



Malmö stad  
**Revisionskontoret**

# **GRANSKNINGSRAPPORT**

## **Trygghet och säkerhet i Malmö stadsmiljö - fysiska åtgärder i den offentliga utomhusmiljön**

**Projektledare:** Richard Magnusson

Beslutad av revisorskollegiet 2010-10-19

<b>1</b>	<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>SLUTSATSER.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>PROJEKTBEKRIVNING M.M.....</b>	<b>4</b>
3.1	Bakgrund.....	4
3.2	Syfte .....	4
3.3	Avgränsning .....	4
3.4	Metod .....	5
3.5	Resurser.....	5
<b>4</b>	<b>GRANSKNING .....</b>	<b>5</b>
4.1	Allmänt om trygghet och säkerhet i stadsmiljön .....	5
4.1.1	Definitioner .....	5
4.1.2	Riksdag, regering m.m. om trygghet i den offentliga utomhusmiljön .....	5
4.2	Allmänt om trygghet och säkerhet i Malmös stadsmiljö .....	6
4.2.1	Trygghetsmätningar i Malmö stad .....	6
4.2.2	Malmö kommunfullmäktiges mål .....	6
4.2.3	Kommunala styrdokument och uppdrag för trygghet och säkerhet .....	6
4.3	Gatukontoret.....	7
4.3.1	Hej stadsdel! .....	8
4.3.2	Trygghetsprogrammet .....	8
4.3.3	Trafiksäkerhet.....	9
4.4	Stadsbyggnadskontoret .....	12
4.4.1	Trygg stadsmiljö.....	13
<b>5</b>	<b>BILAGA 1 ORGANISATION OCH DOKUMENT .....</b>	<b>15</b>
<b>6</b>	<b>BILAGA 2 FÖRSLAG TILL AVSIKTSFÖRKLARING TRAFIKSÄKERHETSREVISION.....</b>	<b>16</b>
<b>7</b>	<b>BILAGA 3 RIKTLINJER ”TRYGG STADSMILJÖ”, SBK .....</b>	<b>16</b>
<b>8</b>	<b>KÄLLOR .....</b>	<b>17</b>

## 1 Sammanfattning

Denna granskning avser fysiska trygghets- och säkerhetsåtgärder i den offentliga utomhusmiljön på Tekniska nämndens/Gatukontorets och Stadsbyggnadsnämndens områden.

Malmö kommunfullmäktiges inriktningsmål som har betydelse för trygghet och säkerhet i den offentliga utomhusmiljön är att alla Malmöbor ska känna sig trygga i sin stad och att ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken.

I Malmö har trygghetsmätningar utförts av polisen sedan 1998. Årliga trygghetsmätningar görs i samarbete med Malmö stad sedan 2003. Sedan ca 2005 har en allt större andel svarande uppgivit att de upplever trygghet, och trenden har fortsatt fram t.o.m. 2009 års mätning. Det finns dock fortfarande otrygghet enligt mätningarna, särskilt i vissa områden som t.ex. Södra innerstaden.

Åtgärder för trygghet i den offentliga utomhusmiljön ingick i Malmö stads handlingsplan "Välfärd för alla" (VFA) åren 2004-2008. Detsamma gäller de kommande områdesprogrammen för Seved, Herrgården, Lindängen och Holma-Kroksbäck. Tekniska nämnden och Gatukontoret bedriver systematiskt trygghets- och säkerhetsarbete genom bl.a. Hej stadsdel!-projekten, trygghetsprogrammet och trafiksäkerhetsprogrammet. Stadsbyggnadsnämnden har arbetat med trygghetsfrågor i stadsplaneringen under en längre tid, och har även upprättat riktlinjer för en trygg stadsmiljö.

## 2 Slutsatser

Revisionskontorets slutsats är att trygghets- och säkerhetsfrågorna vid Tekniska nämnden/Gatukontoret bedrivs systematiskt och i huvudsak är väl organiserade. Stadsdelar och malmöbor har genom bl.a. "Hej stadsdel!"-projekten givits möjligheter till inflytande över trygghetsfrågor i den egna stadsdelen.

Mot bakgrund av bl.a. den trafiksäkerhetsrevision som utförts på Gatukontorets uppdrag drar revisionskontoret slutsatsen att det är angeläget att trafiksäkerhetsprogrammets mål, som i årsanalyser följs upp med indikatorer, följs upp och redovisas för Tekniska nämnden årligen i ett särskilt ärende, inklusive analys av olyckstalen. Uppföljningen i årsanalyserna är relativt kortfattad, varför en mer utförlig uppföljning kan tillföra viktig information till Tekniska nämndens beslutsunderlag.

Revisionskontoret bedömer att trygghetsfrågorna ingår som en naturlig del i Stadsbyggnadsnämndens- och kontorets arbete. Skriften "Trygg stadsmiljö" tycks inte användas konsekvent i det praktiska arbetet, men riktlinjerna m.m. är ändå närvarande i överväganden och beslut, exempelvis nämns i "Planbeskrivning för område öster om Varvsparken och mässhallarna" att skriften genomsyrar det aktuella planförslaget. En del av dessa riktlinjer och exempel är konkreta och relativt lätta att tillämpa, t.ex. policyn att inte tillåta heltäckande rulljalousier på skyltfönster, medan andra kanske inte är lika självklara och kan lämna utrymme för tolkning, t.ex. att skapa närhet och identitet i

bostadsområden. Stadsbyggnadskontoret bör överväga att utse en ansvarig för att samordna, utveckla, och följa upp tillämpningen av riktlinjerna för trygg stadsmiljö.

## 3 Projektbeskrivning m.m.

---

### 3.1 Bakgrund

---

Frågor om trygghet och säkerhet i den offentliga utomhusmiljön har fått ökad uppmärksamhet de senaste 10-15 åren. Regeringen presenterade 1996 ett nationellt brottsförebyggande program - Allas vårt ansvar (Ds 1996:59) – som bl.a. betonade att brottsförebyggande och trygghetsskapande effekter borde tillmätas större vikt än tidigare vid ny- och ombyggnader av boendemiljöer. Riksdagen beslutade 1997 om propositionen ”Nollvisionen och det trafiksäkra samhället”. Nollvisionen innebär i princip att ingen på sikt ska behöva dödas, skadas allvarligt eller få bestående men i trafiken.

Malmö kommunfullmäktige har som mål att när nya miljöer utformas och gamla förnyas, ska trygghet väga tungt. Detta gäller i synnerhet i de socialt utsatta bostadsområdena. Även jämställdhetsperspektivet ska vägas in i arbetet för en trygg stadsmiljö. Malmö kommunfullmäktige har också som mål att Malmö ska uppfylla målsättningarna i nollvisionen. Enligt trygghetsmätningar som gjorts i Malmö av polisen och Malmö stad är trafiken den enskilt största otrygghetsfaktorn. Tryggheten generellt sett har enligt trygghetsmätningarna ökat, men inte tillräckligt mycket.

---

### 3.2 Syfte

---

Syftet är att granska Malmö stads arbete för att skapa trygga och säkra stadsmiljöer.

Frågor:

- Hur arbetar nämnderna med att stärka trygghet och säkerhet i stadsmiljön, ny såväl som gammal?
- Hur tillämpas Malmös riktlinjer för trygg stadsmiljö?
- Hur följer Tekniska nämnden upp målen och riktlinjerna i trafiksäkerhetsprogrammet? Hur mäts effekterna av åtgärderna – är de effektiva? Hur fungerar organisationen för genomförande av trafiksäkerhetsprogrammet?
- Vilket inflytande har stadsdelarna i arbetet med att stärka tryggheten i stadsmiljön?
- Hur ges malmöborna inflytande över säkerhet och trygghet i den fysiska stadsmiljön?
- Hur tas hänsyn till jämställdhetsperspektivet i trygghets- och säkerhetsfrågorna?
- Finns samverkan med andra aktörer?

---

### 3.3 Avgränsning

---

Denna granskning av säkerhet och trygghet i Malmös stadsmiljö fokuserar på fysiska åtgärder i den offentliga utomhusmiljön, framförallt sådana som faller inom Gatukontorets och Stadsbyggnadskontorets verksamhetsområden. Granskningen behandlar i princip inte åtgärder inom social brottsprevention, som syftar till att långsiktigt minska be-

nägenheten hos individer att begå brott, utan snarare s.k. situationell brottsprevention, d.v.s. åtgärder som syftar till att minska sannolikheten för att brott begås genom att göra brotten mindre lönsamma, mer riskabla och svårare att utföra. Ett exempel på den senare är förbättrad belysning på ett torg eller i en park.

---

### 3.4 Metod

---

Granskningen genomförs genom intervjuer med tjänstemän, och genom studier av insamlade dokument från granskade nämnder och från kommunexterna källor.

---

### 3.5 Resurser

---

Revisorskollegiets styrgrupp: Tomas Nordin, Anneli Bojesson, Per-Olof Olofsson, Robabeh Taeri

Projektledare från revisionskontoret: Richard Magnusson

Kvalitetsgranskare: Lennart Håkansson

Sakkunnig revisor har prövat sitt oberoende i enlighet med SKYREV:s rekommendation och inte funnit något hinder mot att utföra granskningen.

## 4 Granskning

---

### 4.1 Allmänt om trygghet och säkerhet i stadsmiljön

---

#### 4.1.1 Definitioner

Med begreppet säkerhet menas här samhällets ansvar för att individer inte drabbas av olycksskador eller våld eller att egendom förstörs/stjäls. Med begreppet trygghet menas här individens subjektiva uppfattning om faror och hot (fear of crime) i stadsmiljön och gaturummet. Exempelvis kan övervakningskameror och stängsel öka säkerheten, men inte nödvändigtvis känslan av trygghet. Se även om avgränsningar i avsnitt 3.3 på sid 4.

#### 4.1.2 Riksdag, regering m.m. om trygghet i den offentliga utomhusmiljön

- Regeringen presenterade 1996 ett nationellt brottsförebyggande program - Allas vårt ansvar (Ds 1996:59) – som bl.a. betonade att brottsförebyggande och trygghetskapande effekter borde tillmätas större vikt än tidigare vid ny- och ombyggnader av bostadsmiljöer. Regeringen uppdrog åt Boverket att bl.a. inventera den kunskap som fanns om hur bebyggelseplanering och utformningen av enskilda byggnader påverkar brottsligheten. Boverket m.fl. producerade rapporterna ”Brott, bebyggelse och planering” (1998) och ”Bebyggelseinriktade åtgärder mot brott och otrygghet” (2002).
- Riksdagen beslutade 1997 om propositionen ”Nollvisionen och det trafiksäkra samhället”. Nollvisionen innebär i princip att ingen på sikt ska behöva dödas, skadas allvarligt eller få bestående men i trafiken.
- Regeringen gav i oktober 2008 Boverket och länsstyrelserna i uppdrag att stärka tryggheten i stads- och tätortsmiljöer ur ett jämställdhetsperspektiv. Uppdraget

sträcker sig fram till 2010 och är en del i regeringens handlingsplan för att bekämpa mäns våld mot kvinnor m.m. (skr. 2007/08:39).

- Det finns en europastandard benämnd "Brottsförebyggande genom stadsplanering och byggnadsutformning" (SS-EN 14383).

---

## 4.2 Allmänt om trygghet och säkerhet i Malmös stadsmiljö

---

En figur med organisation och dokument med avseende på trygghets- och säkerhetsarbete i Malmö stad finns på sid 15. Den gör inte anspråk på att vara fullständig, utan är en övergripande illustration inom ramen för denna granskning. En avdelning för trygghet och säkerhet bildades på Stadskontoret den 1 juli 2010 med ansvar för trygghetsfrågorna i Malmö. Fokus ligger på samordning av drog- brotts- och olycksförebyggande arbete, säkerhet, försäkringar, krisstöd och krisberedskap.

### 4.2.1 Trygghetsmätningar i Malmö stad

I Malmö har trygghetsmätningar utförts av polisen sedan 1998. Årliga trygghetsmätningar görs i samarbete med Malmö stad sedan 2003. Mätningarna avser fem områden:

- problem/ordningsstörning
- utsatthet för brott
- oro att utsättas för brott
- konkret otrygghet
- polisens agerande mot problem

Sedan ca 2005 har en allt större andel svarande uppgivit att de upplever trygghet, och trenden har fortsatt fram t.o.m. 2009 års mätning. Det finns dock fortfarande otrygghet enligt mätningarna, särskilt i vissa områden som t.ex. Södra innerstaden.

### 4.2.2 Malmö kommunfullmäktiges mål

I Malmö stads budget för 2010 framgår de av kommunfullmäktiges inriktningsmål som har betydelse för trygghet och säkerhet i den offentliga utomhusmiljön:

- Alla Malmöbor ska känna sig trygga i sin stad.
- Ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken.

Ur avsnittet "Trygghet, delaktighet och demokrati":

*En social hållbarhet kräver trygghet i stadsmiljön. Det gäller inte minst från jämställdhetssynpunkt. Skräpiga eller ödsliga områden upplevs som otrygga, liksom gator där bilarna håller otillåtet höga hastigheter tätt inpå oskyddade trafikanter. En tillgänglig, välskött och trafiksäker stadsmiljö med ett rikt folkliv ökar istället tryggheten. En funktionsblandad och samlad stad är tryggare och mer levande. När vi utformar nya miljöer och förnyar gamla, ska trygghet väga tungt. Vi vill särskilt förstärka tryggheten i de socialt utsatta bostadsområdena.*

### 4.2.3 Kommunala styrdokument och uppdrag för trygghet och säkerhet

Malmö kommunfullmäktige antog i december 2001 "Malmö - en trygg och säker stad: en övergripande strategi för det brottsförebyggande arbetet i Malmö". I avsnittet "Trygghet i bostadsområden och centrala Malmö" gavs Stadsbyggnadskontoret och Gatukontoret uppdrag (utdrag):

- I den fysiska planeringen skall Stadsbyggnadskontoret beakta brottsförebyggande och trygghetsskapande aspekter och avväga dessa mot andra intressen. För detta

- krävs ökad kompetens hos arkitekter och planerare. En plan för utbildning och seminarier samt riktlinjer i planeringen skall utarbetas.
- Gatukontoret skall tillsätta en projektgrupp med uppgift att bevaka trygghetsaspekter i utformningen av offentliga platser och kommunikationsleder
  - Gatukontoret skall göra en översyn av cykelvägnätet i Malmö även innefattande gång- och cykeltunnlar och vidta åtgärder som ökar tryggheten och säkerheten, t.ex. förbättrade siktförhållanden och ljusare färgsättning.
  - Gatukontoret skall initiera och samordna nätverk och projekt mellan myndigheter, boende, näringsidkare och fastighetsägare inom fysiskt avgränsade områden. Det övergripande syftet skall vara att identifiera problemområden och samordna resurser för åtgärder.

Åtgärder för trygghet ingick i Malmö stads handlingsplan ”Välfärd för alla” (VFA) åren 2004-2008, med syfte dels att sörja för alla malmöbors välfärd, dels att verka för att Malmö fungerar som tillväxtmotor för Sydvästskåne och Öresundsregionen. Åtgärder inom fem insatsområden ingick: • arbete • utbildning • boende • trygghet • tillväxt. I arbetsgruppen för insatsområdet trygghet, som leddes av gatudirektören, fanns representanter för ledningen vid fem stadsdelsförvaltningar, företrädare för stadskontoret m.fl. Trygghetsgruppen utarbetade tillsammans med polisen ”Tiopunktsprogram 2009” med syfte att ytterligare förbättra tryggheten för medborgarna i Malmö. Några av punkterna var fortsatt utveckling av SSP<sup>1</sup>-samverkan och att polis och stadsdelar ska delta tidigare i detaljplaneprocessen. Tiopunktsprogrammet ersätts fr.o.m. 2010 av ”Fem fokus för ökad trygghet i Malmö”; ett av de fem samverkansområdena är ”Trygghetsskapande åtgärder i det offentliga rummet och trafiken”.

Malmö kommunstyrelsens ordförande gav i februari 2010 uppdrag till SDF Södra innerstaden, Fosie, Hyllie och Rosengård att ta fram ”Områdesprogram för ett socialt hållbart Malmö”. Social hållbarhet ska prägla alla Malmös stadsdelar, men undersökningar visar att välfärden är ojämnt fördelad. För att skapa ett socialt hållbart Malmö ska klyftorna minska och tryggheten öka. I utformandet av områdesprogrammen ska särskild hänsyn tas till bl.a. områdenas fysiska gestaltning. Dessa områden är aktuella: Seved, Herrgården, Lindängen och Holma-Kroksbäck.

---

### 4.3 Gatukontoret

---

Utöver Gatukontorets deltagande i VFA:s trygghetsgrupp och de ovan nämnda områdesprogrammen arbetar de systematiskt med trygghets- och säkerhetsfrågor på flera sätt, varav ett antal exempel framgår i detta avsnitt (ytterligare exempel framgår av av figuren på sid 15). Ett antal ledamöter i Tekniska nämnden bildade kring 2007 en grupp för trygghetsfrågor som bl.a. gjorde stadsvandringar. Den upplöstes senare, enligt uppgift då ledamöterna sannolikt ansåg att Gatukontorets hantering av trygghetsfrågorna var tillräcklig. Vidare träffar gatudirektören och chefen för drift- och underhållsavdelningen polismästaren i Malmö ca 1 gång/kvartal.

---

<sup>1</sup> Skola, socialtjänst och polis.

#### 4.3.1 Hej stadsdel!

I syfte att förändra bilden av Malmö som en otrygg stad initierade gatudirektören m.fl. i december 2006 ett arbete för att sätta trygghetsaspekten i fokus bland de tio stadsdelarna. "Hej stadsdel!"-projektet drivs av Gatukontoret, stadsdelen och polisen. Genom dialog med boende och verksamma i stadsdelen samlas synpunkter in för att förbättra närmiljön och öka tryggheten. Hittills (oktober 2010) har sex av stadsdelarna genomgått projektet. Insamlingen av synpunkter från de boende och verksamma i respektive stadsdel görs genom bl.a. trygghetsvandringar, dialogmöten, hemsida på Internet och aktivitetsdagar där representanter för Gatukontoret, stadsdelen och polisen närvarar på t.ex. ett torg. Synpunkterna sammanställs i ett åtgärdsprogram kallat "Hej stadsdel". I åtgärdsprogrammet "Hej Södra innerstaden!" framgår att av mer än 1 500 synpunkter gällde drygt 52 % Gatukontorets ansvarsområde. Bland de vanligaste synpunkterna fanns:

- trafikfrågor – ca 16 % av synpunkterna
- trygghetsfrågor – ca 10 % av synpunkterna (främst önskan om fler synliga poliser i området)
- renhållningsfrågor – ca 9 % av synpunkterna

I åtgärdsprogrammet görs en utförlig presentation av synpunkter och åtgärder som kommer att vidtas. I de fall åtgärder inte vidtas ges förklaring till detta. Gatukontoret har diskuterat en uppföljning av hela Hej stadsdel!-projektet, vilket i så fall kan bli aktuellt höst/vinter 2010.

#### 4.3.2 Trygghetsprogrammet

På initiativ av Gatukontorets drift- och underhållsavdelning har ett trygghetsprogram utarbetats, och godkänts av Tekniska nämnden i augusti 2010. Programmets övergripande mål är att minska den upplevda otryggheten i det offentliga rummet. Syftet är att "ge Gatukontorets planerare och förvaltare en bild av vad som skall beaktas och åtgärdas för att malmöbor och besökare skall känna sig så trygga att de inte väljer bort promenaden i parken, bussresan till bion eller cykeln till jobbet". Av programmet framgår att Gatukontorets fokus i sitt trygghetsarbete inte bara ligger på belysning och beskärning av buskar och/eller träd, utan även andra aspekter som trafik, renhållning och klotter samt folkliv och medborgardialog. Handlingsplaner som är åtgärdsinriktade mot speciellt utpekade geografiska stråk och/eller områden ska tas fram. Dessa avses utgöras av områdesprogrammen (se avsnitt 4.2.3). Hänvisning görs till Boverkets skrift "Brott, bebyggelse och planering" om vad som skapar och kännetecknar trygga stadsmiljöer, bl.a. principerna om överblickbarhet, synlighet, god orienterbarhet och tillgänglighet. Programmet innehåller även en checklista för planerings-, projekterings- och driftskedena. Jämställdhetsperspektivet behandlas inte uttryckligen.

Det finns ingen genomförandeorganisation eller uppföljningsplan fastlagd i trygghetsprogrammet. Enligt uppgift ska dock trygghetsprogrammets arbetsgrupp finnas kvar. Uppföljning kommer dels att göras genom trygghetsmätningarna och Gatukontorets egna enkäter, dels ingå i områdesprogrammets uppföljning. Trygghetsprogrammet avses även ligga till grund för trygghetsinventering i områdesprogrammen. Gatukontoret

har representanter i samtliga fyra områdesprogram, detsamma gäller Stadsbyggnadskontoret.

Gatukontoret har en handbok för brukardelaktighet och dialog, som bl.a. innehåller checklistor och metoder för att kommunicera med medborgaren/brukaren och att skapa delaktighet. Ett praktiskt exempel på systematisk medborgardialog är aktiviteten ”Veckans park” som drift- och underhållsavdelningen bedriver sedan 2006 för att skapa en dialog med parkernas besökare. Resultaten publiceras på Malmö stads hemsida.

I arbetet med trygghetsprogrammet har besök gjorts i Göteborg och Kalmar. Styrgrupperna i områdesprogrammen ska besöka Stockholm och Göteborg.

#### 4.3.3 Trafiksäkerhet

Tekniska nämnden beslutade i mars 2008 om Trafiksäkerhetsprogram 2008-2012 för Malmö stad. Det utgår från nollvisionen och består av en analys/strategidel (bl.a. skadeinventering) och en åtgärdsdel.

Trafiksäkerhetsprogrammet har som huvudmål att det totala antalet omkomna samt svårt och måttligt skadade ska minska med fem procent varje år jämfört med den genomsnittliga nivån för åren 2000 – 2005, vilket innebär högst 250 individer år 2012. För att uppnå målet har ombyggnads- och påverkansåtgärder tagits fram inom sju delprojekt, grundade på uppgifter i trafiksäkerhetsprogrammets analysdel:

- Trafiksäkra huvudgator
- Singelolyckor bland oskyddade trafikanter
- Trafiksäkerhet på bussar
- Barns och ungdomars trafiksäkerhet kring skolor
- Trafiksäkerhetskrav på Malmö stads transporter
- Samhällsplanering
- Beteende och attityder – mjuka åtgärder

I trafiksäkerhetsprogrammet redovisas antalet olyckor år 2000 – 2005 exklusive s.k. ej positionerade olyckor, d.v.s. sådana där platsen för olyckan av någon anledning inte angivits. Detta medför att antalet svårt och måttligt skadade samt omkomna uppgavs vara 2 000 totalt. I Tabell 1 nedan har Gatukontoret räknat med även de ej positionerade olyckorna; för perioden 2000 – 2005 är då antalet svårt och måttligt skadade samt omkomna 3 009.

Sedan 2007 har sjukvården ändrat skadeklassningen i STRADA, som de och polisen använder för att registrera olycksstatistik, till följd av bättre behandlingsmöjligheter. Det innebär att antalet svåra skador enligt statistiken halverats (och antalet måttliga skador ökat i motsvarande grad) då de förbättrade behandlingsmetoderna gjort att färre skador blir svåra i termer av behandlingstid och bestående men m.m. Enligt uppgift har den ändrade skadeklassningen fått motsvarande effekt på det rapporterade antalet måttligt skadade, varav en andel istället ingår i kategorin lindrigt skadade. Av denna anledning har Gatukontoret tillfälligt valt att bara redovisa totalt antal skador för Tekniska nämnden, d.v.s. inklusive lindriga skador (som inte ingår i trafiksäkerhetsprogrammets mål).

**Tabell 1 Sjukhusrapporterade svårt och måttligt skadade samt omkomna i trafikolyckor 2000-2009 i Malmö**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Totalt
Gående singel	118	179	168	184	172	193	220	155	203	215	1 807
Cykel singel	101	109	118	126	103	146	109	96	149	161	1 218
Moped singel	11	7	15	11	12	10	10	12	17	13	118
Motorfordon singel	36	45	34	47	45	53	55	37	34	37	423
<b>Summa singelolyckor</b>	<b>266</b>	<b>340</b>	<b>335</b>	<b>368</b>	<b>332</b>	<b>402</b>	<b>394</b>	<b>300</b>	<b>403</b>	<b>426</b>	<b>3 566</b>
Gående kollision	31	35	46	44	39	43	39	32	36	38	383
Cykel kollision	70	59	81	64	52	78	66	65	66	54	655
Moped kollision	5	16	14	18	11	12	15	16	10	25	142
Motorfordon kollision	36	46	45	40	41	40	44	31	44	37	404
<b>Summa kollisionsoolyckor</b>	<b>142</b>	<b>156</b>	<b>186</b>	<b>166</b>	<b>143</b>	<b>173</b>	<b>164</b>	<b>144</b>	<b>156</b>	<b>154</b>	<b>1 584</b>
<b>Summa totalt</b>	<b>408</b>	<b>496</b>	<b>521</b>	<b>534</b>	<b>475</b>	<b>575</b>	<b>558</b>	<b>444</b>	<b>559</b>	<b>580</b>	<b>5 150</b>
<b>Därav antal omkomna</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>89</b>

Källa: Teknikenheten, Gatukontoret, Malmö stad

Antalet omkomna t.o.m. september 2010 är 5. Samtliga avser gående i singelolyckor.

Inom ramen för trafiksäkerhetsprogrammet inriktar sig Gatukontoret huvudsakligen på årliga aktiviteter på dessa områden:

- Analys av hastigheterna med avseende på trafiksäkerhet enligt SKLs metod ”Rätt fart i staden”. Arbetet resulterade i att Tekniska nämnden beslutade att införa nya hastighetsgränser i Malmös centrala delar fr.o.m. 2010-02-01.
- Projektet ”Trafiksäkra huvudgator”, som syftar till att ta fram en prioritetslista för åtgärdsbehov med avseende på trafiksäkerhet.
- Kartläggning och klassificering av alla gång- och cykelpassager på huvudgatunätet.
- Kartläggning av barnens skolvägar.
- Ett pågående samarbete med avdelningen för drift och underhåll i syfte att minska antalet singelolyckor bland oskyddade trafikanter.
- Flera påverkansprojekt och kampanjer som syftar till att öka de oskyddade trafikanternas medvetenhet och säkerhet i trafiken, bl.a. cykelhjälm- och synbarhetskampanjer.
- Ombyggnad och trafiksäkring av övergångsställen på huvudgator.
- Tillgänglighetsanpassning av övergångsställen (hittills ca 45 % anpassade).
- Utbyggnad av cykelvägsnätet.

Hela cykelnätet har setts över och åtgärdats med övercyklingsbar kantstensplatta, borttagen kantsten mellan körbana och cykelbaneutfart, genomsiktliga stänkskydd på broar över gång- och cykelvägar (de sista monteras 2010) samt förbättrad sikt och ljusare färgsättning i tunnlar (10-20 % kvar, med återkommande åtgärder mot skymmande buskage). Även belysningen genom tunnlar förbättras.

Det finns en programansvarig för trafiksäkerhetsprogrammet, liksom ansvariga för delprojekten med några undantag, bl.a. ”Trafiksäkerhet på bussar” då antalet olyckor på bussar är så få att det nedprioriterats.

Gatukontoret samverkar i trafiksäkerhetsfrågor med Göteborg och Stockholm i form av bl.a. heldagsutbyte av erfarenheter ca två gånger/år. Det finns också ett etablerat samarbete med Lunds tekniska högskola (LTH/Teknik och samhälle). Flera forskningsprojekt inom trafiksäkerhetsområdet har haft huvudgator i Malmö som fallstudie. Effekterna av dessa åtgärder har blivit utvärderade och i flera fall permanentade. Varje sommar tar trafikavdelningen emot examensarbetare och praktikanter från LTH som ofta väljer att arbeta med trafiksäkerhetsfrågor. Nyligen skrevs en avsiktsförklaring mellan Gatukontorets trafikavdelning och LTHs Institution för Teknik och samhälle som avser att resultera i fler samarbetsprojekt.

En uppföljning av trafiksäkerhetsutvecklingen i Malmö stad ska enligt trafiksäkerhetsprogrammet årligen presenteras för Tekniska nämnden. Uppföljningen ska göras med hjälp av indikatorer, både för Malmö som helhet och per stadsdel. Uppföljningar har gjorts i Gatukontorets årsanalyser, och är relativt kortfattade (ca en sida). Samtliga målindikatorer redovisas inte.

Gatukontoret uppdrog 2008 åt Trivector Traffic att genomföra en s.k. trafiksäkerhetsrevision av kommunen. Trafiksäkerhetsrevisionen är en standardiserad metod som utvecklats av Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) med syfte att bedöma trafiksäkerhetskultur och trafiksäkerhetsstandard. Med trafiksäkerhetskultur avses hur systematiskt kommunen arbetar med trafiksäkerhetsfrågor. Trafiksäkerhetsstandarden beskriver trafiksäkerhetsläget utifrån de åtgärder som vidtagits. Bedömningarna, som presenterades i februari 2009, avser sju ämnesområden; se Tabell 2 nedan. I samråd med politiker och tjänstemän som medverkat togs också sju förslag till avsiktsförklaringar fram (se avsnitt 6 på sid 16).

**Tabell 2 Samlad bedömning av Malmös trafiksäkerhetsarbete**

Malmö stads trafiksäkerhetsarbete		
Ämnesområde	Trafiksäkerhetskultur	Trafiksäkerhetsstandard
1. Faktisk säkerhetsnivå	-	0,5 (3)
2. Organisation och styrning	4,5 (7)	-
3. Fysisk planering	1,5 (3)	-
4. Trafikplanering, trafiksäkerhetsåtgärder och lokala trafikföreskrifter	1,5 (4)	3 (13)
5. Drift och underhåll	2,5 (3)	1,5 (5)
6. Fordon, resor och transporter	0,5 (4)	2 (4)
7. Externt samarbete	1,5 (4)	-
<b>Totalt antal poäng</b>	<b>12 (25)</b>	<b>7 (25)</b>
<b>Totalt antal stjärnor av fem möjliga</b>	<b>** ½</b>	<b>* ½</b>

Källa: Trafiksäkerhetsrevision i Malmö stad, rapport 2008:66; Trivector Traffic

Trivectors rapport framhåller en rad förtjänster med Malmö stads trafiksäkerhetsarbete, bl.a. trafiksäkerhetsprogrammet. Bland bristerna märks exempelvis att:

- den interna styrningen, samsynen och samarbetet inom trafiksäkerhetsarbetet uppfattas som en svaghet.
- planer i den fysiska planeringen sällan konsekvensbeskrivs med avseende på trafiksäkerhet. Detta är en fråga som behandlas i trafiksäkerhetsprogrammet, som föreslår både konsekvensbeskrivning av planer och analys av genomförda om/utbyggnader med avseende på trafiksäkerheten.
- intresset från skolor och lärare för trafiksäkerhetsfrågor uppges vara lågt. En enkät våren 2008 till 90 skolor om deras trafiksäkerhetsarbete besvarades bara av 15.

Trivector skriver i sin samlade bedömning att ”trots det något dystra resultatet, visar trafiksäkerhetsrevisionen att Malmö är på god väg. Om Malmö stad lyckas få genomslag för de mål och åtgärder som presenteras i trafiksäkerhetsprogrammet samt implementera de krav som ställs i den nya resepolicyen, så finns stora vinster att göra inom såväl trafiksäkerhetskultur som trafiksäkerhetsstandard.” De skriver vidare att anledningen till det högre omdömet för trafiksäkerhetskultur är ”mycket tack vare framtagandet av den nya trafiksäkerhetsprogrammet, som tyder på goda framtidsutsikter för Malmös trafiksäkerhetsarbete.” Det lägre omdömet för trafiksäkerhetsstandard anser de bero ”framförallt på Malmös framkomlighetsprioriterade gatunät och bristen på fysiska trafiksäkerhetsåtgärder, vilket sannolikt även ligger till grund för det höga olyckstalet.”

#### **Revisionskontorets kommentar:**

Revisionskontoret slutsats är att trygghets- och säkerhetsfrågorna vid säkerhetsfrågorna vid Tekniska nämnden/Gatukontoret bedrivs systematiskt och i huvudsak är väl organiserade. Stadsdelar och malmöbor har genom bl.a. ”Hej stadsdel!”-projekten givits möjligheter till inflytande över trygghetsfrågor i den egna stadsdelen.

Mot bakgrund av bl.a. den trafiksäkerhetsrevision som utförts på Gatukontorets uppdrag (se sid 11) drar revisionskontoret slutsatsen att det är angeläget att trafiksäkerhetsprogrammets mål, som i årsanalyser följs upp med indikatorer, följs upp och redovisas för Tekniska nämnden årligen i ett särskilt ärende, inklusive analys av olyckstalen. Uppföljningen i årsanalyserna är relativt kortfattad, varför en mer utförlig uppföljning kan tillföra viktig information till Tekniska nämndens beslutsunderlag.

---

## **4.4 Stadsbyggnadskontoret**

---

Stadsbyggnadskontoret uppger att trygghetsfrågorna under en längre tid varit en självklar del i verksamheten. I enlighet med Kommunfullmäktiges uppdrag från 2001 i den övergripande strategin för det brottsförebyggande arbetet i Malmö producerade Stadsbyggnadskontoret 2002-2006 bl.a. 4 st pm, höll i trygghetsvandringar och la upp en kunskapsbank med litteraturreferenser. De fastställde 2006 riktlinjer för trygghet i skriften ”Trygg stadsmiljö”, bl.a. i syfte att utbilda och öka kompetensen hos stadsplanerarna. I januari 2007 publicerade de dialog-pm 2006:1 ”Möten i staden – Om vikten av att se den andre i vardagen”. Detta dialog-pm behandlar gränsöverskridande vardagliga möten i staden och bygger på studier av hur människor med olika livsstil och bakgrund använder staden idag, hur malmöbor ser på möten och möteplatser och hur planeringen kan bidra till fler möjligheter för möten i Malmö. Ett syfte är att otryggheten ska minska genom att Malmö får flera attraktiva mötesplatser.

#### 4.4.1 Trygg stadsmiljö

I skriften "Trygg stadsmiljö – tankegångar, riktlinjer, arbetsmetod" ges en sammanfattning av utgångspunkterna för synen på trygghet och fysisk miljö – med exempel från Malmö – och förslag till riktlinjer. Bland annat framgår: "målet att öka tryggheten genom att förbättra kommunikationen i staden och skapa mötesplatser eller att öka kontakten mellan gator och byggnader är redan idag en självklar del av arbetet för många på Stadsbyggnadskontoret". Ställningstaganden kring trygghet berörs på översiktsplane-, detaljplane- resp. bygglovsnivå. Målen för dessa är att skapa lösningar som:

- befolkar, blandar och ökar rörelserna i staden
- främjar naturliga möten
- gör stadens rum tydliga

Detta ska åstadkommas genom att bl.a. minska funktionsuppdelningen<sup>2</sup> samt öka överskådligheten och orienterbarheten; se riktlinjerna i avsnitt 7 på sid 16. I skriften berörs hur trygghetsaspekterna kan integreras i verksamheten. Ett sätt som anges är att följa upp detaljplaner och nyproduktion/ombyggnadsprojekt ur trygghetssynvinkel. Jämställdhetsperspektivet berörs i "Trygg stadsmiljö". Stadsbyggnadskontoret undersökte 2009 möjligheten att söka medel från Boverket för ett projekt som syftade till trygg stadsmiljö ur ett jämställdhetsperspektiv, men det föll på tids- och resursbrist samt att de medel som kunde sökas var för små.

Exempel på tillämpning av riktlinjerna är att Stadsbyggnadsnämnden avstyrker heltäckande rulljalousier till fönster i butikslokaler, eftersom sådana jalousier anses förfula stadsbilden, medföra att belysningen av utomhusmiljön försämras och sända signaler om att området är otryggt. Används rulljalousier som är tillräckligt genomsiktliga kan bygglovsbefrielse medges. Stadsbyggnadskontoret ser f.n. över heltäckande jalousier på en sträcka av Södra Förstadsgatan. Andra exempel är restriktivitet med höjd och utformning av plank och murar, och att entréer mot gatan eftersträvas i syfte att öka kontakten mot gatan och därmed rörelsen av människor.

När arbete med en detaljplan eller ett planprogram påbörjas hålls alltid ett startmöte med andra förvaltningar i syfte att uppmärksamma frågor som är viktiga att utreda och ta ställning till i detaljplanen. I startmötenas dagordning ingår trygghetsaspekter. I skriften "Trygg stadsmiljö" nämns även att konsekvensbeskrivningar av detaljplaner ur trygghetsperspektiv bör göras. Större utbyggnadsområden/projekt, som Hamnen, Norra Sorgenfri och Hyllie följs nära av samma personer från bygglovsenheterna i hela kedjan från startmöte för detaljplan, till bygglovs- och bygganmälansskedena, i vissa fall även till byggklart skede. Tvärmöten mellan avdelningarna hålls ca var 5:e – 6:e vecka, då bl.a. principiella frågor och rättsfall behandlas. Tvärmötena dokumenteras i protokoll, som är tillgängliga för Stadsbyggnadskontorets medarbetare. En fråga som togs upp vid en intervju är trygghetsaspekter på kvartersmark<sup>3</sup>, t.ex. att påverka val av belysning på gårdar mellan hus genom kontakt med byggherrens arkitekt.

<sup>2</sup> M.a.o. öka blandningen av bostäder av olika storlek och upplåtelseform med kontor, handel etc.

<sup>3</sup> Sådan mark som fastighetsägare enligt detaljplan får använda för bebyggelse.

Det finns f.n. ingen vid Stadsbyggnadskontoret som är särskilt ansvarig för att samordna, utveckla och följa upp trygghetsfrågor i planering, bygglov m.m. Viss uppföljning görs, t.ex. årliga inspektionsresor där Stadsbyggnadsnämnden och planavdelningen deltar. Ett förslag från en av de intervjuade är att arbeta med scenarion, t.ex. tillsammans med byggherrar.

Stadsdelarna ges möjlighet att påverka i trygghetsfrågorna bl.a. genom att de kallas till startmöten inför planarbeten. Andelen startmöten som stadsdelarna deltagit i uppgår bara till ca en tredjedel<sup>4</sup>. Stadsbyggnadskontoret deltar också i arbetet med områdesprogrammen i Seved, Herrgården, Lindängen och Holma-Kroksbäck. Projektet Fokus Rosengård som drivs av Miljöförvaltningen (projektägare), SDF Rosengård, Stadsbyggnadskontoret, Gatukontoret m.fl. omfattar åtgärder som avser att skapa fler arbetsplatser och arbetstillfällen samt ökad social samvaro och trygghet.

Medarbetare från Stadsbyggnadskontoret har deltagit i konferenser med trygghetstema och samverkat med Göteborgs stad.

#### **Revisionskontorets kommentar:**

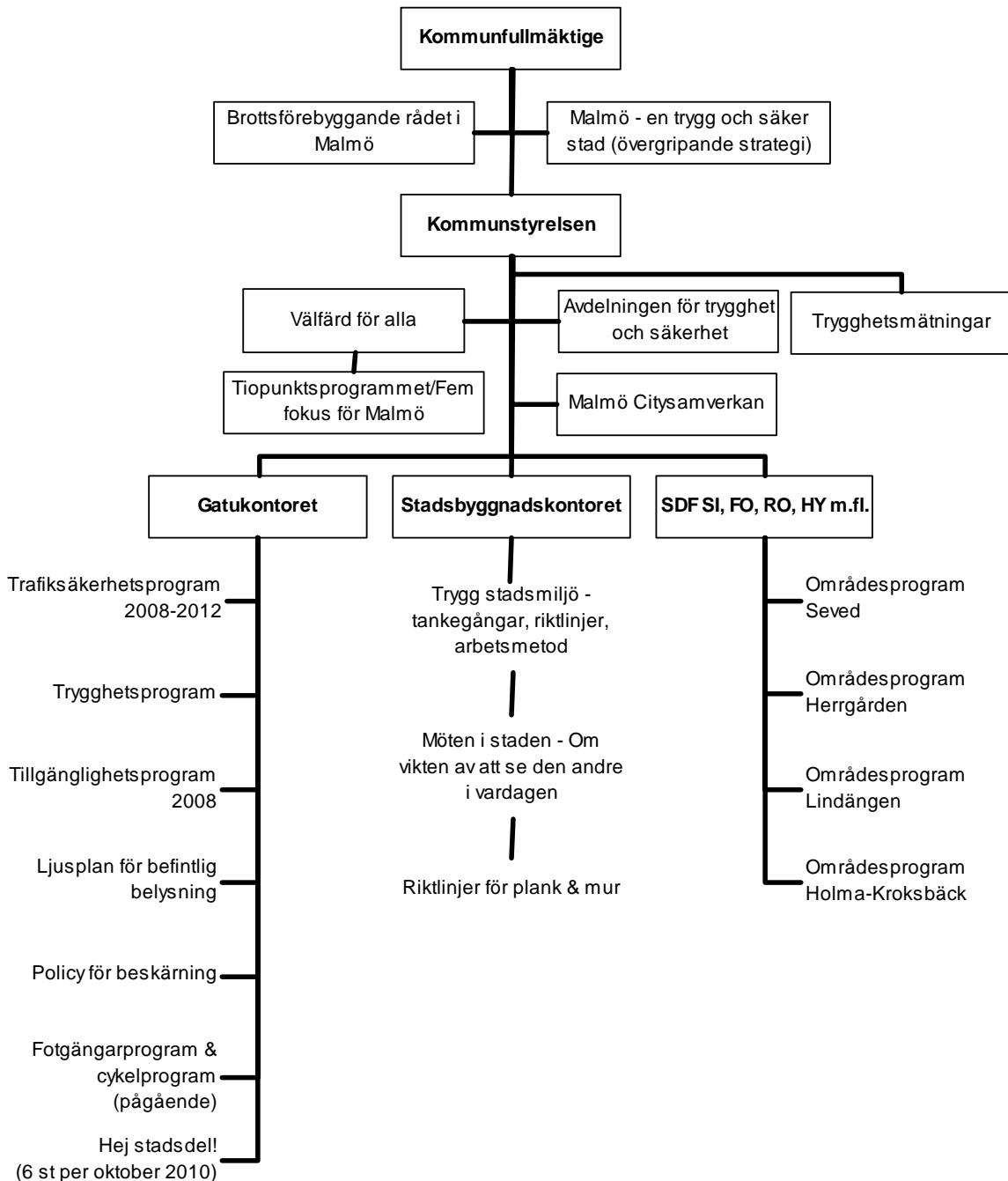
Revisionskontoret bedömer att trygghetsfrågorna ingår som en naturlig del i Stadsbyggnadsnämndens- och kontorets arbete. Skriften ”Trygg stadsmiljö” tycks inte användas konsekvent i det praktiska arbetet, men riktlinjerna m.m. är ändå närvarande i överväganden och beslut, exempelvis nämns i ”Planbeskrivning för område öster om Varvsparken och mässhallarna” att skriften genomsyrar det aktuella planförslaget. En del av dessa riktlinjer och exempel är konkreta och relativt lätta att tillämpa, t.ex. policyn att inte tillåta heltäckande rulljalousier på skyltfönster, medan andra kanske inte är lika självklara och kan lämna utrymme för tolkning, t.ex. att skapa närhet och identitet i bostadsområden. Stadsbyggnadskontoret bör överväga att utse en ansvarig för att samordna, utveckla, och följa upp tillämpningen av riktlinjerna för trygg stadsmiljö.

---

<sup>4</sup> Enligt uppföljning i lägesrapport över bostadsbyggandet från april 2010. Stadsbyggnadskontoret uppger att önskvärd andel är 100 %.

## 5 Bilaga 1 Organisation och dokument

Tabell 3 Organisation och dokument: trygghet och säkerhet i den offentliga utomhusmiljön



Källa: egen bearbetning

## 6 Bilaga 2 Förslag till avsiktsförklaring trafiksäkerhetsrevision

För att förbättra Malmö stads trafiksäkerhetsarbete har kommunledningens viljeinriktning tydliggjorts genom avsiktsförklaringar som anger kommunens gemensamma inriktning för arbetet inom olika ämnesområden. Följande avsiktsförklaringar utarbetades i samråd med de politiker och tjänstemän som medverkat i arbetet med Trivector Trafics trafiksäkerhetsrevision:

- Fortlöpande minska antalet döda och allvarligt skadade i vägtrafiken enligt etappmålet för år 2020 (halvering av antalet döda och 25 % färre allvarligt skadade) genom att vidta effektiva och förankrade trafiksäkerhetsåtgärder.
- Vi vill öka samsynen och samarbetet internt för att tydligt kommunicera kommunens ambitioner, mål och ansvar för medarbetarnas och medborgarnas trafiksäkerhet.
- Vi vill genom god fysisk planering ge en struktur som minskar behovet av transporter högst väsentligt samt säkerställa att alla planer i den fysiska planeringen konsekvensbeskrivs med avseende på trafiksäkerhet.
- Vi vill genom reglering, övervakning och fysiska åtgärder anpassa hastighetsnivåerna inom kommunens gatunät till vad staden och vad människan enligt nollvisionen tål.
- Vi vill minska singel- och fallolyckorna genom bra underhåll - snöröjning, barmarksunderhåll, beläggningsåtgärder samt regelbunden översyn.
- Vi vill ställa tydliga trafiksäkerhetskrav på de transporter som sker i stadens regi - tjänsteresor, persontransporter och övriga transporter - samt följa upp de krav som ställs.
- Vi vill i samverkan med externa aktörer förbättra trafikanternas beteenden i kommunen genom att utveckla och genomföra påverkanskoncept som leder till ökad trafiksäkerhet.

## 7 Bilaga 3 Riktlinjer ”Trygg stadsmiljö”, SBK

Följande huvudmål bör ligga till grund för arbetet på alla nivåer i arbetsprocessen på Stadsbyggnadskontoret. De lösningar vi åstadkommer bör syfta till att:

- befolka, blanda och öka rörelserna i staden
- främja naturliga möten
- göra stadens rum tydliga

De konkreta mål vi gör handlar därmed om att:

- minska funktionsuppdelningen, blanda bostäder med olika upplåtelseform och storlekar med arbetsplatser, samt stödja ett ökat serviceutbud
- öka möjligheten att röra sig fritt mellan stadsdelar och stärka utvalda stråk
- minska trafikens barriäreffekter
- skapa närhet och identitet i bostadsområden
- öka överskådligheten och orienterbarheten
- göra det möjligt att i stadsmiljö nå byggnader direkt från gatan
- förbättra synbarheten genom att undvika slutna fasader
- på ett tydligt sätt visa ansvarsförhållanden, vad som är till för alla och vad som är privata zoner
- underlätta underhåll och minska risken för skadegörelse genom att påverka utformning och materialval

## 8 Källor

### Personer

<b>Namn</b>	<b>Funktion/organisation/enhet</b>
Alevrá, Magdalena	Arkitekt, Stadsbyggnadskontoret, planavdelningen, planenhet 1
Andersson, Bo	Avdelningschef, Gatukontoret, drift- och underhållsavdelningen
Brodde Makrí, Maria	Civilingenjör, Gatukontoret, trafikavdelningen, programledare för Trafikmiljöprogram 2008-2012
Gråhamn, Ingemar	Stadsarkitekt, Stadsbyggnadskontoret, stadsarkitektavdelningen
Hedman, Michael	Enhetschef, Stadsbyggnadskontoret, stadsarkitektavdelningen, bygglovenhet
Hesslekrans, Åke	Enhetschef, Stadsbyggnadskontoret, stadsarkitektavdelningen, planenheten
Jönsson, Leif	Ingenjör, Gatukontoret, trafikavdelningen, teknik-enheten, cykelbanor m.m.
Niwhede, Mats	Enhetschef, Stadsbyggnadskontoret, stadsarkitektavdelningen, bygglovenhet
Sundell-Isling, Maria	Landskapsarkitekt, Gatukontoret, drift & underhållsavdelningen, programledare för trygghetsprogrammet