Molly Andersson

Emma Cambrant Widén

© Molly Andersson, Emma Cambrant Widén, 2026

Examensarbete ACEX20

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik
Chalmers tekniska högskola 2026

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik
Avdelningen för Stadsbyggnad
Chalmers tekniska högskola
412 96 Göteborg
Telefon: 031-772 10 00

Omslag:

AI-genererad illustration av Marklandsgatan i kvällsmiljö. Bildkälla: OpenAI. (2026). Skapad med ChatGPT (DALL-E) baserat på egen fotografi.

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik
Göteborg, 2026

Den trygga bytespunkten

Möjligheter och utmaningar i utvecklingen och förvaltningen av trygga bytespunkter – en fallstudie av Marklandsgatan i Göteborg

*Examensarbete inom högskoleingenjörsprogrammet
Samhällsbyggnadsteknik*

Molly Andersson

Emma Cambrant Widén

Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik
Avdelningen för Samhällsbyggnad
Chalmers tekniska högskola

SAMMANFATTNING

Göteborg står inför en omfattande stadsutveckling där målet är att en växande befolkning ska välja hållbara transportmedel framför bilen. En avgörande förutsättning för denna omställning är att kollektivtrafiken upplevs som trygg. Denna rapport undersöker förutsättningarna för trygghet vid kollektivtrafikens bytespunkter genom en fallstudie av Marklandsgatan i Göteborg. Syftet är att belysa de möjligheter och utmaningar som uppstår när strategiska planeringsideal möter verklighetens fysiska och organisatoriska förutsättningar.

Studien bygger på en kvalitativ metodtriangulering där dokumentstudier av planeringskonceptet *Den ideala bytespunkten* (K2020) kombinerats med systematiska platsobservationer och semistrukturerade intervjuer med fyra nyckelaktörer från Stadsmiljöförvaltningen, Stadsbyggnadsförvaltningen, Socialförvaltningen och Västtrafik.

Resultaten visar på en betydande paradox mellan flöde och närvaro. Trots att Marklandsgatan hanterar över 15 500 resenärer per dygn beskrivs platsen som ”öde” och präglad av en ”rörig” trafikmiljö. Genom platsobservationerna identifierades brister i den fysiska miljön, såsom tekniska installationer som fungerar som siktbarriärer, otydliga rörelsemönster för fotgängare samt ett eftersatt underhåll med inslag av klotter och skräp. Intervjuerna bekräftar att en av de största utmaningarna är det fragmenterade ägandet av platsen, vilket skapar friktion i förvaltningen och leder till att trygghetsfrågor ofta prioriteras för sent i planeringsprocessen.

Studiens slutsatser pekar på att trygghet vid bytespunkter inte kan lösas genom enkla tekniska standardlösningar. Istället krävs en permanent och inkluderande samverkan mellan aktörer för att överbrygga ansvarsglapp och transformera transportnoder från renodlade ”trafikmaskiner” till mänskliga och socialt övervakade stadsmiljöer.

Nyckelord: Trygghet, Marklandsgatan, Bytespunkt, K2020, Platssamverkan

The Safe Interchange

Opportunities and Challenges in the Development and Management of Safe Public Transport Interchanges – A Case Study of Marklandsgatan in Gothenburg

*Degree Project in the Engineering Programme
Civil and Environmental Engineering*

Molly Andersson

Emma Cambrant Widén

Department of Architecture and Civil Engineering
Division of Urban design and Planning
Chalmers University of Technology

ABSTRACT

Gothenburg is undergoing extensive urban development, with the goal of encouraging a growing population to choose sustainable modes of transport instead of private cars. A crucial step towards for this transition is that public transport is perceived as safe. This study examines the conditions for perceived safety at public transport interchanges through a case study of Marklandsgatan in Gothenburg. The aim is to highlight the opportunities and challenges that arise when strategic planning ideals encounter the physical and organisational realities of urban environments.

The study is based on a qualitative methodological triangulation, where document studies of the planning concept *The Ideal Interchange* (K2020) were combined with systematic site observations and semi-structured interviews with four key stakeholders from the Urban Environment Administration, the City Planning Administration, the Social Administration and Västtrafik.

The results reveal a significant paradox between flow and presence. Although Marklandsgatan handles more than 15,500 passengers daily, the site is still described as “deserted” and characterised by a “chaotic” traffic environment. The site observations identified several critical deficiencies in the physical environment, including technical installations functioning as visual barriers, unclear pedestrian movement patterns and insufficient maintenance characterised by graffiti and litter. The interviews further confirmed that one of the greatest challenges is the fragmented ownership and management of the site, which creates friction in maintenance responsibilities and often results in safety-related issues being addressed too late in the planning process.

The study concludes that safety at transport interchanges cannot be achieved through simple technical standard solutions alone. Instead, long-term and inclusive collaboration between stakeholders is required to bridge gaps in responsibility and transform transport nodes from purely functional “traffic machines” into human-centred and socially supervised urban spaces.

Key words: Safety, Marklandsgatan, Transport Interchange, K2020, Place Collaboration

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING

ABSTRACT

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD

1. Inledning	1
1.1 Syfte	2
1.2 Forskningsfrågor	2
1.3 Avgränsningar	3
2. Metod	5
2.1 Dokumentstudie	5
2.2 Fallstudie: Marklandsgatan	5
2.2.1 Platsobservationer	5
2.2.2 Intervjuer	6
2.3 Användandet av AI	7
2.3 Metodreflektion	7
3. Teoretiskt ramverk	9
3.1 Trygghet som begrepp i stadsbyggnad	9
3.2 Trygghet i kollektivtrafikmiljöer	10
3.2.1 Trygghetens betydelse för resval	10
3.2.2 Hela-resan-perspektivet	11
3.2.3 Bytespunkternas komplexitet	11
3.3 Den byggda miljöns betydelse för trygghet	12
3.4 Att planera för trygghet i teori och praktik	13
3.4.1 Teoretiska utgångspunkter på hur trygghet kan skapas i urbana miljöer	13
3.4.2 Trygghet på nationell nivå – PBL och Boverket	14
3.4.3 Trygghet på kommunal nivå – Göteborgs Stads trygghetsskapande och brottsförebyggande program	14
3.4.4 Trygghet på platsen – K2020 och ”Den Ideala Bytespunkten”	16
3.4.5 Målbild Koll2035 – Ett kollektivtrafikprogram för Göteborg, Mölndal och Partille	18
3.5 Teoretisk syntes	19
4. Marklandsgatan som fallstudie	21
4.1 Historia och geografiska läge	21
4.2 Marklandsgatans roll i kollektivtrafiksystemet	24

4.3 Framtidens Marklandsgatan och K2020	26
5. Resultat	28
5.1 Platsobservationer	28
5.1.1 Likheter och skillnader mellan tidpunkter	30
5.1.2 Befolkad	30
5.1.3 Trygg miljö	32
5.1.4 Trafiksäker	37
5.1.5 Sammanställning platsobservation	39
5.2 Intervjuer	40
5.2.1 Synen på Trygghet	40
5.2.2 Utmaningar i arbetet med trygga bytespunkter	41
5.2.3 Möjligheter och trygghetsskapande åtgärder	42
6. Analys	44
6.1 Den befolkade bytespunkten	44
6.2 Den trygga miljön	45
6.3 Den trafiksäkra utformningen	47
7. Diskussion	51
7.2 Närvaro i rörelse	53
7.3 Belysning som konkret trygghetsåtgärd	54
7.4 Trygghet som ett av nio kvalitetsmål	55
8. Slutsatser	57
9. Referenser	58
10. Bilagor	61
Bilaga A	61
Bilaga B	62
Bilaga C	63
Bilaga D	64
Bilaga E	65
Bilaga F	66
Bilaga G	67

FÖRORD

Examensarbetet har genomförts av Molly Andersson och Emma Cambrant Widén som studerar Högskoleingenjörsprogrammet Samhällsbyggnadsteknik på Chalmers Tekniska Högskola. Arbetet utfördes under vårterminen 2026 och omfattar 15 högskolepoäng.

Vi vill rikta ett stort tack till vår handledare Joanna Gregorowicz-Kipszak på Chalmers och examinerator Anna-Johanna Klasander för givande diskussioner och visat intresse i detta arbete.

Vi vill även tacka samtliga intervjupersoner som generöst delat med sig av sin tid, kunskap och erfarenhet och som haft stor betydelse för denna studie:

Malin Sunnemar – Planeringsledare platssamverkan, Stadsmiljöförvaltningen, Göteborgs Stad

Kajsa Högenå – Trafikplanerare, Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad

Jenny Haglind – Utvecklingsledare trygghet och brottsförebyggande, Socialförvaltningen, Göteborgs Stad

Linnea Tellefsdal – Brottsförebyggande koordinator, Västtrafik

Göteborg maj 2026

Molly Andersson

Emma Cambrant Widén

1. Inledning

I takt med en växande befolkning står dagens städer inför stora utmaningar. Ett av dem är att utveckla långsiktiga och hållbara transportsystem, där både ekologiska, tekniska och sociala värden integreras. I Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram (2021) slås det fast att staden ska vara en ekologiskt hållbar stad till år 2030, vilket bland annat innebär att koldioxidutsläppen från vägtransporter ska minska med 90 procent jämfört med 2010 års nivåer. För att nå dessa mål krävs en omställning där stadens befolkning prioriteras om och fler invånare väljer att gå, cykla eller resa kollektivt.

En avgörande förutsättning för denna omställning är att resenärerna känner sig trygga. Oro för att utsättas för brott, bristande trafiksäkerhet samt otrevliga och folktomma platser är i dag framträdande orsaker till upplevd otrygghet i kollektivtrafikens miljöer. Att endast 65 procent av resenärerna uppgav att det kändes tryggt att resa med Västtrafik under år 2023 understryker att trygghetsfrågan förblir en central utmaning (Västra Götalandsregionen, 2024).

Inom transportplaneringen har specifika planeringsprinciper och koncept utvecklats där trygghet utgör en integrerad del av utformningen. Ett exempel på detta är K2020 och konceptet *Den Ideala Bytespunkten*, där trygghet behandlas som ett av nio bärande kvalitetsmål. Inom detta ramverk ställs konkreta krav på mänsklig närvaro, en överblickbar och omhändertagen fysisk miljö och hög trafiksäkerhet för att skapa välfungerande stationsmiljöer. Tanken är att dessa faktorer tillsammans ska göra att resenärerna känner sig trygga i kollektivtrafiken (Gehl Architects, 2007).

Att omsätta detta ideal i praktiken är dock utmanande, eftersom en bytespunkt är en komplex miljö just på grund av de delar som konceptet lyfter fram. För att uppnå målen om trygghet krävs ett fungerande samspel mellan en mängd olika faktorer, samtidigt som flera olika aktörer måste samverka kring både planering och förvaltning. (Boverket, 2024). Den fysiska utformningen ska fungera ihop med sociala aspekter som människoflöden, orientering och väntan, vilket gör att trygghetsupplevelsen skiftar över dygnet; under högtrafik kan bytespunkter upplevas som trånga och svåröverskådliga, medan de under lågtrafik i stället blir ödsliga och folktomma.

Mot denna bakgrund blir det relevant att undersöka hur trygghetsrelaterade principer tar sig uttryck i en konkret kollektivtrafikmiljö, samt vilka möjligheter och utmaningar som uppstår i

det praktiska arbetet med att förvalta en sådan plats. Bytespunkten Marklandsgatan i Göteborg utgör här ett särskilt intressant fall. Som en av stadens stora knutpunkter kombinerar platsen mycket höga resenärsflöden och flera olika trafikslag med en äldre, utmanande fysisk struktur. Eftersom Marklandsgatan i dag delas av många olika aktörer och präglas av just den komplexitet som planeringsidealen brottas med, fungerar den som en tydlig spegling av stadsutvecklingens praktiska utmaningar. Genom att analysera denna specifika miljö kan studien bidra med kunskap om hur trygghetsrelaterade principer omsätts i praktiken vid en komplex kollektivtrafikmiljö, samt hur fysiska och organisatoriska förutsättningar tillsammans påverkar arbetet med att utveckla trygga bytespunkter.

1.1 Syfte

Syftet med examensarbetet är att belysa möjligheter och utmaningar i utvecklingen av trygga bytespunkter inom kollektivtrafiken med Marklandsgatan som fallstudie.

Genom att studera bytespunkten undersöker arbetet hur trygghetsrelaterade principer i konceptet *Den Ideala Bytespunkten* (K2020) kommer till uttryck i den byggda miljön.

Vidare syftar arbetet till att undersöka hur kommunala aktörer arbetar med trygghetsfrågan i praktiken samt analysera hur trygghet kan stärkas genom konkreta platsrelaterade åtgärder.

1.2 Forskningsfrågor

Hur kommer trygghetsrelaterade principer i konceptet *den ideala bytespunkten* till uttryck i den fysiska utformningen av Marklandsgatan?

Vilka platsrelaterade åtgärder enligt verksamma aktörer kan bidra till att stärka tryggheten vid Marklandsgatan?

Vilka möjligheter och utmaningar i utvecklingen av Marklandsgatan som bytespunkt kan identifieras utifrån verksamma aktörers perspektiv och befintlig forskning om trygghet?

1.3 Avgränsningar

Studien är avgränsad till hållplatsområdet Marklandsgatan och dess 12 hållplatslägen, inklusive kommersiella verksamheter inom området. Studien fokuserar på de ytor där resenärer byter mellan olika trafikslag, vilket innebär att angränsande bostadsområden och vägnät endast studeras utifrån deras visuella och funktionella koppling till bytespunkten.



Figur 1. Ortofoto över studieområdet Marklandsgatan. Källa: Göteborgs Stad, öppna data (CC0 1.0). Bearbetad av författaren.

I denna studie avgränsas trygghetsbegreppet till den upplevda tryggheten i den fysiska miljön, snarare än faktiskt brottslighet eller brottsstatistik. Analysen utgår från etablerade kriterier för trygga bytespunkter, främst baserade på kvalitetskriterierna i K2020:s *Den Ideala Bytespunkten*.

Observationerna utgör en ögonblicksbild tagen under mars 2026. Studien omfattar inte säsongsvariationer, såsom hur vegetationen påverkar siktlinjer under sommaren eller hur halka och snöröjning påverkar trafiksäkerheten vintertid.

Vidare är studien avgränsad till ett kommunalt aktörsperspektiv, där empirin baseras på intervjuer med tjänstepersoner inom berörda organisationer. Allmänhetens upplevelser och användarperspektiv inkluderas därmed inte i analysen.

Slutligen fokuserar studien på sociala aspekter av hållbar mobilitet i relation till trygga bytespunkter. Ekonomiska faktorer samt andra hållbarhetsdimensioner behandlas inte i någon större utsträckning.

2. Metod

I detta kapitel redogörs för de metoder som använts i arbetet. Studien är utformad som en kvalitativ fallstudie av bytespunkten Marklandsgatan i Göteborg. För att besvara studiens syfte och forskningsfrågor används en kombination av metoder: en dokumentstudie, platsobservationer och semistrukturerade intervjuer. Genom att kombinera dessa metoder möjliggörs en triangulering där den fysiska miljöns utformning kan konstateras mot både strategiska planeringsmål och verksamma aktörers praktiska erfarenheter.

2.1 Dokumentstudie

Dokumentstudien fungerar som en ryggrad för arbetet och omfattar material på tre nivåer:

Nationell nivå: Genomgång av lagstiftning som Plan- och bygglagen (PBL) och nationella riktlinjer från Boverket för att förstå det juridiska och visionära ramverket kring trygghet.

Kommunal nivå: Lokala styrdokument såsom Göteborgs Stads trygghetsskapande och brottsförebyggande program samt kollektivtrafikprogrammet Målbild Koll2035.

Platsspecifik nivå: Genomgång av manualer och rapporter direkt kopplade till Marklandsgatan och konceptet Den ideala bytespunkten (K2020).

Syftet med dokumentstudien är att identifiera de ideal, framtidsvisioner och krav som ställs på en trygg bytespunkt, vilka sedan fungerar som ett analytiskt ramverk för platsobservationerna.

2.2 Fallstudie: Marklandsgatan

Valet av Marklandsgatan som fallstudie motiveras av dess roll som en av stadens stora transportnoder och dess utpekade potential för framtida utveckling.

2.2.1 Platsobservationer

Platsobservationerna genomfördes i mars 2026 med målet att kartlägga faktiska förhållanden på platsen. För att få en helhetsbild av hur tryggheten varierar genomfördes observationerna vid två specifika tillfällen:

- **Dagtid (kl. 15:00 – 16:00):** För att observera platsen under hög trafikintensitet och rusningsflöden.

- **Kvällstid (kl. 20:30 – 21:00):** För att bedöma belysningens funktion och upplevelsen av platsen under lägre flöden.

Observationerna dokumenterades genom anteckningar baserade på kriterierna i *"Den ideala bytespunkten"* under målet för trygghet: befolkad, trygg miljö, trafiksäker, samt genom fotografier och skisser för att fånga rörelsemönster.

Det första som kartlagdes var mänsklig närvaro, där bemanning, närvaro av resenärer och passiv övervakning analyserades. Bemanning undersöktes genom att observera förekomsten av personal, såsom förare, trygghetsvårdare och servicepersonal. Närvaron av resenärer analyserades utifrån hur många människor som vistas på platsen vid olika tidpunkter samt rörelsemönster. Passiv övervakning studerades genom att bedöma i vilken utsträckning platsen möjliggör ögon på platsen, genom närliggande verksamheter, förbipasserande eller sikt från omkringliggande byggnader.

Därefter studerades den fysiska utformningen på platsen med fokus på belysning, vegetation, underhåll och överblickbarhet. Inom belysning analyserades ljusets styrka, placering och om det fanns mörka partier. Underhåll bedömdes genom att observera platsens skick, såsom klotter, nedskräpning och slitage. Överblickbarheten undersöktes genom att analysera siktlinjer, öppna eller stängda ytor samt möjligheten att se och bli sedd på platsen.

Slutligen studerades trafiksäkerhet med fokus på gående och övergångsställen. Gångytor studeras utifrån deras utformning, tillgänglighet och tydlighet, som separering från trafik och eventuella hinder och nivåskillnader. Även förekomsten av trafikljus, signaler och övergångsställen studerades för att bedöma hur väl de bidrar till en trygg trafikmiljö för gående.

2.2.2 Intervjuer

För att få ett professionellt och organisatoriskt perspektiv förankrat i studiens syfte och forskningsfrågor gällande möjligheter och utmaningar genomfördes semistrukturerade intervjuer, där intervjuerna utgick från förberedda frågor och teman men samtidigt gav utrymme för följdfrågor och öppna resonemang, med fyra kommunala nyckelaktörer:

- **Malin Sunnemar** – Planeringsledare platssamverkan, Stadsmiljöförvaltningen
- **Jenny Haglind** – Utvecklingsledare trygghet och brottsförebyggande, Socialförvaltningen

- **Kajsa Högenå** - Trafikplanerare, Stadsbyggnadsförvaltningen
- **Linnea Tellefsdal** – Brottsförebyggande koordinator, Västtrafik

Urvalet syftade till att täcka spännvidden från fysisk planering och trafik till sociala insatser och trygghetssamordning. Intervjuerna med de verksamma aktörerna genomfördes huvudsakligen digitalt, med undantag för intervjun med Linnea Tellefsdal som genomfördes som ett fysiskt möte på Västtrafiks kontor. Intervjuerna transkriberades och analyserades tematiskt utifrån studiens teoretiska ramverk tillsammans med resultatet från platsobservationerna.

Se intervjufrågor i Bilaga

2.3 Användandet av AI

AI-verktyget Chat GPT har använts som hjälpmedel i examensarbetet vid korrekt källhänvisning i APA-systemet under rubriken *referenser*. Chat GPT och också används för att framställa illustrationer baserat på eget material.

2.3 Metodreflektion

Valet att kombinera platsobservationer med semistrukturerade intervjuer är en av studiens främsta styrkor. Genom att använda datainsamlingsmetoder möjliggjordes en triangulering där observationerna kunde jämföras och kompletteras med professionella perspektiv. Detta bidrog till en mer nyanserad förståelse av trygghet på Marklandsgatan och gjorde det möjligt att analysera både platsens fysiska utformning och de organisatoriska förutsättningarna kring trygghetsarbetet.

Intervjuerna baseras på endast fyra nyckelpersoner. Samtliga respondenter representerar kommunala aktörer med direkt inflytande över bytespunktens utveckling och förvaltning. Även om antalet intervjupersoner är begränsat, har urvalet prioriterat strategisk bredd och expertis framför kvantitet. Respondenterna täcker tillsammans de dimensioner av fysisk planering, trafik, sociala insatser och samordning som är nödvändiga för att besvara studiens forskningsfrågor. En svaghet med detta begränsade urval är dock att resultaten är starkt beroende av dessa individers specifika kunskap och att ytterligare perspektiv, från exempelvis

polismyndigheter eller kommersiella aktörer på platsen, hade kunnat ge en ännu mer nyanserad bild.

I enlighet med studiens avgränsningar har resenärernas och allmänhetens röster inte inkluderats i primärdatan. Detta innebär att analysen av den upplevda tryggheten vilar på etablerade planeringskriterier (K2020) och professionella tolkningar snarare än direkta användarupplevelser.

En viktig aspekt att beakta är att platsobservationerna uteslutande genomfördes av oss som författare till studien. Detta innebär att insamlingen av empiri bär på en inneboende subjektivitet, då tolkningen av en fysisk miljö utformning och användning alltid sker genom observatörens egna sinnesintryck och erfarenheter, vilket innebär att samma miljö kan tolkas olika beroende på vem som observerar den.

För att minimera risken för godtyckliga bedömningar och stärka studiens objektivitet användes kvalitetskriterierna i *Den Ideala Bytespunkten* som ett strikt analytiskt ramverk under samtliga observationstillfällen. Genom att systematiskt dokumentera specifika indikatorer, såsom siktlinjer, belysningens placering och förekomsten av klotter, har vi strävat efter att låta de fysiska förhållandena styra resultatet snarare än personliga åsikter.

En svaghet med att vi själva utfört observationerna är risken för forskarpåverkan eller bekräftelsebias, där vi omedvetet kan ha fokuserat på faktorer som styrker studiens teoretiska utgångspunkter. Samtidigt utgör vår roll som observatörer en styrka, då det gett oss en förstahanskunskap om platsens dynamik under olika tider på dygnet. Detta har varit avgörande för att kunna föra en diskussion. Att vi som författare delat samma referensram *Den Ideala Bytespunkten* har även säkerställt en intern konsistens i hur de olika delarna av bytespunkten har bedömts och dokumenterats.

Vidare kan de begränsade observationstillfällena ses som en felkälla. Fler besök under olika väderförhållanden och veckodagar hade kunnat ge en ännu mer nyanserad bild av platsens dynamik. Eftersom observationerna genomfördes i mars fångades exempelvis inte heller vegetationens fulla effekt som siktbarriär upp.

3. Teoretiskt ramverk

Detta kapitel presenterar den teoretiska bakgrund som ligger till grund för studien. Syftet är att ge en översikt av hur begreppet trygghet förstås inom stadsbyggnad samt hur den byggda miljön kan påverka upplevelsen av trygghet. Kapitlet introducerar centrala teoretiska perspektiv och visar hur dessa kan omsättas i konkreta rumsliga principer. Kapitlet väver också in hur vi kan förstå trygghetens relevans i kollektivtrafiken. Avslutningsvis presenteras nationella, kommunala och platsspecifika planeringsprinciper och riktlinjer om trygghet i offentliga stadsmiljöer. Det teoretiska ramverket fungerar därmed som en analytisk utgångspunkt för studiens tolkning av det empiriska materialet.

3.1 Trygghet som begrepp i stadsbyggnad

Trygghet är ett komplext och mångdimensionellt begrepp som är svårt att entydigt definiera. Inom stadsbyggnad avser trygghet i första hand den upplevda känslan av en plats, snarare än den faktiska risken att utsättas för brott eller olyckor. Enligt Boverket kan trygghet förstås som den känsla som uppstår när en individ tolkar en fysisk miljöns utformning och användning, där sinnesintryck kombineras med egna erfarenheter samt med andras beskrivningar av platsen.

”Trygghet är den känsla som utlöses när en individ tolkar en fysisk miljöns utformning och användning genom att sinnesintryck kombineras med såväl egna erfarenheter, som med andra individers eller mediars beskrivningar av risken för att utsättas för brott eller hotfulla situationer” (Boverket, 2025)

Eftersom trygghet utgår från individens upplevelse innebär det att den varierar mellan olika personer och situationer. Forskning visar att kön, tid på dygnet samt den specifika fysiska miljön starkt påverkar hur farlig en plats upplevs (Blöbaum & Hunecke, 2005). Samma miljö kan därför uppfattas som trygg av en person och otrygg av en annan. Detta gör trygghet till ett dynamiskt begrepp som inte enbart kan förstås genom generella mått på säkerhet, utan måste sättas i relation till den specifika kontexten och individen.

I detta sammanhang är det viktigt att skilja mellan trygghet och säkerhet. Trygghet avser den subjektiva upplevelsen av en plats, medan säkerhet relaterar till den objektiva risken att utsättas för brott eller olyckor (Boverket, 2025). Säkerhet kan mätas genom exempelvis brottsstatistik och andra kvantitativa indikatorer, medan trygghet bygger på individers upplevelser och tolkningar. Dessa två aspekter sammanfaller inte alltid; en plats kan vara statistiskt säker men

upplevas som otrygg, exempelvis på grund av bristande belysning eller avsaknad av människor (Göteborgs Stad, 2022). Omvänt kan en plats upplevas som trygg trots att den har en relativt hög brottslighet. Denna distinktion är central inom stadsbyggnad, då den visar att åtgärder som förbättrar säkerheten inte nödvändigtvis leder till ökad upplevd trygghet.

Trots begreppets komplexitet finns det inom forskningen en relativ samsyn kring att den byggda miljön spelar en avgörande roll för hur trygghet upplevs (Ceccato et al., 2025; Blöbaum & Hunecke, 2005). Detta innebär att trygghet, åtminstone delvis, kan påverkas genom fysisk planering och gestaltning (Blöbaum & Hunecke, 2005; Ceccato et al., 2025). För att förstå hur detta kan göras är det därför relevant att studera hur den byggda miljön samspelar med individens trygghetsupplevelse (Listerborn, 2002; Ceccato et al., 2025).

3.2 Trygghet i kollektivtrafikmiljöer

Kollektivtrafiken utgör en central del av det urbana transportsystemet och spelar en viktig roll för människors möjligheter att röra sig och delta i stadslivet. För att kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt och tillgängligt färdmedel krävs dock inte enbart effektivitet och framkomlighet, utan även att resenärer känner sig trygga under resan. Upplevd trygghet påverkar människors vilja att använda kollektivtrafiken och kan därmed få betydelse för både resvanor och möjligheten att skapa ett mer hållbart transportsystem. Följande avsnitt behandlar därför trygghetens betydelse för människors resval, hela-resan-perspektivet samt den särskilda komplexitet som kännetecknar bytespunkter i kollektivtrafiksystemet.

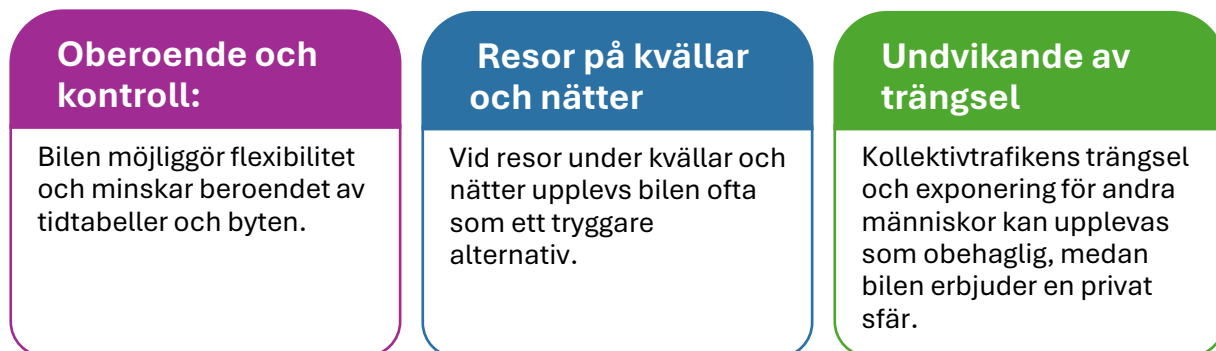
3.2.1 Trygghetens betydelse för resval

Upplevd trygghet är en faktor som påverkar individers val av transportmedel. Även om kollektivtrafik kan vara ett effektivt och hållbart alternativ, kan upplevelser av otrygghet leda till att resenärer väljer bort kollektivtrafiken för exempelvis bilen.

I rapporten *”Trygghet i kollektivtrafiken”* (Västra Götalandsregionen, 2024) anger 65 procent att det känns tryggt att resa med Västtrafik. Målet enligt Västra Götalandsregionens försörjningsprogram är att andelen som upplever kollektivtrafiken som trygg ska uppgå till 70 procent. Resenärers synpunkter visar att faktorer som trängsel och bristande trafiksäkerhet påverkar trygghetsupplevelsen negativt.

Kopplingen mellan trygghetskänslan och val av färdmedel omfattar flera dimensioner, däribland oro för brott, upplevd osäkerhet i trafikmiljön samt bristande tillförlitlighet i systemet. Tidigare forskning visar att trygghet har stor betydelse för om människor väljer att resa

kollektivt eller inte (Stave et al., 2017). När kollektivtrafiken upplevs som otrygg blir andra färdmedel, framför allt bilen, ett attraktivt alternativ av flera anledningar:



3.2.2 Hela-resan-perspektivet

Trygghet i kollektivtrafiken bör förstås utifrån ett hela-resan-perspektiv, där samtliga delar av reskedjan bidrar till den samlade upplevelsen. Detta innefattar såväl färdmedlet som vägen till och från hållplatsen samt själva bytespunkten. En brist i någon del av resan kan påverka helhetsintrycket och i förlängningen resenärens vilja att använda kollektivtrafiken.

En forskningsrapport från K2 visar att otrygghetskänslor kan begränsa människors mobilitet och att kunskapen om trygghet ur ett hela-resan-perspektiv är begränsad (Stjernborg & Rutberg, 2021). Detta understryker vikten av att analysera trygghet som en sammanhängande process snarare än isolerade delar. Upplevelsen av otrygghet varierar även mellan olika delar av resan (Svensk Kollektivtrafik, 2022). Otryggheten tenderar att vara större vid hållplatser och ombord på fordon än under själva förflyttningen till och från hållplatsen.

3.2.3 Bytespunkternas komplexitet

En bytespunkt är en plats inom kollektivtrafiken där resenärer byter mellan olika färdmedel, linjer eller trafikslag (Västra Götalandsregionen, 2018). Bytespunkter utgör kritiska platser i kollektivtrafiksystemet, då de kombinerar höga flöden av människor med moment av väntan och orientering. De fungerar därmed som viktiga noder i stadens transportstruktur och har stor betydelse för både tillgänglighet och resenärernas upplevelse av resan.

Dessa miljöer präglas ofta av komplexitet, där resenärer behöver navigera mellan olika trafikslag samtidigt som de kan uppleva tidsbrist och begränsad överblick (Gustavsson & Örnberg). Otydliga rörelsemönster försvårar orientering och påverkar både tillgänglighet och upplevd trygghet. En annan viktig aspekt är balansen mellan folktomhet och trängsel. Under lågtrafik kan samma platser upplevas som ödsliga och under högtrafik kan bytespunkter vara överfulla vilket kan leda till stress, trängsel och minskad framkomlighet. Detta kan enligt forskning (Ceccato et al., 2025; Stjernborg & Rutberg, 2021) förstärka känslan av otrygghet, särskilt i situationer där den fysiska miljön är otydlig och bristfälligt utformad.

3.3 Den byggda miljöns betydelse för trygghet

Genom Boverkets definition kan vi nu förstå att den byggda miljön påverkar hur människor rör sig, vistas och tolkar en plats. Genom rumsliga egenskaper kan miljön signalera kontroll och ordning, vilket i sin tur påverkar den upplevda tryggheten (Stjernborg & Rutberg, 2021; Gustavsson & Örnberg, 2020). Människor läser kontinuerligt av sin omgivning genom sinnesintryck, där exempelvis ljus, ljud, rörelse och synlighet spelar en viktig roll (Ceccato et al., 2025; Gustavsson & Örnberg, 2020). Dessa intryck ligger till grund för snabba bedömningar av om en plats upplevs som trygg eller otrygg (Stjernborg & Rutberg, 2021).

Forskning inom stadsbyggnad och miljöpsykologi visar att vissa rumsliga faktorer har återkommande stor betydelse för trygghetsupplevelsen (Blöbaum & Hunecke, 2005). En central aspekt är siktlinjer och överblickbarhet. Platser där det är möjligt att orientera sig och ha god visuell uppfattning av omgivningen upplevs generellt som tryggare än miljöer med skymda ytor och otydliga rumsliga strukturer (Blöbaum & Hunecke, 2005; Örnberg & Gustavsson, 2020). Belysning är en annan avgörande faktor, särskilt under dygnets mörka timmar. God belysning bidrar till ökad synlighet och minskar osäkerhet kring vad som sker i omgivningen (Ceccato et al., 2025; Stjernborg & Rutberg, 2021). Dock är belysning en avvägning och kan likväl stjälpa som hjälpa, då för stark belysning kan ge en strålkastareffekt i en ödslig och mörk omgivning, något som behöver tas i beaktning.

Orienterbarhet är ytterligare en viktig aspekt, då otydliga eller komplexa miljöer kan skapa stress och osäkerhet (Stjernborg & Rutberg, 2021). När en plats är lätt att förstå eller navigera minskar känslan av utsatthet (Örnberg & Gustavsson, 2020). Även underhåll och skötsel spelar en betydande roll. Tecken på förfall, såsom nedskräpning eller trasig utrustning, kan signalera bristande kontroll och ansvarstagande, vilket påverkar trygghetskänslan negativt.

3.4 Att planera för trygghet i teori och praktik

Trygghet vid bytespunkter återkommer i nationella, kommunala och platsspecifika styrdokument. Planeringsprinciperna bygger både på hur den byggda miljön utformas och på hur platser används och förvaltas över tid. Följande avsnitt presenterar riktlinjer och strategier som behandlar trygghetsskapande och brottsförebyggande arbete i relation till kollektivtrafik och bytespunkter.

3.4.1 Teoretiska utgångspunkter på hur trygghet kan skapas i urbana miljöer

Flera etablerade teorier inom stadsbyggnad har bidragit till förståelsen av hur den byggda miljön påverkar trygghet. Dessa teorier belyser olika aspekter av samspelet mellan fysisk utformning, social närvaro och upplevd kontroll.

En central utgångspunkt är *Broken Windows Theory*, som betonar betydelsen av underhåll och ordning i den fysiska miljön (Kelling & Wilson, 1982). Enligt teorin kan synliga tecken på förfall, såsom klotter, nedskräpning eller trasig belysning, signalera att en plats saknar social kontroll. Detta kan i sin tur leda till ökad otrygghet och i förlängningen även till mer normbrytande beteenden. Omvänt kan en välskött miljö signalera närvaro och ansvarstagande, vilket stärker den upplevda tryggheten.

Ett annat viktigt perspektiv lyftes av Jane Jacobs som är en av trygghetens pionjärer inom stadsbyggnad. Genom begreppet "*eyes on the street*" framställs det att trygghet i stadsmiljöer skapas genom närvarande av människor i det offentliga rummet. Genom funktionsblandning och aktiva bottenvåningar, uppstår ett kontinuerligt flöde av människor, vilket bidrar till en form av informell social kontroll. När människor vistas i och runt en plats ökar känslan av att bli sedd, vilket kan minska upplevelsen av otrygghet (Jacobs, 1961)

Vidare utvecklar Oscar Newman teorin om *defensible space* i sin bok med samma namn, där fokus ligger på hur den fysiska utformningen kan skapa tydliga gränser och en känsla av ägandeskap över rum (Newman, 1972). Genom att utforma miljöer som är lättöverskådliga och där det är tydligt vem som "hör hemma" var, kan möjligheterna till kontroll och ansvarstagande öka.

Gemensamt för dessa teorier är att de pekar på hur trygghet formas i samspelet mellan fysisk utformning och social dynamik, samt att trygghet kan påverkas genom konkreta rumsliga

principer. Dessa utgör viktiga verktyg inom planering och gestaltning av stadsmiljöer och visar hur trygghet kan förstås i stadsrum, men i kollektivtrafikmiljöer uppstår ytterligare komplexitet.

3.4.2 Trygghet på nationell nivå – PBL och Boverket

Plan- och bygglagen utgör den övergripande lagstiftningen för fysisk planering i Sverige. Även om begreppet trygghet inte uttryckligen nämns i lagen, finns flera grundläggande principer som är relevanta för trygghet och brottsförebyggande arbete. Detta framgår bland annat av lagens inledande bestämmelse:

” I denna lag finns bestämmelser om planläggning av mark och vatten och om byggnad. Bestämmelserna syftar till att, med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer ”
(Plan- och bygglag, 2010:900, 1 kap. 1 §).

Särskilt viktigt i detta sammanhang är de allmänna intressena som rör en socialt hållbar livsmiljö samt människors hälsa och säkerhet. Enligt Boverket förutsätter en god livsmiljö social hållbarhet, vilket i lagen beskrivs som *”en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper”* (Boverket, 2024).

Fortsättningsvis lyfter Boverket att ur ett planeringsperspektiv innebär social hållbarhet bland annat att skapa varierande och tillgängliga miljöer som främjar rörelse och stadsliv. Detta är särskilt relevant i anslutning till kollektivtrafik och bytespunkter, där många människor rör sig och vistas under olika tider på dygnet. En god utformning av dessa platser kan bidra till ökad trygghet och en mer inkluderande stadsmiljö.

3.4.3 Trygghet på kommunal nivå – Göteborgs Stads trygghetsskapande och brottsförebyggande program

År 2022 tog kommunfullmäktige fram Göteborgs Stads trygghetsskapande och brottsförebyggande program (Göteborgs Stad, 2022). Utgångspunkten för programmet är att trygghetsskapande och brottsförebyggande arbete omfattar samtliga åtgärder som vidtas av

både individer och samhället i syfte att förebygga brott samt främja upplevd trygghet och minska rädslan för att utsättas för brott.

Enligt programmet ska arbetet bedrivas systematiskt och kunskapsbaserat. Detta innebär att åtgärder ska utgå från aktuella lägesbilder, analyser och evidens(erfarenhets)baserad kunskap. Ett sådant arbetssätt förutsätter att både generella kunskaper om brottslighet och lokala förhållanden beaktas och att arbetet kontinuerligt följs upp och utvecklas.

Ett effektivt trygghetsskapande och brottsförebyggande arbete kräver samordning mellan kommunala verksamheter, polis, näringsliv, fastighetsägare och civilsamhället. Genom att olika aktörer bidrar med sina resurser och kunskaper kan arbetet bedrivas mer effektivt och långsiktigt.

Programmet framhåller även behovet av ett helhetsperspektiv, där både sociala och situationella åtgärder inkluderas. Social brottsprevention syftar till att minska benägenheten att begå brott genom att påverka bakomliggande orsaker, medan situationell brottsprevention fokuserar på att förändra platser och miljöer för att försvåra brott.

Den fysiska miljöns utformning lyfts i det trygghetsskapande arbetet. Trygghet ska beaktas i planering, genomförande och förvaltning av stadsmiljöer, där exempelvis utformning av stadsrum, underhåll samt åtgärder mot skadegörelse har betydelse för att minska otrygghet och brottslighet.

Programmet lyfter även att närvaron i det offentliga rummet är betydelsefullt för trygghetsskapandet. Detta kan ske genom formella åtgärder, såsom övervakning och ordningsvakter, samt informell social kontroll genom att fler människor vistas på platsen.

Inom målområde 3, som syftar till att minska otryggheten kopplad till rädslan för att utsättas för brott, lyfts särskilt betydelsen av den fysiska miljöns utformning och hantering. Detta konkretiseras genom följande strategier:

3:3 Göteborgs Stad ska på ett systematiskt sätt ta hänsyn till trygghetsskapande och brottsförebyggande aspekter vid fysisk planering av ny och befintlig stad.

3:4 Göteborgs Stad ska på ett systematiskt sätt vidta trygghetsskapande och brottsförebyggande åtgärder vid ny- och ombyggnation samt vid förvaltning av bostadsområden och offentlig miljö (Göteborgs Stad, 2022).

3.4.4 Trygghet på platsen – K2020 och ”Den Ideala Bytespunkten”

K2020 är ett strategiskt samarbetsprojekt för utvecklingen av framtidens kollektivtrafik i Göteborgsregionen, framtaget 2007 gemensamt av bland andra Göteborgsregionens kommunalförbund, Göteborgs Stad, Västtrafik och Västra Götalandsregionen. Programmet formulerar en långsiktig vision för hur kollektivtrafiken ska bidra till en mer hållbar stadsutveckling.

En central utgångspunkt i K2020 är målet om att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka till 40 procent fram till år 2025, vilket i praktiken innebär en fördubbling av resandet i regionen.

Som en del av K2020 finns verktyget *Den ideala bytespunkten* med nio kvalitetsmål som utgör ett strategiskt ramverk för planering och utformning av bytespunkter. Dessa mål är avsedda att tillämpas platsspecifikt på samtliga utpekade bytespunkter inom stomnätet (Västra Götalandsregionen, 2018).

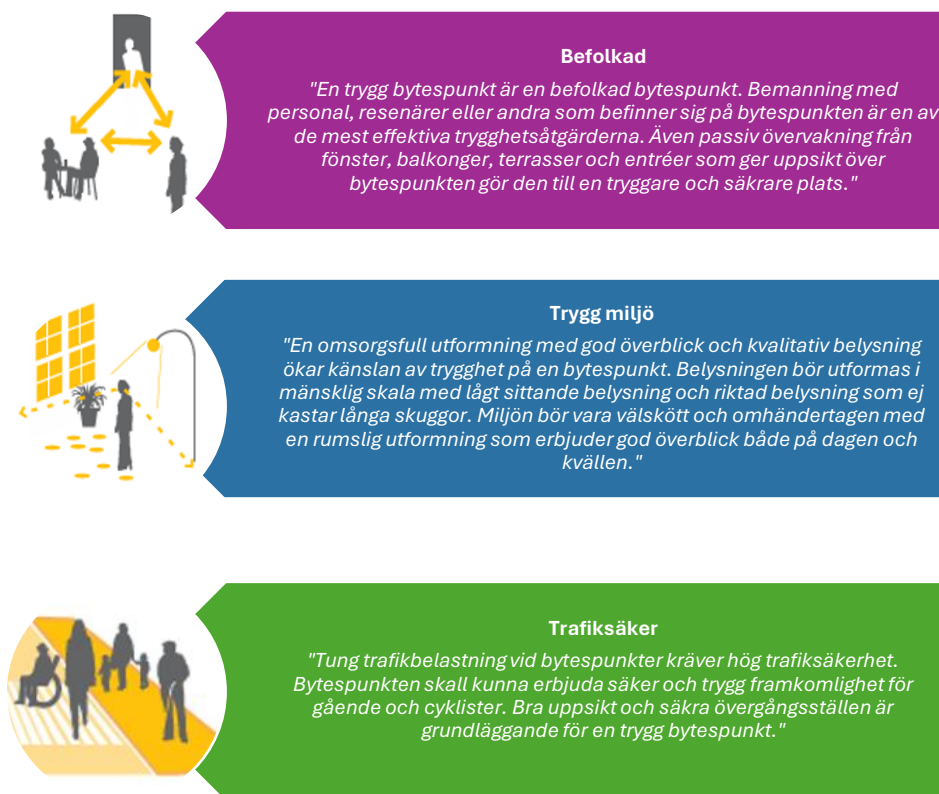
En utgångspunkt är att bytespunkter inte enbart är transportplatser, utan även urbana miljöer där människor vistas, möts och rör sig. Detta innebär att deras utformning påverkar både resandets kvalitet och stadslivets funktion.



Figur 2. Illustration av målen presenterade i ”Den ideala bytespunkten” ur K2020 av Göteborgsregionen (i samarbete med Gehl Architects, 2007). Återgiven med tillstånd.

Första målet behandlar den trygga bytespunkten, den utgår från en problematik där det offentliga rummet i ökande grad upplevs som otryggt. Detta kopplas dels till monofunktionella stadsmiljöer som saknar aktivitet under delar av dygnet, dels till en ökad medvetenhet om brott och risker i samhället. Trygghet förstås här inte enbart som faktisk säkerhet, utan som en upplevd kvalitet, vilket innebär att både sociala och fysiska faktorer samverkar.

Under mål 1 "Den trygga bytespunkten" finns tre kvalitetskriterier – befolkad, trygg miljö och trafiksäker.



Figur 3.. Illustration av mål nr 1 "Den trygga bytespunkten" ur K2020 av Göteborgsregionen i samarbete med Gehl Architects, (2007). Omarbetad med tillstånd.

3.4.5 Målbild Koll2035 – Ett kollektivtrafikprogram för Göteborg, Mölndal och Partille

Där K2020 slutar, tar Målbild Koll2035 vid, och verkar som en direkt förlängning, uppdatering och konkretisering av det strategiska fundament som lades i K2020. Målbild Koll2035, som antogs politiskt 2018 förlänger tidshorisonten från 2025 till 2035. Den är dimensionerad utifrån att det år 2035 förväntas bo cirka 800 000 personer i det sammanhängande området Göteborg, Mölndal och Partille (Västra Götalandsregionen, 2018). En viktig koppling mellan K2020 och Målbild Koll2035 är det fortsatta arbetet med bytespunkter. Det var inom K2020 som konceptet *Den ideala bytespunkten* utvecklades och i de aktuella handlingsplanerna för Målbild Koll2035 framgår det uttryckligen (på sida 17) att denna K2020-rapport fortsätter vara relevant i dagens stadsbyggnad i Göteborgs stad.

”Kvalitetsmålen för byten är: ...Uttekade bytespunkter uppfyller kvalitetsmålen i K2020 ”Den ideala bytes-punkten” (Västra Götalandsregionen, 2018)

Senare i dokumentet (sida 62) blir fokus på bytespunkter mer kopplat till ”Den ideala bytespunkten” genom ett uppmanande till att ta stöd i detta dokument med hänsyn till lokal kontext och identitet. Inom ramen för Koll2035 sägs detta vidareutvecklats till ett mer konkret och tillämpbart verktyg, där kriterierna anpassats till dagens planeringsförutsättningar och i större utsträckning gjorts mätbara i den pågående stadsutvecklingen.

Samtidigt speglar Målbild Koll2035 en anpassning till de utmaningar som uppstått sedan K2020 togs fram. Flera ursprungliga visioner har reviderats eller utgått, och genomförandet av programmet har påverkats av ekonomiska och praktiska begränsningar kopplade till omfattande infrastruktursatsningar.

Sammanfattningsvis kan K2020 förstås som det teoretiska och strategiska fundamentet, medan Målbild Koll2035 utgör det aktuella handlingsprogram som syftar till att omsätta dessa principer i praktiken fram till år 2035.

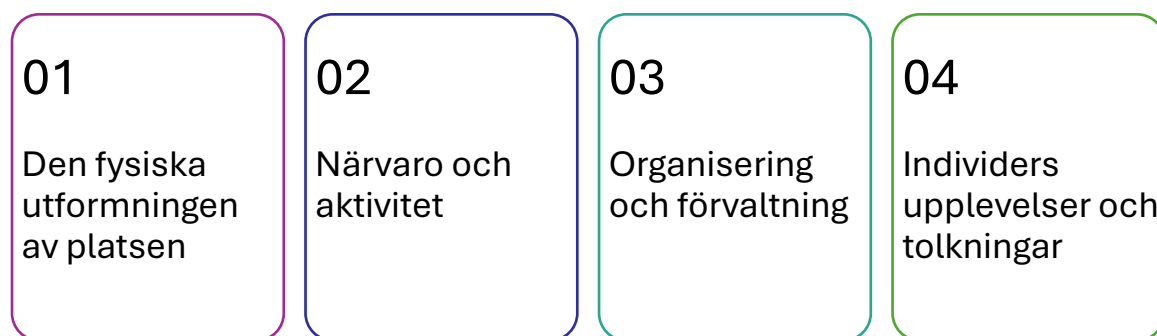
Figur 3. Omslaget för K2020 Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen (Gehl Architects, 2007). Återgiven med tillstånd



3.5 Teoretisk syntes

Genom vårt teorikapitel kan vi få en tydligare förståelse hur tidigare forskning och planeringspraktik visar att trygghet i urbana miljöer är ett komplext och mångdimensionellt fenomen som påverkas av både fysiska, sociala och organisatoriska faktorer. Trygghet handlar inte enbart om faktisk säkerhet eller brottsstatistik, utan om hur människor upplever och tolkar en plats utifrån dess utformning, användning och sociala sammanhang, identitet och historia. Detta blir särskilt tydligt i kollektivtrafikens bytespunkter, där många människor rör sig, väntar och orienterar sig under olika tider på dygnet.

I denna studie förstås trygghet på bytespunkter som ett samspel mellan fyra centrala dimensioner:



Den första dimensionen handlar om hur den byggda miljön påverkar trygghetsupplevelsen genom exempelvis belysning, siktlinjer, orienterbarhet, överblick och underhåll. Tidigare forskning samt teorier såsom *Broken Windows Theory*, *Defensible Space* och Jane Jacobs idé om *eyes on the street* visar att den rumsliga utformningen kan signalera kontroll, ordning och närvaro, vilket påverkar hur trygg en plats upplevs.

Den andra dimensionen berör social närvaro och aktivitet. Forskningen visar att människor ofta upplever platser som tryggare när andra människor vistas där. I bytespunkter blir detta särskilt viktigt eftersom platserna präglas av både perioder av trängsel och perioder av tomhet. Aktivitet, rörelse och informell social kontroll kan därför bidra till ökad trygghet.

Den tredje dimensionen handlar om organisering och förvaltning. Trygghet skapas inte enbart genom fysisk utformning utan även genom hur platser sköts, underhålls och förvaltas över tid. Här blir exempelvis samverkan mellan kommun, kollektivtrafikaktörer och andra kommersiella aktörer central. Göteborgs Stads trygghetsskapande och brottsförebyggande program samt planeringsprinciperna i *Den ideala bytespunkten* visar att trygghet kräver ett långsiktigt och systematiskt arbete där både sociala och platsspecifika åtgärder inkluderas.

Den fjärde dimensionen utgår från individens subjektiva upplevelse. Trygghet upplevs olika beroende på exempelvis kön, tidigare erfarenheter, tid på dygnet och den specifika situationen. Samma plats kan därför upplevas som trygg av vissa och otrygg av andra. Detta innebär att trygghet inte kan förstås enbart genom objektiva mått, utan måste analyseras i relation till människors upplevelser och användning av platsen.

Dessa fyra dimensioner utgör tillsammans studiens analytiska ramverk och används för att undersöka trygghet vid Marklandsgatans bytespunkt. Ramverket möjliggör en analys av hur fysiska, sociala och organisatoriska faktorer samspelar i skapandet av trygghet, samtidigt som det öppnar för en diskussion om trygghet i ett större sammanhang och dess situationsberoendekaraktär. Därmed ligger ramverket till grund för analysen och besvarandet av studiens forskningsfrågor om hur trygghet kan förstås och stärkas i urbana kollektivtrafikmiljöer.

4. Marklandsgatan som fallstudie

Detta kapitel introducerar Marklandsgatan som fallstudie genom att redogöra för dess geografiska kontext, historiska framväxt och funktion i det samtida stadslandskapet. Vidare beskrivs platsens roll i Göteborgs kollektivtrafiksystem samt de framtida planeringsförutsättningar som styr dess utveckling.

4.1 Historia och geografiska läge

Hållplats Marklandsgatan är belägen i anslutning till bostadsområden såsom Högsbo och Frölunda, och utgör en länk mellan dessa områden och Göteborgs centrala delar. I ett stadsutvecklingsperspektiv kan Marklandsgatan förstås som en del av mellanstaden, som 2009 definierades i Göteborgs Stads översiktsplan som

”Det område inom tätorten som har god kollektivtrafik, där de boende når 50 procent av Göteborgs arbetsplatser inom 45 min” (Västra Götalandsregionen, 2018).



Figur 4. Marklandsgatans geografiska läge (Min Karta, ©Lantmäteriet) CC BY 4.0 Bearbetad av författaren

Historiskt har området kring Marklandsgatan genomgått en tydlig omvandling. Platsen var ursprungligen en del av Frölunda sockens jordbrukslandskap, som under 1900-talet successivt exploaterades och utvecklades till bostadsområden med både villabebyggelse och senare

flerbostadshus (Axelsson, 2022). Spårvägen kom till Marklandsgatan 1962 då spåren mellan Högsbogatan och Linnéplatsen byggdes. 1963 fortsatte spårvägen byggas ned mot Frölunda. I takt med denna utveckling etablerades kollektivtrafikstråk som knöt området närmare Göteborgs centrala delar, vilket bidrog till att Marklandsgatan successivt utvecklades till en viktig knutpunkt i stadens transportsystem.



Figur 5. Flygfoto över Marklandsgatan år 1960 som visar området innan spårvägen anlades. (Min Karta, ©Lantmäteriet) CC BY 4.0



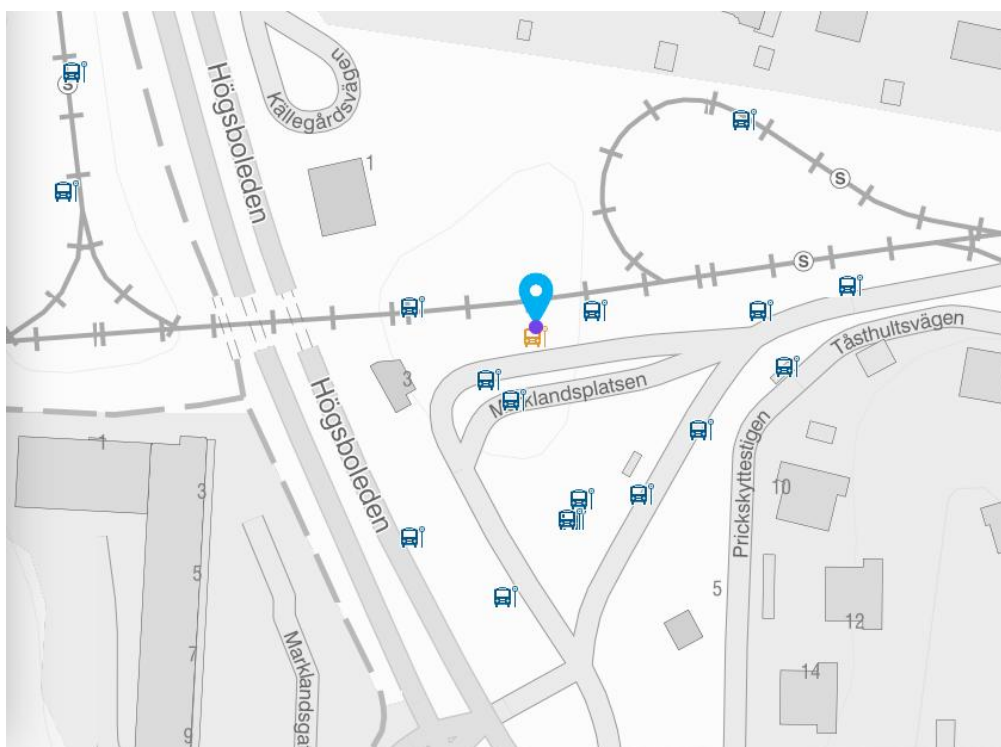
Figur 6. Flygfoto över Marklandsgatan år 1975 som visar området efter spårvägen anlades. (Min Karta, ©Lantmäteriet) CC BY 4.0



Figur 7. Flygfoto över Marklandsgatan år 2024 som visar området idag. (Min Karta, ©Lantmäteriet) CC BY 4.0

4.2 Marklandsgatans roll i kollektivtrafiksystemet

Marklandsgatan fungerar som en mycket stor och central bytespunkt i sydvästra Göteborgs kollektivtrafiksystem, där buss och spårvagnstrafik möts och knyts samman. Platsen utgör en avgörande länk som hanterar resenärer från och till centrala staden, mot stadsdelar som Frölunda, Tynnered, Högsbo och Hisingen, samt passagerare söderifrån från bland annat Billdal och Hovås. Förutom att fördela resor från och till Göteborgs centrum fungerar hållplatsen också som ändhållplats för vissa spårvagnslinjer, där bland treans linje.



Figur 8. Översikt av hållplatslägen vid Marklandsgatan. (Västtrafik, 2026) Återgiven med tillstånd

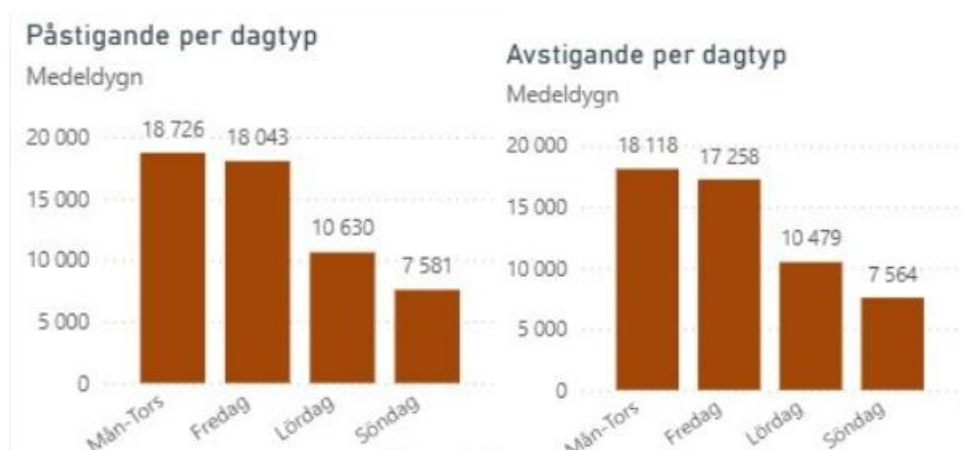
Till sin form består Marklandsgatan av totalt 14 olika hållplatslägen, varav två utgörs av spårvagnshållplatser. I direkt anslutning till platsen finns även Pressbyrån och Marklands Grillhouse & Pizza. Platsens nuvarande rumsliga utformning härrör till stor del från 1960-talet och har vuxit fram till en struktur där flera trafikytor och funktioner samspelar på en liten yta. Platsen präglas av höga personflöden och genomsnittet för ett vardagsdygn har Marklandsgatan över 15 500 påstigande resenärer (personlig kommunikation, Västtrafik, 2026-05-22). Under maxtimmen passerar omkring 1 900 spårvagnsresenärer och cirka 500 bussresenärer platsen (Ramboll, 2020).

Tabell 1. Den mörkblå stapeln visar antal på- och avstigande resenärer vid Marklandsgatan under ett medeldygn. Den ljusblå stapeln visar det totala antalet avgångar vid Marklandsgatan dividerat med medelantalet avgångar. (Västtrafik KRS, 2026)



Den nutida rollen karakteriseras av att platsen nästan uteslutande utgör en transportnod. Genom intervjuer av ordningsvakter har det framgått att människorna på platsen är i stort sett enbart resenärer, och inte en plats där människor väljer att vistas av andra anledningar än just för sin resa (personlig kommunikation, Haglind, 2026-04-29). Aktivitetsnivån varierar också stort över dygnet och personflödet är som störst under vardagarnas rusningstid, men platsen hanterar även periodvis stora volymer av besökare på väg till och från närliggande idrottsanläggningar.

Tabell 2. Antal På-/Avstigande resenärer vid Marklandsgatan under ett medeldygn, fördelat över veckans dagar. (Västtrafik KRS, 2026)



Marklandsgatans nutida roll är att bära ett tungt trafikansvar genom att fungera som en ett av stadens viktigaste nav, trots att den utgör en miljö som ännu inte integrerats och omgestaltats till en levande stadsmiljö.

4.3 Framtidens Marklandsgatan och K2020

I flera strategiska styrdokument från Göteborgs Stad, Göteborgsregionen och Västra Götalandsregionen pekas Marklandsgatan ut som en plats med stor potential för framtida omvandling och utveckling. Samtidigt visar prognoser framtagna av Ramboll att belastningen på platsen förväntas öka kraftigt fram till år 2050, till omkring 8 700 resenärer per maxtimme, vilket tydliggör behovet av hög kapacitet och fortsatt utveckling av kollektivtrafiksystemet i området (Ramboll, 2020).

Bland annat lyfts stråket Axel Dahlströms torg-Marklandsgatan fram som en del av mellanstaden med potential att utvecklas till en framtida tyngdpunkt (Västra Götalandsregionen 2018). En tyngdpunkt definieras som ett område av stort lokalt och regionalt intresse som kännetecknas av hög täthet, urbana kvaliteter och stadsliv under stora delar av dygnet.

Även i den fördjupade översiktsplanen för Högsbo–Frölunda prognostiseras en omfattande befolkningsökning, där antalet invånare förväntas öka från cirka 53 000 till omkring 98 000 personer (Ramboll, 2020). Utmed Dag Hammarskjöldsleden planeras dessutom ny bebyggelse motsvarande omkring 10 000 nya invånare. Som en del av denna utveckling planeras en ny stadsbana mellan Järnbrottsmotet och Marklandsgatan, med preliminärt tre nya hållplatser utöver Marklandsgatan. Detta väntas ytterligare stärka platsens funktion och betydelse som kollektivtrafiknod i Göteborgs sydvästra delar (Västra Götalandsregionen, 2018).

Marklandsgatan nämns återkommande i *Knutpunkter och andra viktiga bytespunkter: Underlagsrapport till K2020*, där bytespunkten beskrivs som ett område med stora utvecklingsambitioner och strategisk betydelse för framtidens kollektivtrafiksystem (K2020, 2008). I rapporten kan utvecklingsförslagen sammanfattas i tre huvudsakliga områden: en storskalig satsning på kollektivtrafik, ny bebyggelse för ökad trygghet samt en successiv utbyggnad av området i flera etapper.

Den första delen handlar om en omfattande utveckling av kollektivtrafiken, där en ny spårväg längs Dag Hammarskjöldsleden, utökad busstrafik och möjligheten att etablera en regional bussterminal lyfts fram som centrala åtgärder. Den andra delen fokuserar på stadsutveckling som ett verktyg för att skapa trygghet. I underlaget framgår det att de bullerutsatta villorna i området bör ersättas med ny bebyggelse och kompletteringsbebyggelse för att skapa en tryggare och mer stadsmässig miljö.

Den tredje delen rör den fysiska omvandlingen av området, som föreslås ske stegvis i tre etapper. Den huvudsakliga omdaningen planeras till etapp två, då den nya spårvägen anläggs och bytespunkten byggs om. I en senare etapp föreslås även Dag Hammarskjöldsleden byggas om till en planskild trafiklösning för att förbättra framkomligheten och minska konflikter mellan olika trafikslag (K2020, 2008).

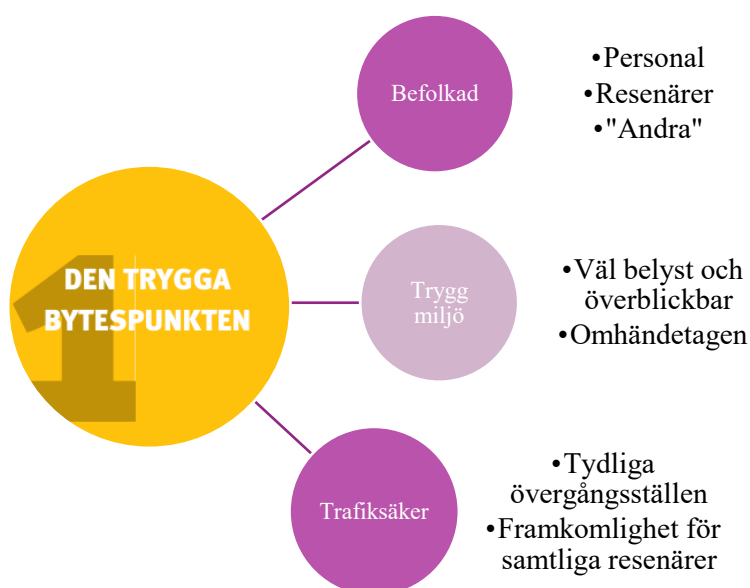
I K2020- och Målbild Koll2035-dokumenterna framhålls att Marklandsgatan i framtiden bör utvecklas från en renodlad trafikanläggning till en mer stadsmässig och identitetsskapande plats, vilket innebär en tydlig förändring jämfört med dagens utformning. Som en symbol för denna omvandling föreslås det även i K2020-underlagen att bytespunkten på sikt ska få ett nytt namn (Underlagsrapport K2020, 2008). I Målbild Koll2035 kan man läsa

”Om kvalitetsmålen i ”Den ideala bytespunkten” uppfylls för de utpekade bytespunkterna kan det förbättra samspelet, framför allt på platser som idag saknar levande stadsmiljöer. Ett sådant exempel är Marklandsgatan...” (Västra Götalandsregionen, 2018)

Trots dessa långtgående visioner kan det konstateras att det i dagsläget saknas konkret pågående planering för platsens omvandling. Den senaste detaljplan som vunnit laga kraft inom området härstammar från 1965 (Göteborgs Stad, u.å.).

5. Resultat

Detta kapitel presenterar studiens empiriska resultat utifrån platsobservationer och intervjuer. Resultaten syftar till att undersöka hur trygghet kommer till uttryck vid Marklandsgatans bytespunkt samt vilka faktorer som påverkar den upplevda tryggheten på platsen. Kapitlet är indelat i två delar. Den första delen redovisar resultaten från platsobservationerna med fokus på mänsklig närvaro, fysisk utformning, och trafiksäkerhet. Den andra delen presenterar resultaten från intervjuerna med representanter från olika kommunala aktörer och belyser deras perspektiv på trygghet, utmaningar, möjligheter och åtgärder vid bytespunkten Marklandsgatan. Resultaten presenteras tematiskt utifrån studiens analytiska ramverk och ligger till grund för den efterföljande analysen.

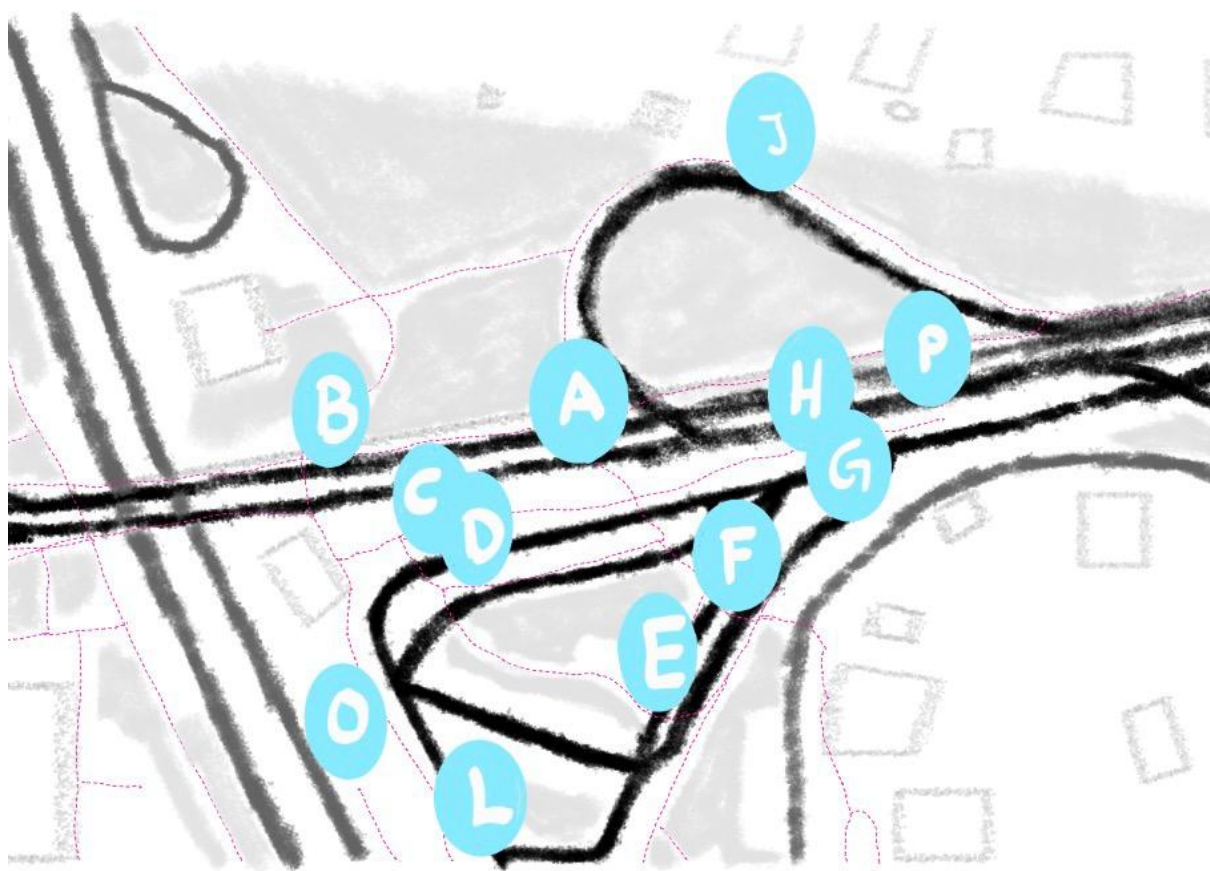


Figur 9. De ingående delarna av trygghetsmålet från "Den Ideala bytespunkten" ur K2020 av Göteborgsregionen. (Gehl Architects, 2007). Omarbetad med tillstånd

5.1 Platsobservationer

För att undersöka hur trygghet uttrycks och påverkas i den fysiska miljön genomfördes två platsobservationer vid Marklandsgatans bytespunkt. Observationerna utfördes vid två olika

tidpunkter under samma dag för att fånga variationer i människoflöden, aktivitet och platsens karaktär under både dag- och kvällstid.



Figur 10. Illustration av hållplatslägen på Marklandsgatans hållplats. Egen bild

Hållplatslägena vid Marklandsgatan varierar i utrustningsnivå och fysisk utformning. Spårvagnshållplatserna (A och B) är centralt placerade och utrustade med väderskydd, sittplatser, analog och digital reseinformation samt en områdeskarta i anslutning till Pressbyrån.

Busshållplatserna är generellt utrustade med väderskydd och sittbänkar, men vissa hållplatslägen har mer begränsad information och lägre standard. Exempelvis saknar lägena F och H delar av den utrustning som finns vid övriga hållplatser, såsom väderskydd, linjemarkeringar och reseinformation.

Observationerna visar även att vissa hållplatslägen har begränsad visuell kontakt med det centrala hållplatsområdet. Hållplatsläge E är exempelvis visuellt avskärmat från det centrala navet genom tekniska installationer i form av elskåp.

Den kommersiella närvaron inom bytespunkten utgörs främst av Pressbyrån och Marklands Grillhouse & Pizza

5.1.1 Likheter och skillnader mellan tidpunkter

Två platsobservationer genomfördes vid olika tidpunkter under samma dag, den första under eftermiddagens rusningstid och den andra senare på kvällen när mörkret hade lagt sig. Vid det första observationstillfället hade platsen ett högt och kontinuerligt resenärslöde under hela observationen. Pressbyrån var öppen medan Marklands Grillhouse & Pizza fortfarande var stängd.

Vid det andra observationstillfället var både Pressbyrån och Marklands Grillhouse & Pizza öppna. Samtidigt hade människolödet på platsen minskat markant och delar av bytespunkten var periodvis folktomma. Under kvällsobservationen hade även belysningen tänts, vilket förändrade platsens visuella karaktär och gav området ett annat uttryck än under dagtid.

Den fysiska utformningen av platsen samt förekomsten av nedskräpning och slitage förblev oförändrad mellan observationstillfällena. Den mest framträdande skillnaden mellan platsbesök 1 och 2 var istället variationen i mänsklig närvaro och aktivitetsnivå, där betydligt fler människor observerades under det första observationstillfället.

5.1.2 Befolkad

Vid observationstillfällena noterades mänsklig närvaro på platsen genom resenärer, trafikpersonal och personal kopplad till verksamheter såsom Pressbyrån och Marklands Grillhouse & Pizza (platsobservation 2).

Två trafikvärdar observerades även på platsen (platsobservation 1). Busschaufförer vistades regelbundet vid hållplatslägena i samband med byten och raster.

Människolödena var främst koncentrerade till området kring spårvagnshållplatserna och Pressbyrån. Övriga hållplatslägen hade lägre aktivitet och var periodvis utan resenärer.

Resenärerna vistades huvudsakligen på platsen i väntan på kollektivtrafik. Under observationstillfällena noterades få personer som uppehöll sig på platsen utan direkt koppling till resande eller byte mellan trafikslag.

Från Pressbyrån finns visuell kontakt med delar av spårvagnshållplatsen, medan flera hållplatslägen och gångtor ligger utanför verksamhetens direkta siktlinjer. Omkringliggande bostäder och byggnader är i begränsad utsträckning riktade mot hållplatsområdet. Få entréer, fönster eller balkonger vetter mot bytespunkten.

Den kommersiella och permanenta mänskliga närvaron inom hållplatsområdet är begränsad till Pressbyrån samt Marklands Grillhouse & Pizza. Övriga kommersiella och offentliga verksamheter är lokaliserade i periferin utanför hållplatsområdets omedelbara siktlinjer.



Figur 11. Bilden visar den passiva övervakningen inifrån Pressbyrån till spårvagnshållplatsen. (Egen bild)

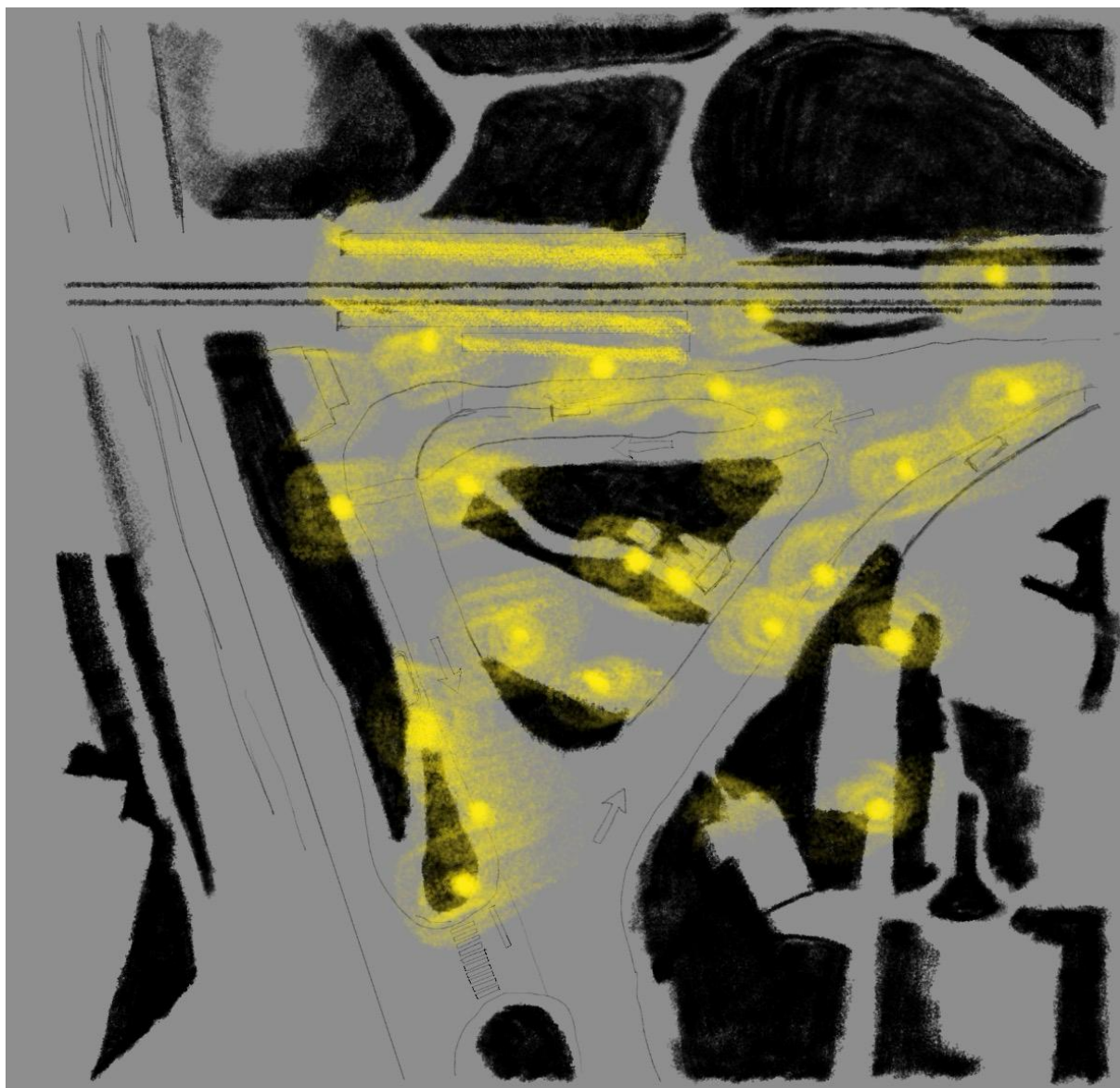
5.1.3 Trygg miljö

Marklandsgatan består av en öppen trafikmiljö där flera hållplatslägen är visuellt kopplade till varandra. Mellan hållplatsytorna finns trottoarer, väderskydd, tekniska installationer och mindre grönytor.

I den centrala delen av bytespunkten finns en parkyta med vegetation och tekniska installationer i form av elskåp och laddningsstation. Genom området löper en stig mellan olika delar av hållplatsen. Under observationstillfällena noterades begränsad rörelse och ingen längre vistelse inom denna yta. Området saknar sittplatser och andra funktioner kopplade till vistelse.

Laddstationen och elskåpen påverkar siktlinjerna mellan vissa delar av hållplatsområdet. För hållplatslägen som ligger i linje med dessa barriärer är hela bytespunkten inte visuellt överblickbar.

Vid observationerna noterades klotter på flera ytor, däribland elskåp, vänthallar, soptunnor och delar av Pressbyråns fasad. Skräp förekom på markytor inom delar av bytespunkten. Flera konstruktioner och tak uppvisade synligt slitage och smuts. Platsen är genomgående belyst med armaturer placerade längs hållplatsytor och gångstråk. Under kvällsobservationerna noterades inga trasiga ljuskällor eller större mörka partier inom hållplatsområdet. Belysningen är varm i tonen.



Figur 12. Egen illustrerad bild av belysning på Marklandsgatans hållplats. (Egen bild)



Figur 11. Figur 13. Bild på visuella barriärer i form av elskåp. (Egen bild)



Figur 14. Bild på parkytan vid laddningsstationen, klotter på elskåp (Egen bild)



Figur 15. Bild på nedskräpning (Egen bild)



Figur 16. Bild på nedskräpning (Egen bild)



Figur 17. Bild på klotter (Egen bild)



Figur 18. Bild av tak på väntkur (Egen bild)



Figur 19. Bild på klotter (Egen bild)



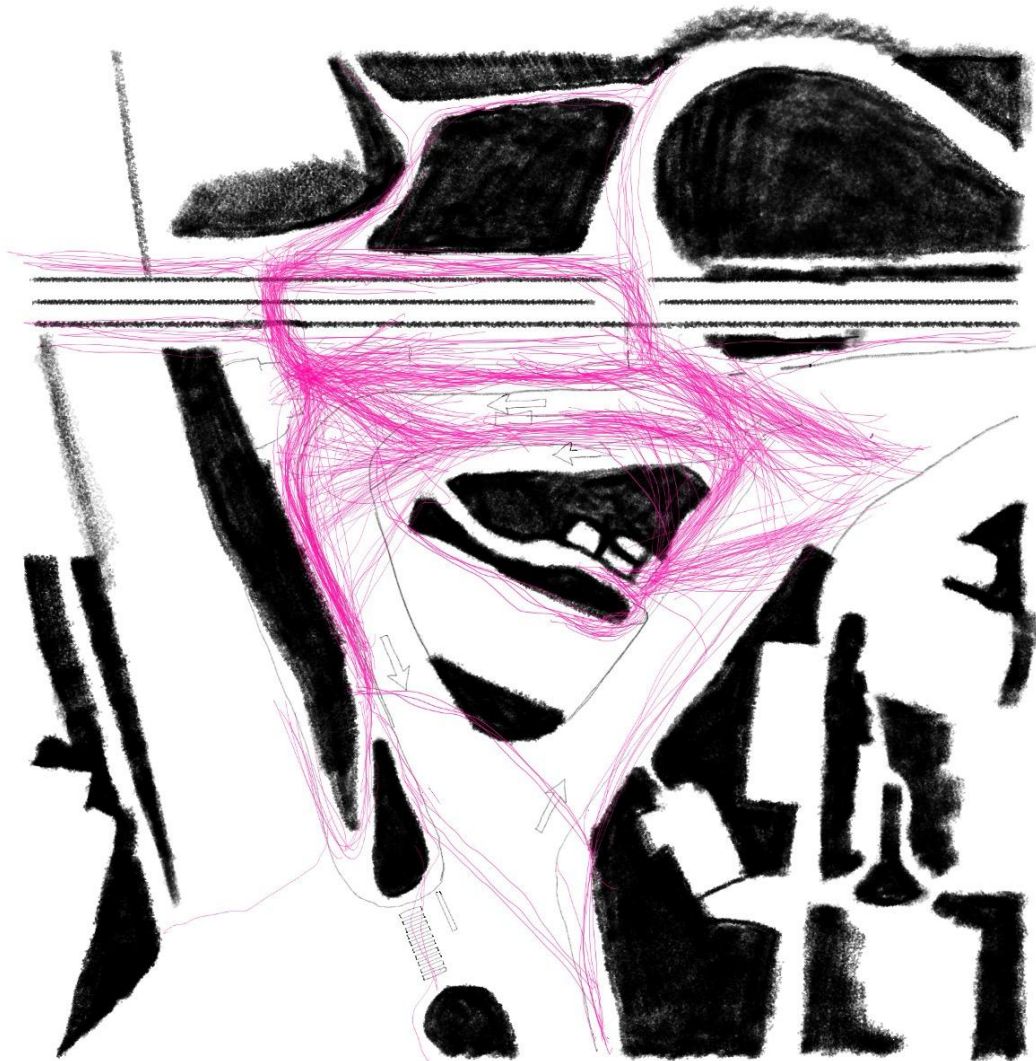
Figur 20. Bild på klotter på Pressbyråns fasad (Egen bild)

5.1.4 Trafiksäker

Trafikmiljön på Marklandsgatan är utformad i ett plan där parallella körfält för bussar, spårvagnsspår och gångbanor ligger i direkt anslutning till varandra. Separation mellan trafikslagen sker via nivåskillnader i kantsten samt staketstrukturer.

Vid observationerna registrerades ett oreglerat rörelsemönster där fotgängare korsade körbanor och spårvagnsspår på informella platser. Markerade, signalreglerade övergångsställen saknas mellan bussperrongerna och spårvagnshållplatserna. För att nå busklägena från spårvagnslägen krävs korsande av aktiva bussgator.

I anslutning till spårvagnsspåren saknas signalreglerade passager. Fotgängare behöver själva uppmärksamma när spårvagn passerar innan korsning sker. Hållplatslägena är inte placerade i alfabetisk ordning då B följs av A och C.



Figur 21. Egen illustrerad bild av rörelsemönster på Marklandsgatans hållplats. (Egen bild)



Figur 22. Bild av människor som passerar ett körfält utan övergångsställe. (Egen bild)



Figur 23. Bild av passage över spårvagnsräls (Egen bild)

5.1.5 Sammanställning platsobservation

Tabell 3. Visar en resultatsammanställning av platsobservationen vid Marklandsgatan

TEMA	OBSERVATION
Mänsklig närvaro	Resenärer, busschaufförer, två trafikvärdar samt personal från Pressbyrån och Marklandsgatan Grillhouse och Pizzeria observerades på platsen.
Aktivitet	Flest människor observerades kring spårvagnshållplatserna A & B och runt Pressbyrån. Övriga hållplatslägen hade lägre aktivitet och var periodvis tomma.
Variation över tid	Platsbesök 1 hade högre aktivitetsnivå än platsbesök 2.
Vistelsemönster	De flesta vistades på platsen i väntan på eller byte av kollektivtrafik. Få personer uppehöll sig på platsen utan reseärende.
Visuell uppsikt	Pressbyrån har visuell kontakt med spårvagnshållplatserna A & B, men övriga hållplatslägen ligger utanför direkta siktlinjer.
Omkringliggande bebyggelse	Få entréer, fönster eller balkonger är riktade mot bytespunkten.
Kommersiell närvaro	Permanent verksamhet inom området är begränsad till Pressbyrån och Marklandsgatan Grillhouse & Pizza.
Parkytan	Den centrala parkytan observerades inte användas, trots gångstråk
Fysisk struktur och överblick	Öppen trafikmiljö med visuellt kopplade hållplatslägen, men siktlinjer påverkas av elskåp och laddstationer.
Underhåll och skötsel	Klotter, skräp, slitage och smuts observerades på flera ytor och konstruktioner.

Belysning	Hållplatsområdet var genomgående belyst och välfungerande och inga större mörka partier observerades.
Trafikstruktur	Bussar, spårvagnar och gångtrafik samsas inom samma område
Korsningar och rörelsemönster	Fotgängare korsade körbanor och spår på flera informella platser. Markerade övergångsställen saknas mellan hållplatslägen.
Signalreglering	Signalreglerade passager saknas vid spårkorsningar.
Orienterbarhet	Hållplatslägen är inte placerade i alfabetisk ordning

5.2 Intervjuer

Nedan presenteras resultaten från intervjuerna med Malin Sunnemar (Stadsmiljöförvaltningen), Linnea Tellefsdal (Västtrafik), Jenny Haglind (Socialförvaltningen) och Kajsa Högenå (Stadsbyggnadsförvaltningen).

5.2.1 Synen på Trygghet

Den första frågor som ställdes till respondenterna var vad trygghet innebär för dem personligen och i deras yrkesroll. Respondenterna beskriver trygghet som ett komplext och subjektivt begrepp:

“Trygghet definieras i vårt arbete som en upplevelse, vilket innebär att den är subjektiv.” - Malin Sunnemar

“Som kriminolog innebär trygghet för mig att alla människor, oavsett bostadsort, ålder, etnicitet eller kön, ska kunna känna sig trygga och fria att röra sig när de vill (...) Inom Västtrafik handlar det om att människor ska känna sig trygga när de reser kollektivt, men också på vägen till och från hållplatsen.” – Linnea Tellefsdal

“Vår roll i det är väl i så fall att spela in behov och sociala aspekter när man planerar platser.” – Jenny Haglind

“Jag brukar säga att jag jobbar med övergripande kollektivtrafikfrågor, mycket mer samordning och samverkan.” – Kajsa Högenå

5.2.2 Utmaningar i arbetet med trygga bytespunkter

Respondenterna fick därefter svara på frågan om vilka utmaningar och målkonflikter som finns i arbetet med trygga bytespunkter med särskilt fokus på Marklandsgatan. Återkommande teman i intervjuerna handlar om trafikflöden, mänsklig närvaro, samverkan mellan aktörer, fysisk gestaltning och passiv övervakning.

Respondenterna kopplar tryggheten på Marklandsgatan till människors närvaro och trafikflöden på platsen:

“Tryggheten på sådana platser är ju väldigt mycket beroende av flöde och människor.” – Malin Sunnemar

“Vid Marklandsgatan är det mycket trafik och många avgångar (...) Samtidigt kan platsen upplevas otrygg när det är lite folk där.” – Linnea Tellefsdal

“Det är mycket människor som rör sig och samtidigt som den är ganska öde.” – Jenny Haglind

“Det kommer bussar, det kommer spårvagnar och det är folk som går (...) det är väldigt rörigt.” – Jenny Haglind

“Den är ju inte befolkad (...) det är ingen som ser” – Kajsa Högenå

Utmaningar kopplade till samverkan och ansvarsfördelning återkommer också i intervjuerna:

“En stor utmaning är att många aktörer är involverade (...) en äger marken, en äger väntkuren, en äger stolpar osv (...) jag tror att det fortfarande finns behov av mer kunskap och förståelse för trygghetsfrågornas betydelse (...) olika aktörer kan ha olika syn på vad trygghet innebär.” – Linnea Tellefsdal

“Det är så mycket som ska vägas in (...) en väldigt komplex fråga (...) trygghetsfrågan är absolut inte en sån sak som jag hör i tidigt skede (...) avsaknaden av konkreta och lättanvända verktyg gör att arbetet ofta blir beroende

av enskilda aktörers kunskap och engagemang (...) trygghetsarbetet i praktiken kan bli kunskapsbaserat beroende på projektledare” – Kajsa Högenå

*“Det är väldigt många olika äganden av platserna (...) det blir aldrig helt rent.”
– Jenny Haglind*

En annan utmaning som tas upp av Haglind till följd av samverkan är hur platsen underhålls:

“Gestaltningen ser ganska tråkig ut (...) hållplatstaken är smutsiga (...) den ser inte omhändertagen ut.” – Jenny Haglind

Sunnemar och Haglind nämner även Marklandsgatan som en plats med brist på naturlig övervakning.

*“Det ligger ändå lite avskilt. Det finns liksom inte riktigt ögon på platsen.” –
Malin Sunnemar*

*“Det finns ingen direkt insyn och den kan bli lite öde framförallt på kvällar och
nätter.” – Jenny Haglind*

5.2.3 Möjligheter och trygghetsskapande åtgärder

Respondenterna fick slutligen svara på frågan om vilka möjligheter och åtgärder som finns för att skapa tryggare bytespunkter och vad som specifikt behövs på Marklandsgatan.

Haglind beskriver att trygghetsskapande arbete kräver flera parallella insatser snarare än en enskild åtgärd:

*“Det är ju sällan det är en åtgärd som funkar (...) man behöver göra många
åtgärder på en plats för att lyfta känslan av trygghet.” – Jenny Haglind*

Samverkan och långsiktighet lyfts fram som viktiga delar i trygghetsarbetet:

“Samverkan är en av de viktigaste faktorerna.” – Malin Sunnemar

*“Kommunerna har fått ett tydligare ansvar för brottsförebyggande och
trygghetsskapande arbete.” – Linnea Tellefsdal*

*“Jag skulle också vilja att trygghetsfrågor kommer in tidigt i
planeringsprocessen.” – Linnea Tellefsdal*

“Det behöver bli mer permanent och inkluderat i arbetet.” – Kajsa Högenå

Vidare beskrivs bemanning, vuxennärvaro och servicefunktioner som betydelsefulla för tryggheten vid bytespunkter:

“Bemanning, såsom trygghetsvårdar och fältarbetare, är också viktiga inslag.” – Malin Sunnemar

“Vuxennärvaro skapar trygghet, särskilt på kvällar och helger (...) det finns någon man alltid kan prata med” – Linnea Tellefsdal

“Service är en jätteviktig sak.” – Kajsa Högenå

Underhåll, skötsel och gestaltning lyfts även fram som viktiga aspekter för den upplevda tryggheten:

“Få bort klotter, rent och snyggt till att börja med (...) vi har också pratat om gestaltning och något konstprojekt” – Jenny Haglind

”Det ska vara väl underhållet så att det inte upplevs sunkigt.” – Kajsa Högenå

Slutligen beskrivs social övervakning och ”ögon på platsen” som viktiga trygghetsskapande aspekter:

“Ögon på platsen är ju på något vis en fråga där (...) det finns väldigt många sidor av Marklandsgatan som inte är socialt övervakade.” – Malin Sunnemar

6. Analys

I detta kapitel tolkas resultaten från platsobservationerna och intervjuerna genom studiens teoretiska ramverk. Analysen syftar till att besvara hur trygghetsrelaterade principer i konceptet *Den ideala bytespunkten* (K2020) tar sig i uttryck på Marklandsgatan, samt vilka möjligheter och utmaningar som finns i utvecklingen av platsen. Genom att konkretisera de fysiska observationerna med aktörernas perspektiv synliggörs klyftan mellan planeringsideal och den faktiska miljön.

6.1 Den befolkade bytespunkten

Den mänskliga närvaron på Marklandsgatan har en viss kontinuitet, men med tydliga variationer beroende på platsens olika delar och tid på dygnet. Vid observationstillfällena identifierades viss bemanning och dessa funktioner bidrar till en grundläggande närvaro på platsen under stora delen av dygnet. Trots denna bemanning är den mänskliga närvaron ojämnt fördelad över bytespunkten. Observationerna visar att resenärsflödet koncentreras till vissa delar av platsen, främst i närheten av Pressbyrån där spårvagnshållplatserna ligger. Andra plattformar som är placerade längre bort från dessa funktioner uppvisar periodvis låg aktivitet och kan stundtals vara helt tomma. Detta skapar en rumslig obalans där vissa delar av platsen upplevs som mer livliga och andra som mer avskilda. De intervjuade aktörerna har gemensam uppfattning att bemanning och vuxennärvaro bidrar till att stärka tryggheten på Marklandsgatan och ser det som möjlighet i framtida utveckling av platsen.

Resenärerna som vistas på platsen gör detta i större syfte att vänta på sin avgång och lämnar platsen strax därefter. Det saknas i stort sett spontana vistelser eller social aktivitet som inte är direkt kopplad till resandet. Detta innebär att platsen har en begränsad social funktion utöver sin roll som transportnod. Haglind framhåller tydligt att Marklandsgatan är plats som känns öde trots sitt höga flöde. Även Högenå bekräftar att platsen saknar social kontroll. Detta kan kopplas till Jacobs teori "eyes on the street" där mänsklig närvaro beskrivs som centrala för trygghet i offentliga miljöer. På Marklandsgatan observeras dock en tydlig paradox: trots ett massivt flöde på över 15 500 resenärer (kapitel 4.2) per dygn beskriver Jenny Haglind i intervjuerna platsen som "öde".

Utifrån Newmans teori (kapitel 3.4) om *Defensible space* kan detta tolkas som att resenärerna saknar territoriellt ansvar, de är anonyma observatörer vars blickar är riktade mot tidtabeller

snarare än mot det gemensamma rummet. Den informella sociala kontrollen blir därmed flyktig och ineffektiv.

Beskrivningen från *Den trygga bytespunkten* säger att bytespunkten bör vara befolkad för att upplevas som trygg men resultatet visar att Marklandsgatan har brister. Trots att platsen stundtals har höga flöden av människor och viss service leder den begränsade sociala närvaron och avsaknaden av naturlig uppsikt till att delar av bytespunkten kan upplevas som otrygg, särskilt under kvällen med lägre aktivitet. Men å andra sidan kan en överfull bytespunkt inte direkt betyda att den är trygg då trängsel och stress snarare kan minska individens överblickbarhet och kontroll över situationen. Detta enligt kapitel 3.2 ”Trygghet i kollektivtrafiken” är en av faktorerna till varför resenärer känner sig otrygga i kollektivtrafiken. Det stärks även av Linnea Tellefsdal som i intervjun menar att mänsklig närvaro skapar liv och rörelse på platsen men att det samtidigt kan ”bidra till stress, rörlighet och svårigheter att orientera sig”. Detta visar att mängden människor måste balanseras för att inte slå över i otrygghet.

Den passiva övervakningen på Marklandsgatan kan inte bedömas som särskilt god, trots att platsen periodvis har människor i rörelse och viss bemanning. Den huvudsakliga övervakningen sker kring de centrala hållplatslägena där flest resenärer vistas, men överblicken över hela bytespunkten är begränsad. Inifrån Pressbyrån riktas sikten mot spårvagnshållplatsen, medan stora delar av området hamnar utanför personalens direkta uppsikt. Detta innebär att närvaron av personal inte skapar en jämn känsla av trygghet över platsen.

Marklandsgatan ligger även relativt gömd från omkringliggande bostäder och andra byggnader. Det finns få fönster, balkonger, entréer eller andra privata och offentliga funktioner inom rimligt räckhåll som ger naturlig uppsikt över platsen. Detta överensstämmer även med intervjuerna där Malin Sunnemar beskriver att platsen ligger avskilt och att det inte finns ögon på platsen, medan Högenå beskriver platsen som utan tillräcklig syn. Därmed saknas den typ av passiv övervakning som är viktig för att skapa trygghet på bytespunkter enligt *Den Ideala Bytespunkten*.

6.2 Den trygga miljön

Den fysiska utformningen av Marklandsgatan utgörs av en övergripande öppen struktur där de flesta hållplatslägena är visuellt kopplade till varandra. Detta möjliggör i stora delar god överblickbarhet och orienterbarhet. Samtidigt framträder tydliga brister i vissa delar av platsen, där utformningen skapar isolerade och svagt använda ytor. Dessutom är hållplatslägena inte

logiskt fördelade, då exempelvis spårvagnslägena (A & B) inte faller i en alfabetisk ordning utan går från B - A - C vilket kan skapa en viss förvirring för den ovana Marklandsgatan-resenären.

Ett särskilt framträdande exempel på siktbarriärer är den centralt placerade parkytan med tekniska installationer i form av elskåp. Denna yta utgör en rumsligt avgränsad zon som saknar tydlig funktion i relation till omgivande flöden. Trots att det finns en stig genom parken observerades ingen rörelse genom parken under observationstillfällena, vilket indikerar att den inte uppfattas som en naturlig del av rörelsestråken. Avsaknaden av funktioner som sittplatser eller andra element som uppmuntrar vistelse bidrar ytterligare till att ytan inte används. Istället framstår parken som icke-inbjudande eftersom människor varken rör sig igenom eller uppehåller sig. Detta innebär att platsen saknar social närvaro, vilket i sin tur minskar möjligheten till passiv övervakning, vilket åter kan kopplas till kapitel 3 och Jacobs "*eyes on the street*". Kombinationen av begränsad användning och fysisk avskärmning från omgivningen bidrar till att området kan uppfattas som att det saknar ägandeskap vilket i enlighet med Newmans teori återigen skapar otrygghet, särskilt under tider med lägre flöden. Den centrala laddstationen förstärker denna problematik genom att fungera som en visuell barriär. Den bryter siktlinjerna mellan olika delar av bytespunkten och skapar ytterligare ytor med begränsad överblick. Detta leder till att vissa delar av platsen inte är fullt synliga från de mer frekventerade områdena.

Vidare uppvisar platsen tydliga brister i underhåll. Klotter förekommer på flera ytor, däribland elskåp, soptunnor, vänthallar samt delar av Pressbyråns fasad. Dessa inslag i kombination med förekomsten av skräp på marken, bidrar till ett visuellt intryck av att platsen inte är väl omhändertagen. Även de fysiska strukturerna, såsom tak och konstruktioner vid hållplatserna, upplevdes under platsobservationen som slitna och smutsiga. I intervjun belyser Jenny Haglind att detta främst inte är en resursfråga, utan en organisatorisk utmaning: det uppdelande förvaltningsansvaret gör att underhåll sker ojämnt, vilket leder till att platsen "*aldrig blir helt ren*".

Detta sammantaget skapar en miljö där den fysiska gestaltningen signalerar låg grad av kontroll och skötsel. Utifrån *Broken Windows Theorin* (kap 3) förstärker en sådan miljö människors upplevelse av trygghet, då den kan ge intryck av att platsen saknar tillsyn eller prioritet i förvaltningen.

Samtidigt finns vissa positiva aspekter i den fysiska utformningen. Belysningen är genomgående jämn och fungerande, utan tydliga mörka partier eller trasiga ljuskällor. Detta skapar en grundläggande föreutsättning av att se och att bli sedd under dygnets mörkare timmar. I intervjun beskriver Kajsa Högenå belysning som en självklarhet för trygghet, vilket visade sig fungera på Marklandsgatan. Belysningen uppfattades på observationstillfället som varm och i mänsklig skala, inte som för stark och kastade inte några längre skuggor. Därmed undviker man en stålkastareffekt (kap 3.3) som kan ha en negativ inverkan på den upplevda tryggheten.

6.3 Den trafiksäkra utformningen

Trafiksäkerheten på Marklandsgatan utgör en av de mest problematiska aspekterna av platsens utformning. Observationerna visar att relationen mellan olika trafikslag och fotgängare är otydligt organiserad, vilket skapar en komplex och svårtolkad trafikmiljö.

Gångytor är inte tydligt avgränsade från körbanor, vilket gör det svårt att urskilja var fotgängare förväntas röra sig. Detta leder till att människor i praktiken rör sig fritt över hela området, ofta genom att korsa körfält på informella platser. Rörelsemönstret blir därmed oreglerat och anpassas efter individuella behov snarare än efter en planerad struktur.

Avsaknaden av tydligt markerade övergångsställen förstärker denna problematik. Fotgängare korsar vägar där det är mest praktiskt, snarare än där det är säkrast, vilket skapar en situation där trafik och gångtrafik blandas utan tydliga regler. Detta kan leda till osäkerhet både för fotgängare och förare.

Särskilt problematisk är interaktionen med spårvagnstrafiken. I de delar där spårvagnsspår korsas saknas tydliga signaler, såsom trafikljus eller varningssystem, vilket gör det svårt för fotgängare att avgöra när det är säkert att passera. Detta kan skapa en upplevelse av osäkerhet och kräver att individen själv kontinuerligt övervakar omgivningen.

Den otydliga strukturen bidrar även till en kognitiv belastning för användarna av platsen. Besökare behöver aktivt tolka och navigera i en miljö där regler och rörelsemönster inte är tydligt definierade. I intervjuerna lyfts detta som en målkonflikt: kollektivtrafikens krav på effektivitet och stora fordon har prioriterats framför den mänskliga skalan och fotgängarens trygghet.

Sammantaget präglas trafiksituationen av bristande struktur, låg tydlighet och en hög grad av informella rörelsemönster. Detta innebär att trafiksäkerheten inte enbart är en fysisk fråga, utan även påverkar den upplevda tryggheten genom att skapa osäkerhet i hur platsen ska användas.

6.1.5 Sammanställning platsanalys

Tabell 4. Visar en analyssammanställning.

TEMA	OBSERVATION	MÖJLIG BETYDELSE FÖR TRYGGHET
Mänsklig närvaro	Resenärer, busschaufförer, två trafikvärdar samt personal från Pressbyrån och Marklandsgatan Grillhouse och Pizzeria observerades på platsen.	Närvaro av människor och personal kan bidra till ökad upplevd trygghet genom social närvaro och informell kontroll.
Aktivitet	Flest människor observerades kring spårvagnshållplatserna A & B och runt Pressbyrån. Övriga hållplatslägen hade lägre aktivitet och var periodvis tomma.	Ojämn aktivitetsfördelning kan skapa både trygga och mer otrygga delar inom bytespunkten.
Variation över tid	Platsbesök 1 hade högre aktivitetsnivå än platsbesök 2.	Trygghetsupplevelsen kan förändras beroende på tidpunkt och antal människor på platsen.
Vistelsemönster	De flesta vistades på platsen i väntan på eller byte av kollektivtrafik. Få personer uppehöll sig på platsen utan reseärende.	Begränsad vistelse och få spontana aktiviteter kan minska den sociala närvaron över tid.

Visuell uppsikt	Pressbyrån har visuell kontakt med spårvagnshållplatserna A & B, men övriga hållplatslägen ligger utanför direkta siktlinjer.	Begränsad överblick kan påverka den upplevda tryggheten negativt.
Omkringliggande bebyggelse	Få entréer, fönster eller balkonger är riktade mot bytespunkten.	Begränsad passiv övervakning från omgivande byggnader minskar den informella sociala kontrollen.
Kommersiell närvaro	Permanent verksamhet inom området är begränsad till Pressbyrån och Marklandsgatan Grillhouse & Pizza.	Begränsad verksamhetsnärvaro kan bidra till låg aktivitet under vissa tider på dygnet.
Parkytan	Den centrala parkytan observerades inte användas, trots gångstråk	Ytan bidrar i låg grad till vistelse, aktivitet och social närvaro.
Fysisk struktur och överblick	Öppen trafikmiljö med visuellt kopplade hållplatslägen, men siktlinjer påverkas av elskåp och laddstationer.	Begränsad överblick i delar av området kan skapa otrygghetskänslor.
Underhåll och skötsel	Klotter, skräp, slitage och smuts observerades på flera ytor och konstruktioner.	Tecken på bristande underhåll kan signalera låg kontroll och påverka trygghetsupplevelsen negativt.
Belysning	Hållplatsområdet var genomgående belyst och välfungerande och inga större mörka partier observerades.	God belysning kan bidra till ökad synlighet och trygghet under kvällstid.

Trafikstruktur	Bussar, spårvagnar och gångtrafik samsas inom samma område	Komplex trafikmiljö kan skapa osäkerhet och konfliktpunkter mellan trafikslag.
Korsningar och rörelsemönster	Fotgängare korsade körbanor och spår på flera informella platser. Markerade övergångsställen saknas mellan hållplatslägen.	Otydliga rörelsemönster kan påverka både trafiksäkerhet och trygghetsupplevelse.
Signalreglering	Signalreglerade passager saknas vid spärkorsningar.	Fotgängare behöver själva bedöma när det är säkert att passera, vilket kan skapa osäkerhet.
Orienterbarhet	Hållplatslägen är inte placerade i alfabetisk ordning	Otydlig struktur och orientering kan bidra till stress och osäkerhet inom bytespunkten.

Marklandsgatan uppvisar flera funktionella styrkor som bidrar till platsens användbarhet. Närvaro av kommersiella verksamheter, såsom Pressbyrån, skapar aktivitet och viss social närvaro. Därtill bidrar väderskydd och generellt god belysning till att upprätthålla en grundläggande nivå av komfort och visuell trygghet för resenärer.

Samtidigt präglas platsen av flera tydliga svagheter. Trafiksäkerheten är bristfällig, särskilt på grund av otydliga eller avsaknaden utav övergångsställen, vilket leder till oorganiserade rörelsemönster. Vidare ger förekomsten av klotter, skräp och slitna ytor ett intryck av bristande underhåll. Den centrala parkytan med elskåp utgör dessutom en isolerad och svagt använd del av platsen, med begränsad sikt och låg mänsklig närvaro, vilket bidrar till att området upplevs oinbjudande.

7. Diskussion

Syfte:

Syftet med examensarbetet är att belysa möjligheter och utmaningar i utvecklingen av trygga bytespunkter inom kollektivtrafiken med Marklandsgatan som fallstudie.

Genom att studera bytespunkten undersöker arbetet hur trygghetsrelaterade principer i konceptet Den Ideala Bytespunkten (K2020) kommer till uttryck i den byggda miljön.

Vidare syftar arbetet till att undersöka hur kommunala aktörer arbetar med trygghetsfrågan i praktiken samt analysera hur trygghet kan stärkas genom konkreta platsrelaterade åtgärder.

Forskningsfrågor:

Hur kommer trygghetsrelaterade principer i konceptet den ideala bytespunkten till uttryck i den fysiska utformningen av Marklandsgatan?

Vilka platsrelaterade åtgärder enligt verksamma aktörer kan bidra till att stärka tryggheten vid Marklandsgatan?

Vilka möjligheter och utmaningar i utvecklingen av Marklandsgatan som bytespunkt kan identifieras utifrån verksamma aktörers perspektiv och befintlig forskning om trygghet?

Syftet med studien har varit att belysa möjligheter och utmaningar i utvecklingen av trygga bytespunkter, med Marklandsgatan som fallstudie, samt att undersöka hur trygghetsrelaterade principer kommer till uttryck i den byggda miljön. Resultatet visar att trygghetsrelaterade principer från *Den ideala bytespunkten* delvis kan identifieras på Marklandsgatan, men att dessa inte samverkar på ett sätt som fullt ut skapar en upplevd trygg helhet. Studien visar samtidigt att trygghet i kollektivtrafikmiljöer är en komplex fråga där fysiska, sociala och organisatoriska faktorer samspelar. Diskussionen behandlar därför spänningsfältet mellan teoretiska trygghetsideal och de praktiska förutsättningar som präglar utvecklingen och förvaltningen av en befintlig bytespunkt.

7.1 I väntan på trygghet

Marklandsgatan tycks befinna sig i ett planeringsmässigt vakuum. Trots att platsen i snart 20 år pekats ut som en plats med stor potential, har få konkreta fysiska förändringar genomförts. Diskussionen om Marklandsgatan överskuggas ofta av större projekt, såsom omvandlingen av

Dag Hammarskjöldsleden. Detta skapar en situation där Marklandsgatan befinner sig i ett mellanläge - mellan en befintlig struktur och en framtida vision.

Ett "vänteläge" som blir problematiskt ur ett trygghetsperspektiv.

Platsen betraktas som en framtida möjlighet snarare än ett nuvarande problem vilket leder till att dagens resenärer får vistas i en miljö som inte lever upp till stadens egna krav på en "ideal" bytespunkt. I intervjuerna påpekades det att trygghetsfrågor ofta hanteras sent i processen och konkurrerar med tekniska och ekonomiska krav. Detta innebär att Marklandsgatan fastnat i ett vänteläge där man avvaktar stora infrastruktursatsningar, som omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden, istället för att genomföra nödvändiga förbättringar idag.

En annan utmaning är att platsen redan idag används av ett stort antal resenärer dagligen. Det innebär att endast åtgärder som går att implementera inom ramen för befintlig struktur är möjliga att utföra. I praktiken handlar detta ofta om åtgärder såsom underhåll, städning och bemanning av trafikvärdar, vilket är resurskrävande och ger begränsad långsiktig effekt. Ytterligare en utmaning är den organisatoriska komplexiteten. När markägande och förvaltningsansvar delas mellan flera aktörer uppstår friktion i det vardagliga underhållet. Marklandsgatan omfattas av flera olika aktörer med skilda ansvarsområden och egendom, vilket försvårar samordning. Detta blir särskilt tydligt i frågor som klottersanering och underhåll, där åtgärder inte sker samtidigt och därmed minskar den samlade effekten.

Samtidigt innebär den framtida utvecklingen en tydlig möjlighet. I samband med större infrastruktursatsningar och stadsutveckling finns potential att ta ett samlat grepp om platsen och integrera trygghetsfrågor i ett tidigt skede.

För att överbrygga klyftan mellan de fragmenterade ansvarsområden lyfts samverkan fram som en av de mest avgörande åtgärderna i intervjuerna. Enligt Sunnemar är detta en av de viktigaste faktorerna för att stärka tryggheten, medan Tellefsdal belyser den organisatoriska utmaningen i att olika aktörer äger marken, väntkuren, respektive stolparna, vilken i dagsläget skapar friktion i förvaltningen. Utmaningen framåt kan ligga i att få en djupare förståelse för platsens unika sociala dynamik. Genom samverkan, som även Högenå efterfrågar som en integrerad del av planeringsprocessen, kan både situationella och strukturella åtgärder genomföras mer effektivt. Detta omfattar allt från enklare insatser som belysning, snabbare klottersanering och ökad skötsel – åtgärder som enligt Haglind krävs för att bryta intrycket av att platsen inte är omhändertagen – till mer omfattande och långsiktiga åtgärder som ombyggnationer och förändrade rörelsestråk.

7.2 Närvaro i rörelse

"Den ideala bytespunkten" och samtliga intervjurespondenter förespråkar mänsklig närvaro som en av de mest centrala trygghetsskapande faktorerna. I analysen av Marklandsgatan framträder dock en tydlig paradox: en krock mellan den kvantitativa närvaron och den kvalitativa karaktären av denna närvaro. Trots att statistiken visar på ett betydande flöde med i genomsnitt 15 500 resenärer per dag, omsätts inte dessa siffror i en ökad upplevd trygghet.

Varför räcker då inte detta höga resenärsflöde för att skapa en trygg miljö? I teorin om *"Den ideala bytespunkten"* och kriteriet *"Befolkad"* betonas att närvaro av resenärer, personal och "andra" ska bidra till en säker plats. Detta vilar på Jane Jacobs klassiska koncept *eyes on the street* (kapitel 3.4), vilket förutsätter en passiv övervakning från människor som har en naturlig koppling till platsen. Vår platsanalys, stärkt av Västtrafiks intervjuer med ordningsvakter, visar dock att Marklandsgatans "ögon" är i ständig rörelse. Resenärerna befinner sig i en transitfas; deras blickar är riktade mot tidtabeller och ankommande fordon snarare än mot det gemensamma rummet. Detta innebär att resenären agerar som en anonym observatör utan territoriellt ansvar, vilket gör den sociala kontrollen flyktig och ineffektiv.

Vidare beskriver flera intervjupersoner Marklandsgatan som en plats belägen *"öde och på sin egna udda plats"* (Haglund, personlig kommunikation 2026-04-29). Detta belyser en kritisk brist i förhållande till konceptet om *Den Ideala Bytespunkten*: frånvaron av bostäder och aktiva fasader i direkt anslutning till hållplatslägena. Med Pressbyrån och Marklands Grillhouse & Pizza som de enda kommersiella utposterna blir den passiva övervakningen fragmenterad och begränsad till en liten del av området. Istället för att vara en integrerad del av stadens sociala väv, framstår Marklandsgatan i sin fysiska utformning som en renodlad "trafikapparat". Platsen är utformad för att hantera fordon och flöden, snarare än för att stödja mänsklig vistelse, vilket förstärker känslan av isolering när de stora flödena ebbat ut. I ett större sammanhang kan detta förstås som konflikt mellan 1900-talets funktionalistiska trafikplanering och det moderna århundradets krav på social hållbarhet och trygghet. Marklandsgatan ligger fortfarande kvar en logik där separation av trafikslag och snabba flöden prioriterats, medan idag kräver trygghetsideal en integrering i stadens sociala väv för att skapa en befolkad miljö. Detta visar att mänsklig närvaro i sig inte nödvändigtvis skapar trygghet. Avgörande blir istället vilken typ av närvaro som finns på platsen, hur länge människor vistas där och i vilken grad platsen möjliggör social överblick och passiv övervakning. Frågan om trygghet handlar därmed inte enbart om mängden människor, utan också om platsens rumsliga organisation och vardagliga användning.

7.3 Belysning som konkret trygghetsåtgärd

Belysningen var den enda aspekt som uppnådde hög standard och bedömdes som fullt fungerande i platsanalysen. I teoriavsnittet 3.2 lyftes det att belysning har stor betydelse för hur trygg en plats upplevs. Detta bekräftades även i intervjuerna, där bland annat Högenå beskrev belysning som en *“självklarhet för trygghet”* (personlig kommunikation, Högenå, 2026-04-30). På Marklandsgatan upplevdes belysningen som jämn och fungerande, vilket minskade upplevelsen av mörka och dolda ytor. En möjlig tolkning är därför att de trygghetsaspekter som lättast kan standardiseras och omsättas i konkreta riktlinjer också är de som enklast implementeras i praktiken. Mer subjektiva och platsbundna frågor riskerar däremot att hamna i bakgrunden, eftersom de kräver större förståelse för platsens sociala sammanhang, användning och långsiktiga utveckling. Detta blir särskilt tydligt på Marklandsgatan, där fungerande belysning samexisterar med flera andra brister som fortsatt påverkar platsens upplevda trygghet negativt. Belysning, städning och klottersanering ger tydliga visuella resultat. Men de större strukturella problemen som exempelvis barriärer, splittrat markäggande och trafikstruktur tar mycket längre tid och mer resurser att förändra.

I intervjuerna uppdagades det att trygghetsfrågor ofta hanteras i den mån som projektörer eller ansvariga aktörer har kunskap om och intresse för trygghetsskapande arbete (Högenå, personlig kommunikation, 2026-04-30). Detta innebär att implementeringen av mer komplexa trygghetsprinciper riskerar att bli personberoende och därmed ojämn i genomförandet. Samtidigt sker många konkreta åtgärder i den vardagliga förvaltningen av platsen, där exempelvis driftspersonal ansvarar för att byta lampor, reparera utrustning eller sköta underhåll. Dessa åtgärder kräver inte nödvändigtvis någon djupare förståelse för trygghetsteori eller platsens sociala sammanhang, utan kan genomföras utifrån tydliga och standardiserade rutiner.

Detta kan bidra till att vissa trygghetsskapande insatser, såsom belysning, får större genomslag än mer komplexa rumsliga och sociala kvaliteter. Att skapa god passiv övervakning, tydlig orienterbarhet eller levande stadsmiljöer kräver däremot en större förståelse för hur människor använder och upplever platsen, samt en långsiktig samordning mellan flera aktörer och planeringsnivåer. Resultatet tyder därför på att de trygghetsåtgärder som är enklast att konkretisera, mäta och integrera i drift- och underhållsarbetet också är de som lättast realiseras i praktiken, medan mer platsbundna och strukturella frågor riskerar att bli svårare att genomföra fullt ut.

7.4 Trygghet som ett av nio kvalitetsmål

Genom arbetet har det blivit tydligt att det finns en stark kunskapsbas och tydliga visioner kring hur trygghet kan skapas genom den byggda miljön. Samtidigt visar studien av Marklandsgatan att arbetet med trygghet i praktiken är betydligt mer komplext än vad teoretiska principer och strategiska målbilder ibland ger sken av.

I K2020 lyfts trygghet fram som ett av nio kvalitetsmål för den ideala bytespunkten. Studien visar dock att trygghet inte kan förstås som en isolerad kvalitet, utan som en del av ett större system där flera mål, funktioner och intressen behöver balanseras mot varandra. Detta väcker frågan om det överhuvudtaget är möjligt att skapa den ”ideala” bytespunkten utan att samtidigt kompromissa med andra viktiga funktioner.

Vid Marklandsgatan framträder detta tydligt genom platsens tekniska och infrastrukturella element. Exempelvis upplevdes elskåp och bussarnas laddningsinfrastruktur som problematiska ur ett trygghetsperspektiv eftersom de påverkar siktlinjer och överblickbarhet. Samtidigt fyller dessa installationer viktiga funktioner för kollektivtrafikens drift och utveckling. Studien visar därmed hur trygghetsskapande åtgärder ofta behöver vägas mot andra krav såsom kapacitet, teknisk funktionalitet, trafiksäkerhet och hållbarhet.

Liknande målkonflikter framkom även i intervjuerna. Respondenterna beskrev hur trygghetsfrågor kontinuerligt behöver balanseras mot andra samhällsmål och praktiska förutsättningar. Ett exempel är belysning, där ökad ljusstyrka kan bidra till ökad upplevd trygghet samtidigt som det kan påverka omgivande naturmiljöer negativt. Detta visar att trygghet inte alltid kan maximeras utan konsekvenser för andra kvaliteter i stadsrummet.

Studien synliggör även en större planeringsproblematik kopplad till moderna bytespunkter. Å ena sidan eftersträvas hög kapacitet, effektiva byten och god framkomlighet i kollektivtrafiksystemet. Å andra sidan efterfrågas mänsklig skala, vistelsekvaliteter och social trygghet. Marklandsgatan illustrerar hur dessa ambitioner inte alltid samspelar. Platsen är utformad för att hantera stora trafikflöden och effektiva transporter, men samtidigt skapar den storskaliga trafikmiljön begränsningar för social närvaro, vistelse och passiv övervakning.

I början av arbetet beskrevs trygghet som en viktig del i arbetet med att göra kollektivtrafiken attraktiv och därigenom främja hållbara resval. Studien visar dock att trygghet endast är en av flera faktorer som påverkar kollektivtrafikens attraktivitet. Tillförlitlighet, framkomlighet, täta avgångar och effektiva byten är samtidigt avgörande kvaliteter för att människor ska välja

kollektivtrafiken framför bilen. Trygghet handlar därför inte enbart om att känna sig säker på platsen, utan också om att kunna lita på systemets funktion och tillgänglighet.

Utifrån detta blir det svårt att tala om den ideala bytespunkten ur ett enskilt trygghetsperspektiv. Trygghet behöver istället förstås i sitt sammanhang -- som en dimension bland flera i en komplex och föränderlig stadsmiljö där olika aktörer, mål och intressen samspelar. Samtidigt visar studien att trygghetsperspektivet är viktigt eftersom det synliggör hur människor faktiskt upplever och använder platsen i vardagen. Genom att studera Marklandsgatan utifrån trygghet har arbetet identifierat rumsliga och sociala aspekter som annars riskerar att hamna i bakgrunden i planeringen av kollektivtrafikmiljöer.

Avslutningsvis väcker studien vidare frågor kring framtidens bytespunkter och deras roll i staden. Hur kan bytespunkter utvecklas från rena transitmiljöer till platser där människor också vill vistas? Och hur kan storskaliga trafikmiljöer utformas i en mer mänsklig skala utan att kompromissa med kollektivtrafikens kapacitet och funktion? Dessa frågor framstår som centrala i arbetet med framtidens hållbara och trygga stadsmiljöer.

8. Slutsatser

Studien visar att trygghetsrelaterade principer i konceptet *Den Ideala Bytespunkten* endast delvis kommer till uttryck i Marklandsgatans fysiska utformning. Bytespunkten uppfyller de mer tekniska kriterierna såsom fungerande belysning, men misslyckas med de stadsmässiga kriterierna gällande passiv övervakning och orienterbarhet. Den fysiska utformningen fungerar i dagsläget mer som en ”trafikmaskin” snarare än som en trygg mänsklig miljö.

De verksamma aktörerna framhåller att trygghet skapas genom en kombination av sociala och fysiska insatser snarare än genom enskilda tekniska lösningar. Bemanning i form av trygghetsvårdar och personal ses som avgörande för att skapa en känsla av vuxennärvaro. Grundläggande åtgärder som regelbunden klottersanering, städning och att hålla miljön hel och ren är kritiska för att signalera att platsen är omhändertagen. För att stärka tryggheten krävs parallella insatser som fokuserar både på mänsklig närvaro och ett intensifierat underhåll. Det räcker inte med fysiska förbättringar om inte den sociala kontrollen och känslan av att platsen är bevakad och omhändertagen stärks.

Vidare identifierar studien både organisatoriska och platsrelaterade utmaningar i utvecklingen av Marklandsgatan. Den största utmaningen är det fragmenterade ägandet, där ansvaret för mark, väntkurer och utrustning är uppdelat på flera aktörer, vilket skapar friktion i förvaltningen. En annan utmaning är paradoxen mellan flöde och närvaro. Platsen befinner sig även i ett planeringsmässigt vänteläge inför framtida stora projekt.

9. Referenser

Litteraturförteckning

- Axelsson, M. [Programledare]. (2022). *Marklandsgatan* [Poddavsnitt]. I *Gator och torg i Göteborg*. Acast. <https://shows.acast.com/gator-och-torg-i-goteborg/episodes/marklandsgatan>
- Blöbaum, A., & Hunecke, M. (2005). *Perceived danger in urban public space: The impacts of physical features and personal factors*. *Environment and Behavior*, 37(4), 465–486. <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0013916504269643>
- Boverket. (2024). *Att planera för trygghet*. Hämtad från: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/samhallsbyggnadsprocessen/att-planera-for-trygghet/>
- Boverket. (2025). *Trygghet – ett mångtydigt begrepp*. Hämtad från: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/trygghet-och-brott/trygghetsbegreppet/>
- Ceccato, V., Uittenbogaard, A., & Bamzar, R. (2013). *Security in Stockholm's underground stations: The importance of environmental attributes and context*. *Security Journal*, 26(1), 33–59. <https://link.springer.com/article/10.1057/sj.2011.32>
- Gustavsson, S., & Örnberg, J. (2020). *Trygghet och säkerhet i stadsmiljöer: Användandet av trygghets- och säkerhetsmetoder vid renoveringen av Brunnsparken* [Examensarbete, Chalmers tekniska högskola]. Chalmers tekniska högskola. <https://odr.chalmers.se/items/9dec9753-a300-4d82-bb76-57f752f8983a>
- Göteborgs Stad. (2021). *Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030*. [https://www4.goteborg.se/prod/Stadsledningskontoret/LIS/Verksamhetshandbok/Forfattn.nsf/6B3CA866EF066429C12586B200449D53/\\$File/C12574360024D6C7WEBVDU3225.pdf?OpenElement](https://www4.goteborg.se/prod/Stadsledningskontoret/LIS/Verksamhetshandbok/Forfattn.nsf/6B3CA866EF066429C12586B200449D53/$File/C12574360024D6C7WEBVDU3225.pdf?OpenElement)
- Göteborgs Stad. (2022). Göteborgs Stads trygghetsskapande och brottsförebyggande program 2022–2026. Göteborgs Stad. <https://goteborg.se/wps/wcm/connect/b06eec17-5e1a-45b4-99ca-04397160d9c5/G%C3%B6teborgs+Stads+trygghetsskapande+och+brottsf%C3%B6rebyggande+program+2022-2026.pdf?MOD=AJPERES>

Göteborgs Stad. (u.å.). *Hitta gällande detaljplaner*.

<https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/sa-planeras-staden/detaljplanering/hitta-gallande-detaljplaner>

K2020. (2007). *Den ideala bytespunkten – med resenären i fokus*. Gehl Architects.

<https://goteborgsregionen.se/download/18.7da94c2d17c11704d874e50a/1634899255303/K2020%20Ideala%20bytespunkter%20aug07.pdf>

K2020. (2008). *Knutpunkter och andra viktiga bytespunkter: Underlagsrapport till K2020*.

K2020.

<https://goteborgsregionen.se/download/18.5242224a17ce9bd8a66e273/1637148041312/K2020%20Knutpunkter%20underlagsrapport%20okt08.pdf>

Jacobs, J. (1961). *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Daidalos.

Kelling, G. L., & Wilson, J. Q. (1982). Broken windows: The police and neighborhood safety. *The Atlantic Monthly*, 249(3), 29–38

Listerborn, C. (2002). *Trygg stad: Diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik* [Doktorsavhandling, Chalmers tekniska högskola].

<https://publications.lib.chalmers.se/records/fulltext/349.pdf>

Newman, O. (1972). *Defensible space: Crime prevention through urban design*. Macmillan.

Plan- och bygglag (SFS 2010:900). (2010). Sveriges riksdag.

https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan-och-bygglag-2010900_sfs-2010-900/

Ramboll Sverige AB. (2020). *Framtida kollektivtrafik i Dag Hammarskjöldstaden:*

Efterfrågan och kapacitet i spårvagnsnätet. Göteborgs Stad.

[https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/Dag%20Hammarskj%C3%B6lds%20boulevard-%C3%85tg%C3%A4rdsvalstudie-Bilaga%209%20PM%20Kollektivtrafik%20201222/\\$File/Bilaga%209%20PM%20Kollektivtrafik.pdf?OpenElement](https://www5.goteborg.se/prod/fastighetskontoret/etjanst/planbygg.nsf/vyFiler/Dag%20Hammarskj%C3%B6lds%20boulevard-%C3%85tg%C3%A4rdsvalstudie-Bilaga%209%20PM%20Kollektivtrafik%20201222/$File/Bilaga%209%20PM%20Kollektivtrafik.pdf?OpenElement)

Stave, C., Strand, N., & Åström, E. (2017). *Unga resenärers upplevelser av kollektivtrafiken* (K2 Research 2017:7). K2 – Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_bifogad_fil/unga_resenarers_upplevelser_av_kollektivtrafiken_k2_research_2017_7.pdf

Stjernborg, V., & Rutberg, S. (2021). *Upplevd otrygghet i anknytning till kollektivtrafiken i Malmö*. K2 – Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.
https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_working_paper_2021_13.pdf

Svensk Kollektivtrafik. (2022). *Kollektivtrafikbarometern 2021: Tema trygghet*.
<https://svenskkollektivtrafik.se/app/uploads/2024/09/Kollektivtrafikbarometern-2021-Tema-Trygghet-2022-03-15.pdf>

Västra Götalandsregionen. (2024). *Trygghet i kollektivtrafiken i Västra Götaland: En tematisk fördjupning av resultaten från kollektivtrafikbarometern*. <https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/sofia/rs7897-268913469-767/surrogate/Trygghet%20i%20kollektivtrafiken.pdf>

Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad, & Partille kommun. (2018). *Målbild Koll2035: Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille*.
<https://mellanarkiv-offentlig.vgregion.se/alfresco/s/archive/stream/public/v1/source/available/SOFIA/KTN6620-2120840548-108/SURROGATE/Koll2035%20April%202018%20rev1-3.pdf>

Personlig kommunikation

Jenny Haglind, Utvecklingsledare, Trygghetsfrämjande och brottsförebyggande arbete, Enheten för samhällsutveckling, Göteborgs Stad, delade en initial kartläggning av Marklandsgatan, 2026-04-29.

Pierre, Utredare kundärenden Västtrafik, delade data och diagram från Västtrafiks kundräkningssystem, (KRS), 2026-05-06

Bass, Kundtjänst, Västtrafik, delade överblickskarta över hållplatslägen vid Marklandsgatan, 2026-05-22

10. Bilagor

Bilaga A

Hej,

Vi är studenter vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg och skriver för att be om tillstånd att återpublicera bilder från K2020-material publicerat av GR, Göteborgsregionen i vårt examensarbete.

De bilder vi önskar använda kommer från:

K2020 – Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsregionen
K2020- "Den ideala bytespunkten"

Materialet kommer att användas i följande examensarbete:

PreL. titel: "Vägen till den trygga bytespunkten – Möjligheter och utmaningar i utvecklingen och förvaltningen av trygga bytespunkter: en fallstudie av Marklandsgatan i Göteborg"

Examensarbete inom högskoleingenjörsprogrammet i samhällsbyggnadsteknik vid Chalmers tekniska högskola.

Examensarbetet kommer att publiceras i Chalmers öppna digitala publikationsdatabas och därmed vara offentligt tillgängligt online.

Vi inkluderar självklart fullständig källhänvisning och erkännande till GR och originalmaterialet enligt APA-systemet.

Om GR inte innehar rättigheterna till bilderna tar vi gärna emot information om rättighetshavaren.

Hör gärna av er om ni behöver ytterligare information.

Med vänliga hälsningar,

Molly Andersson
Emma Cambrant Widén

Bilaga B

Hejsan Molly!

Vad kul att ni vill ha med vårt "gamla" arbete 😊

Det är ok att ni har med det ni visar med källhänvisning.

Lycka till!

Med vänlig hälsning

Therese Andersson



Therese Andersson

Avdelningschef

Göteborgsregionen (GR)

Miljö och samhällsbyggnad

Telefon: 031 – 335 53 53

Mobil: 070 – 877 60 29

Bilaga C

Hej Therese,

Tack så mycket för att vi får använda oss av illustrationerna. Det ger vårt arbete ett fint lyft.

Vi tycker det är jätteintressant med arbetet bakom K2020. Vi skickar gärna rapporten till er när den är klar :)

Behöver vi få godkännande från Gehl architects också, eller äger ni alla rättigheterna?

Stort tack!

Hälsningar
Molly och Emma
Hejsan!

Jag tänker att ni ska inte publicera för att sälja och tjäna pengar på er rapport, utan ni ska ha det i ett examenarbete. Så var bara väldigt tydliga med att det är illustrationer från dessa rapporter och att nämna både Göteborgsregionen och Gehl.

Lycka till

Med vänlig hälsning

Therese Andersson



**GÖTEBORGS
REGIONEN**

Therese Andersson
Avdelningschef
Göteborgsregionen (GR)
Miljö och samhällsbyggnad
Telefon: 031 – 335 53 53
Mobil: 070 – 877 60 29
E-post: therese.andersson@goteborgsregionen.se
www.goteborgsregionen.se

Bilaga D

Hej,

Vi är studenter vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg och skriver för att be om tillstånd att använda flygbilder från Lantmäteriets tjänst *Min Karta* i vårt examensarbete.

De flygbilder vi önskar använda kommer från:

Min Karta – Lantmäteriet, som visar flygbilder över Marklandsgatan i Göteborg från 1960, 1975 och 2024. En av bilderna har bearbetats för att markera specifika områden, och en annan bild är AI-genererad i verktyget ChatGPT med utgångspunkt i en av era flygbilder. Se bifogade bilder.

Materialet kommer att användas i följande examensarbete:

Prel. titel: ”Vägen till den trygga bytespunkten – Möjligheter och utmaningar i utvecklingen och förvaltningen av trygga bytespunkter: en fallstudie av Marklandsgatan i Göteborg”

Examensarbete inom högskoleingenjörsprogrammet i samhällsbyggnadsteknik vid Chalmers tekniska högskola.

Examensarbetet kommer att publiceras i Chalmers öppna digitala publikationsdatabas och därmed vara offentligt tillgängligt online.

Vi inkluderar självklart fullständig källhänvisning och erkännande till Lantmäteriet enligt era önskemål och APA-systemet.

Hör gärna av er om ni behöver ytterligare information.

Med vänliga hälsningar,

Molly Andersson
Emma Cambrant Widén

Bilaga E

Hej,

Det är tillåtet att publicera skärmlipp tagna från [Min Karta](#).

Se villkor för publicering här <https://www.lantmateriet.se/tips-minkarta> under rubriken *Produktbeskrivningar*.

Med vänlig hälsning

Tilda

Kundansvarig, Geodatasupport

E-POST geodatasupport@lm.se

TELEFON 026-63 36 00

ADRESS <https://www.lantmateriet.se/hittakontor>

WEBBPLATS <https://www.lantmateriet.se>

Läs hur Lantmäteriet hanterar dina personuppgifter på vår webbplats <https://www.lantmateriet.se/personuppgifter>

Du kan alltid kontakta oss genom <https://www.lantmateriet.se/kontakt>

LANTMÄTERIET

Villkor för publicering

Det är tillåtet att publicera bilder eller skärmlipp från Min karta.

Vid publicering av information från Min karta ska följande anges:

- Datakälla Min karta
- ©Lantmäteriet
- att informationen har bearbetats (om den har gjort det)
- att CC BY 4.0 gäller.

För kartlager med detaljplaner: [läs mer om Användning av kartor, villkor och avgifter](#).

För kartlager med källa från annan myndighet än Lantmäteriet, kontakta respektive myndighet.

Bilaga F

Hej Pierre,

Tack för detta, det är till stor hjälp för vårt examensarbete.

Vi undrar om det är okej att vi använder och publicerar de bifogade bilagorna i vårt examensarbete? Vi kommer att hänvisa till materialet enligt APA-systemet som (**Västtrafik KRS, 2026**) och är intresserade av att inkludera tabellerna för att visualisera resande- och avgångsdata.

Jag vill också dubbelkolla att vi har tolkat den blå tabellen korrekt:

Stämmer det att det i genomsnitt avgår 2158 avgångar per dygn från Marklandsgatan?

Vi undrar även om ni har någon överblicksbild eller karta som markerar hållplatserna vid Marklandsgatan och som vi skulle få använda i arbetet?

Materialet kommer att användas i följande examensarbete:

"Vägen till den trygga bytespunkten – Möjligheter och utmaningar i utvecklingen och förvaltningen av trygga bytespunkter: en fallstudie av Marklandsgatan i Göteborg"

Examensarbete inom högskoleingenjörsprogrammet i samhällsbyggnadsteknik vid Chalmers tekniska högskola.

Examensarbetet kommer att publiceras i Chalmers öppna digitala publikationsdatabas och därmed vara offentligt tillgängligt online.

Vi inkluderar självklart fullständig källhänvisning och erkännande till Västtrafik enligt APA-systemet i enlighet med era önskemål.

Hör gärna av dig om du behöver ytterligare information från oss.

Med vänliga hälsningar,

Molly Andersson
Emma Cambrant Widén

Hej Molly och Emma!

Det går bra att använda bilderna.

Stämmer att det är antalet avgångar per dygn (på ett ungefär).

Beroende på hur detaljerad bilden behöver vara så finns det en överblick för hållplatslägena på Marklandsgatan "[här](#)"

Lycka till med arbetet och bara att återkomma om det är något!

Om du svarar på detta meddelande är det viktigt att du låter ärendenumret vara kvar i ämnesraden.

Med vänlig hälsning

Pierre

Utredare Kundärenden

0771-41 43 00

Västtrafik AB / Box 123 / 541 23 Skövde

Styrelsens säte. Skövde / Org.nr. 566558-5873

[www.vasttrafik.se] [www.vasttrafik.se]

[facebook.com/vasttrafik] [facebook.com/vasttrafik]



Bilaga G

Intervjufrågor

- Vad innebär trygghet för dig och din yrkesroll?
- Vilka är de största utmaningarna för att skapa trygga bytespunkter idag, mer specifikt på Marklandsgatan? Och vilka målkonflikter finns?
- Hur fungerar samordningen mellan olika aktörer?
- Vad fungerar bäst idag för att skapa trygga bytespunkter, mer specifikt Marklandsgatan?
- Vilka åtgärder har haft störst effekt enligt er erfarenhet?
- Vad skulle ni prioritera om ni fick förbättra Marklandsgatan utifrån ett trygghetsperspektiv?
- Vilka lösningar saknas idag?

INSTITUTIONEN FÖR ARKITEKTUR OCH
SAMHÄLLSBYGGNADSTEKNIK
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige 2026
www.chalmers.se



CHALMERS