

Gestaltningen av Järila stationstorg ur ett trygghetsperspektiv

Pia Dahlman



Kandidatarbete 15 hp
Landskapsarkitektprogrammet - Uppsala
Institutionen för stad och land
Uppsala 2020

Titel: Gestaltningen av Järla stationstorg ur ett trygghetsperspektiv
Engelsk titel: A safety-based approach to the design of the Järla station square
© Pia Dahlman
Handledare: Ulla Myhr och Anna Persson, SLU, institutionen för stad och land
Examinator: Antoinette Wärnbäck, SLU, institutionen för stad och land
Biträdande examinator: Lena Steffner, SLU, institutionen för stad och land
SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur
Omfattning: 15 hp
Nivå: Grundnivå G2E
Kurs: EX0861, Självständigt arbete i landskapsarkitektur
Kursansvarig institution: Institutionen för stad och land
Program: Landskapsarkitektprogrammet - Uppsala
Nyckelord: stadsplanering, trygghet, säkerhet, offentlig miljö, stationstorg, mobilitet, brottsprevention, CPTED, naturlig övervakning, ”ögon”
Omslagsbild: del av muralmålningen ”Ta plats” i Järla av StreetCorner. Foto: Pia Dahlman 2020
Alla bilder i arbetet används med erforderliga tillstånd.
Publiceringsår: 2020
Publiceringsort: Uppsala
Elektronisk publicering: <https://stud.epsilon.slu.se/>

Sammandrag

En välutvecklad och pålitlig kollektivtrafik som möjliggör mobilitet är avgörande för livet i staden; men för att stadsrummet ska frodas behöver invånarna känna sig trygga nog att använda det. Redan på 1960-talet diskuterade Jane Jacobs vikten av ”ögon” och naturlig övervakning för att en plats ska upplevas trygg. Syftet med denna uppsats är att sammanställa och ge förslag till hur den upplevda tryggheten kan främjas inom planering, gestaltning och förvaltning av offentliga miljöer. Mer specifikt undersöks tryggheten i det planerade stationsområdet i Järila, Nacka kommun utanför Stockholm. Stockholms tunnelbana byggs med början under 2020 ut till bl.a. Nacka. Med nya torg och entréer till tunnelbanan kommer Järila och dess omgivning förändras drastiskt. Det planerade stationsområdet i Järila analyseras utifrån ett trygghetsperspektiv genom att ställa frågan: ”Hur kan upplevd trygghet tillgodoses i utformningen av Järila stationstorg när tunnelbanan utvecklas mot Nacka?” Undersökningen har gjorts med bakgrund i teorier och metoder inom trygghetsbaserad stadsplanering samt genom dokumentgranskning och semistrukturerade intervjuer med informanter verksamma inom trygghet och landskapsarkitektur. Resultatet visar att trygghet behöver tillgodoses i alla skeden inom landskapsarkitektur. Ytterligare resultat är att inte bara platsen i sig utan dess placering i landskapet avgör tryggheten och säkerheten. En slutsats är att en trygg offentlig plats som främjar mobilitet också är socialt hållbar.

Abstract

An effective transportation system that is trusted and enables mobility is essential for life in the city; but for the urban space to thrive, residents need to feel safe enough to use it. Already in the 1960s, Jane Jacobs discussed the importance of “eyes on the street” and natural surveillance for a place to feel safe. The aim of this essay is to discuss how perceived safety can be achieved when constructing a public space. More specifically, it analyzes the safety in the station area of the planned station Järila. Järila is located in Nacka, a suburb in the southeast of Sweden’s capital Stockholm. With a new public square and new buildings near the entrance of the subway, Järila and its surroundings will inevitably change as a result of the expansion of Stockholm’s subway system. In this paper, a safety-based perspective will be applied while answering the question: “How can perceived safety be achieved in the design of Järila station square when Stockholm’s subway is expanding towards Nacka?” The discussion is based on literature on safety-based urban design as well as document review and semi-structured interviews with professionals employed in safety and landscape architecture. The results show that safety need to be addressed in all stages of landscape architecture. Furthermore, the results clarify that not only the site itself but also its placement in its surroundings will determine the safety of the space, both when it comes to actual and perceived safety. It can be concluded that a safe public place that enables mobility will also be socially sustainable.

Innehåll

1. Introduktion	5
1.1 Syfte.....	6
1.2 Frågeställning	6
1.3 Avgränsning	6
1.4 Trygghet.....	6
1.4.1 En trygghetsbaserad stadsplanering	7
1.4.2 Vegetation som ett verktyg att skapa trygga miljöer.....	7
1.4.3 Blandade funktioner och tydliga avgränsningar	8
1.4.4 Är mer rörelse lika med en ökad trygghet?.....	8
1.4.5 CPTED-metoden, brottsprevention genom design.....	9
2. Metod.....	9
2.1 Genomgång av offentliga dokument	9
2.2 Intervjuer	10
3. Resultat	11
3.1 Dokumentöversikt av planhandlingar	11
3.2 Resultat från intervjuer	14
4. Diskussion	17
4.1 Metoddiskussion	17
4.2 Hur kan trygghet främjas i offentliga miljöer?	17
4.3 Slutsats	19

1. Introduktion

Stockholms tunnelbana är under utveckling och under år 2020 påbörjas utbyggnaden av den blå linjen från Kungsträdgården till Nacka i sydöstra Stockholm (Nacka kommun 2020c). En av stationerna som ska byggas är Järla, placerad mellan Sickla köp kvarter och Nacka forum. I Järla finns redan en hållplats för lokaltåget Saltsjöbanan och en hållplats för bussar till och från Slussen, där byten till tunnelbana för resor vidare till andra delar av Stockholm är möjligt idag (Nacka kommun & Mandaworks 2020, ss. 5, 8). Med den nya tunnelbanan går det att resa mellan Järla station och T-centralen utan några byten på omkring tio minuter (Nacka kommun 2020c), vilket blir mer än en halvering av restiden. I Järla stationsområde kommer det, förutom tunnelbana och en ny station, också byggas ca 400 bostäder (Nacka kommun 2020b). I den nya tunnelbanans gestaltningskoncept är trygghet ett av fem värdeord (Stockholms läns landsting 2016, s. 11). Med trygghet avses i den här texten en individuell känsla och upplevelse, se närmare definition i avsnitt 1.4.

En stad med tillgängliga, tillförlitliga och trygga transporter möjliggör rörelse till invånarna (Ceccato, Uittenbogaard & Bamzar 2013, s. 33). Enligt författaren och arkitekten Jan Gehl påverkar stadsliv och trygghet varandra genom att liv skapar trygghet och trygghet ger mer liv: "Life in the city means safer cities – and safe cities provide more life" (2010, s. 98). Påståendet att livfulla städer skulle vara detsamma som trygga städer är främst applicerbart på redan säkra platser där risken för brott är liten. Tiden på dygnet är också av betydelse för tryggheten. Det finns offentliga miljöer som många människor måste vistas i trots att de inte upplevs trygga av alla, t.ex. platser i anslutning till kollektivtrafik på kvällar. De platserna kan vara nödvändiga eller oundvikliga att passera för transporter t.ex. till och från arbetet. Citatet får en riktigare innebörd på offentliga platser som är skapade för att människor ska vilja vistas på dem, t.ex. parker och torg under dagtid. Om där är rörelse och platsen används av människor upplevs den ofta trygg.

Det utökade antalet bostäder men också resenärer till platsen kommer leda till att Järla får mer liv och rörelse. Området kommer besökas och passeras av fler människor (Nacka kommun & Mandaworks 2020, s. 4). Att platsen upplevs trygg blir därför viktigt.

Trygghet är en av många faktorer som påverkar individers rörlighet i en urban miljö. I den här uppsatsen undersöks hur trygghetsaspekten tas tillvara inom utformning av offentliga miljöer med Järla stationstorg som exempel. När den här uppsatsen skrivs har tunnelbanan till Nacka påbörjats och stationsområdet i Järla är i sitt första planeringsskede.

1.1 Syfte

Syftet är att diskutera och sammanställa hur den upplevda tryggheten kan uppnås och främjas inom planering, gestaltning och förvaltning av offentliga miljöer för att på så sätt skapa platser som främjar offentlig aktivitet.

1.2 Frågeställning

Hur kan upplevd trygghet tillgodoses i utformningen av Järla stationstorg när tunnelbanan utvecklas mot Nacka?

1.3 Avgränsning

Stockholms tunnelbana byggs ut längs flera linjer. Avgränsning sker genom att studera Järla stationstorg. Järla har delvis valts eftersom jag är uppväxt i området och känner till omgivningen. Den här uppsatsen fokuserar på stationens direkta omgivning. Tunnelbanestationer består av fem delar: plattform, övergång/ passage, lobby, entré/ utgång och direkt omgivning. Direkt omgivning definieras som vad individer ser från stationsentréerna (Ceccato 2013, ss. 39, 41). Den direkta omgivningen är i det här fallet två torg i anslutning till Järlas station. De offentliga torgen avgränsas av Värmdövägen, Birkavägen, Kyrkstigen och de planerade byggnadskomplexen.

1.4 Trygghet

I detta avsnitt presenteras forskning på trygghet inom stadsplanering. Boverket (2019a) formulerar trygghet som en känsla, vilken är individuell och alltså varierar från person till person. I uppsatsen behandlas begreppet trygghet efter Boverkets definition:

Trygghet är den känsla som utlöses när individen tolkar en fysisk miljöns utformning och användning genom att sinnesintryck kombineras med såväl egna erfarenheter, som med andra individers eller mediernas beskrivningar av risken för att utsättas för brott eller hotfulla situationer. (Boverket 2019a)

Definitionen visar att tryggheten påverkas av dels den fysiska miljöns gestaltning, dels av individens upplevelse och associationer till platsen. Att känna sig trygg är vidare att vara ”fri från oroande eller hotande inslag om företeelse som utgör en del av människans omgivning” (Nationalencyklopedin u.å.). Trygghet upplevs olika beroende på en persons karaktärsdrag, t.ex. fysisk förmåga, ålder, kön, socioekonomisk status, etnicitet och tidigare erfarenheter (Ceccato 2013, s. 46). I den nya tunnelbanans sociala konsekvensbeskrivning framgår att kvinnor generellt känner sig otrygga i högre utsträckning än män (Stockholms läns landsting 2016, s. 11). Exempel på ytterligare grupper som oftare upplever en otrygghet i tunnelbanan är barn, unga vuxna, äldre och personer med normavvikande beteende eller uttryck (Stockholms läns landsting 2016, s. 17). För att förtydliga att fokus i denna uppsats är tryggheten som upplevelse används begreppet ”upplevd trygghet” till skillnad

från ”reell trygghet” som avser den faktiska risken för brott eller hotfulla situationer.

1.4.1 En trygghetsbaserad stadsplanering

En trygghetsbaserad stadsplanering ska enligt forskarna Kaizhen Cai och Jianguo Wang (2009) beakta aspekter som funktion, tillgång, komfort och offentlig aktivitet. En trygg miljö skapas bl.a. genom belysning, välplanerade vägar och planteringar men trygghet ökar också med teknologisk övervakning i form av övervakningskameror samt personal (Cai & Wang 2009, s. 222). Exempel på faktorer som bidrar till otrygghet på en plats är att den upplevs isolerad och ödslig, har bristande belysning, är dåligt underhållen och saknar social kontroll (Ceccato 2013, s. 49).

Trygghet är relaterat till synligheten bland resenärer; möjligheten att bli sedd och att se andra. Författaren Jane Jacobs myntade begreppet ”eyes on the street” som i denna text kommer benämnas ”ögon”. ”Ögon” syftar till att det är möjligt att ha överblick över en plats, enligt Jacobs (1961 s. 45). Begreppet innebär att ögonen tillhör dem som övervakar gatan och i vardagen ser och passerar den. Den naturliga övervakningen, d.v.s. att det är möjligt att ha överblick över en plats och att det finns social kontroll på den platsen avgör om en plats känns trygg. Är tryggheten på en plats begränsad riskerar den att hota mobilitet, den fysiska rörligheten, vilket Ceccato et al. (2019 s. 52) påpekar är en rättighet och en förutsättning för det moderna samhället. Social kontroll kan utföras formellt av säkerhets- eller ordningsvakter och polis samt indirekt av experter och säkerhetscenter med hjälp av bilder från övervakningskameror. Den kan också ske informellt av förbipasserande. Det finns en stark koppling mellan brott och stationer med mörka gömställen eller bristande synlighet från omgivningen (Ceccato 2013, s. 41).

När vi gestaltar utrymmen skapar vi upplevelser. Ett sätt att hämta inspiration vid gestaltningen av en plats är att beakta *genius loci*, platsens själ (Robinson 2016, ss. 58, 157).

1.4.2 Vegetation som ett verktyg att skapa trygga miljöer

Grönområden, parker och trädgårdar har stor inverkan på hälsa och välbefinnande men kan på kvällar och nätter upplevas som otrygga. Positiva värden som finns i en park, bl.a. sociala, ekologiska och estetiska värden, behöver därför kombineras med trygghetsskapande åtgärder (Boverket 2020a).

Gröna ytor kan minska frustration, aggression och ilska. Gröna ytor ökar den totala användningen av ytorna i området och kan på så sätt leda till fler ”ögon” och ökad övervakning (Kuo & Sullivan 2001, s. 346). Välskött vegetation kan fungera som en territoriell markering och avskräcka till brott. Det kan också minska tristess och därför minska risken att våldsamma situationer ska uppstå (Kuo & Sullivan 2001, s. 347).

I motsats till den allmänna bilden att vegetation och grönytor leder till farliga gömställen som inger osäkerhet och döljer kriminell aktivitet, förstärker grönytor generellt känslan av trygghet på en plats, enligt Maas et al. (2009 ss.2, 12).

Välskötta träd, klippta buskar, ordentlig belysning och användbara sittplatser i parker kan bidra till klara siktlinjer. Tydliga siktlinjer bidrar i sin tur till naturlig övervakning. Den naturliga övervakningen förändras över dygnet och av platsens

topografi och nivåskillnader. I en park kan siktlinjer över vägar och stråk begränsas av överväxt vegetation och andra hinder. Dålig sikt gör det svårare för naturlig övervakning och gör det mer troligt att vandalisering och andra brott ska inträffa (Iqbal & Ceccato 2016, s.7–8).

1.4.3 Blandade funktioner och tydliga avgränsningar

Service- och handelsverksamheter som placeras intill kollektivtrafikens noder, d.v.s. knutpunkter och samlingsplatser, drar till sig fler människor under en större del av dygnet (Boverket 2019b). Urbana miljöer med blandande funktioner har mer rörelse och aktivitet i och intill byggnader under en längre tid på dygnet (Gehl 2010, s. 99). Blandningen av verksamheter och bostäder ger en dynamik i området samt många ”ögon”. Naturlig övervakning gynnas också av transparenta byggnader och glasväggar (Ceccato 2016, ss. 107, 109).

Förmågan att avläsa en situation förstärks av tydliga avgränsningar (Gehl 2010, s. 102). För att en stad ska upplevas trygg behöver det finnas hierarkier i stadsplaneringen som gör skillnad på privata och offentliga miljöer (Newman 1972 se Carmona et al. 2010, s.151).

1.4.4 Är mer rörelse lika med en ökad trygghet?

Ett snabbt utökat antal bostäder förändrar miljön drastiskt på så sätt att antalet människor ökar. En förändring av miljön kan riskera att skapa otrygghet. Samtidigt indikerar en ödslig plats, och därmed få antal människor, att en plats är otrygg. Miljöer som tillåter rörelse och interaktion mellan människor upplevs säkrare än övergivna platser enligt Ceccato (2013 s. 31). En plats med fler människor i rörelse blir också mer intressant att betrakta. Antalet ”ögon” ökar eftersom det blir meningsfullt för människor i omkringliggande byggnader att följa det som händer på gatan (Gehl 2010, s. 98). Ödsliga gator tenderar att upplevas som osäkra:

It does not take many incidents of violence on a city street, or in a city district, to make people fear the streets. And as they fear them, they use them less, which makes the streets still more unsafe. (Jacobs 1961, s. 49)

En levande plats kan upplevas som trygg men det är också viktigt med aktivitet för olika typer av människor för att sträva efter säkerhet för alla i den urbana miljön (Ceccato 2013, s. 143). En plats med aktiviteter för olika åldrar och målgrupper är mer inkluderande. Platsen blir tillgänglig för fler genom att den erbjuder något för alla. Därför är det betydelsefullt att få in fler röster vid planeringen för trygga miljöer, där det ofta är en viss målgrupps röster som hörs och tillgodoses (Ceccato 2013, s. 143). Ett sätt att samla synpunkter är genom medborgardialog. Medborgardialogen kan stärka förtroendet mellan kommunen och dess invånare samt öka planeringens legitimitet, men för att dialogen ska vara representativ behöver även människor som inte alltid brukar delta eller bor längre bort från platsen lockas (Boverket 2020b).

Ett hållbart transportsystem är avgörande för god offentlig service och skapar möjlighet till positiva upplevelser. En miljö där människor kan påverka utformningen av stadsrummet och cykla eller promenera på ett enkelt sätt är av

betydelse för ett socialt hållbart samhälle där alla människor känner sig delaktiga och trygga (Nyström & Tonell 2012, ss. 160, 222).

Omgivningen och avståndet till stadskärnan påverkar stationens egenskaper (Ceccato 2013, s. 27). Flödet av människor samt människors syfte att resa till platsen är olika.

1.4.5 CPTED-metoden, brottsprevention genom design

CPTED står för Crime Prevention Through Environmental Design. CPTED-metoden arbetar alltså brottsförebyggande genom design. Begreppet grundades av kriminologen C. Ray Jeffrey år 1971. Metoden syftar till att minska risken för att brott begås genom att bygga rätt från början alternativt åtgärda den fysiska omgivningen för att försvåra för potentiella gärningspersoner (Brottsförebyggande rådet 2020). Metoden innebär att kriminella beteenden styrs av den fysiska omgivningen (Carmona et al. 2010, s. 151) och har sitt ursprung i Jacobs kritik av modernistisk stadsplanering som enligt henne skapar osäkerhet och negativ atmosfär (Iqbal & Ceccato 2016, s. 2). Teorin har ibland kritiserats för att förenkla sambandet mellan den fysiska miljön och mänskligt beteende (Ceccato 2016, s. 99) och att den inte är helt applicerbar på parker eftersom den inte tar hänsyn till årstidsvariation (Iqbal & Ceccato 2016, s. 14).

2. Metod

I bakgrundsavsnittet presenteras litteratur och artiklar inom området trygg stadsplanering. Uppsatsen bygger vidare på en genomgång av dokument som berör utbyggnaden av Nackas tunnelbana och Järla stationstorg samt intervjuer med experter inom landskapsarkitektur och trygghet.

Avsikten är att undersöka en plats som är i ett planeringskedje och därför inte är färdigställt. En stor del av uppsatsens material har därför hämtats från offentliga dokument över det planerade området och intervjuer med personer som arbetar med områdets utformning.

2.1 Genomgång av offentliga dokument

Eftersom utbyggnaden av Nackas tunnelbana är under arbete har ett flertal offentliga dokument som behandlar planeringen av tunnelbanan undersökts. Dokumenten som studerats är detaljplaner, miljöredovisningar, sociala konsekvensbeskrivningar och gestaltungsprogram skrivna på uppdrag av Nacka kommun eller Stockholms läns landsting.

Dokumenterna granskades genom att studera om trygghetsfrågan var behandlad, hur den definierades och på vilket sätt en trygg miljö skulle uppnås. Genomgången av dokumenten baseras på med vilken frekvens ordet ”trygghet” nämndes, hur det definierades eller i vilket sammanhang det behandlades. Dokumenten studerades på liknande sätt men eftersom de varierar i fokusområde var ordets sammanhang i

dokumentet mer intressant än antalet sökträffar. Analysmetoden bygger på en kvalitativ empiri med syfte att undersöka särskilda kvaliteter och egenskaper (Rienecker & Jørgensen 2014, s. 193).

En del av uppsatsens resultat baseras på nyligen publicerade uppgifter från samrådshandlingar. Det ger en god bild av kommunens planeringsskede och vad kommunen anser viktigt att belysa. Samtidigt kan det innebära att prioriteringar eller viss information i dokumentet ändras allt eftersom projektet med tunnelbanan utvecklas.

2.2 Intervjuer

Den 9 mars 2020 intervjuades strategiska landskapsarkitekten och projektledaren för Järla stationsområde Helena Jeppsson och planarkitekten Anna Hall, båda verksamma på Nacka kommun.

Den 12 mars 2020 genomfördes en telefonintervju med trygghetschef Thomas Ahlskog på transportföretaget Mass Transit Railway (MTR) som sköter driften av tunnelbanan.

Intervjumetoden var semistrukturerad, vilket innebär att de flesta frågor var förberedda men att det var öppet för följdfrågor som kunde anpassas beroende på den information som kom fram under intervjun.¹ Informanterna fick liknande huvudfrågor för att underlätta en jämförelse av materialet. Informanterna var dock verksamma inom olika områden, landskapsarkitektur och stadsplanering respektive trygghets- och säkerhetsfrågor inom kollektivtrafik. Därför ställdes några frågor mer specifikt efter deras specialistkunskaper. Frågorna till den första intervjun var mer inriktade på den planerade platsen medan den andra intervjun hade mer fokus på trygghet inom kollektivtrafik.

Exempel på frågor som alla informanter fick var: ”Vad kännetecknar en trygg offentlig plats/ tunnelbanemiljö?” och ”Är trygghet en fråga som prioriteras bort exempelvis av ekonomiska skäl?”. Annat som diskuterades var hur estetik och utformningen av den fysiska miljön kan kopplas till trygghet samt om CPTED-metoden (se avsnitt 1.4.5) eller annan modell för brottsprevention används i praktiken. Svaren antecknades under intervjuens gång och sammanställdes senare i renskriven form.

Intervjuer användes som metod eftersom personerna som intervjuades är verksamma i projektet och därför har den mest aktuella informationen eller arbetar med den för uppsatsen aktuella frågan trygghet i tunnelbanesystemet.

För arbetet har intervjuerna medfört ett bredare perspektiv på trygghet som begrepp men har framförallt bidragit till en ökad förståelse över hur det arbetas med trygghet i praktiken, både inom landskapsarkitekturens olika steg samt i och kring miljöer med kollektivtrafik.

¹ Antoinette Wärnbäck, forskare och lärare, SLU, föreläsning 2020-02-13.

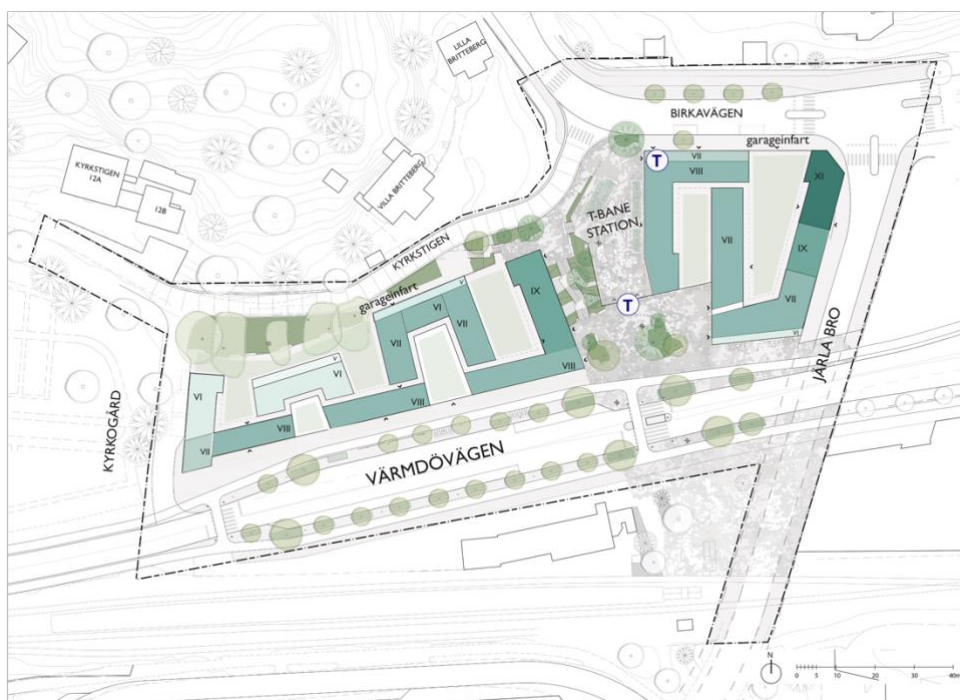
3. Resultat

I resultatet presenteras hur upplevd trygghet kan tillgodoses i gestaltningen av Järla stationstorg.

3.1 Dokumentöversikt av planhandlingar

Stationsområdet kallas i dokumenten för Järla Norr. Nu pågår ett planarbete, projektet ingår i den första etappen av Nackas detaljplaneprogram (Nacka kommun, 2020b). Järla förväntas ha mindre antal resenärer än Sickla och Nacka som är de två andra nya tunnelbanestationerna i Nacka, med högst cirka 1000 personer som kliver av eller på under dygnets maxtimme (Nacka kommun 2018, s. 22). Som tidigare nämnts kommer det byggas ca 400 bostäder i Järla (Nacka kommun 2020b). Hur många som passerar området har betydelse för tryggheten (Gehl 2010; Ceccato 2013).

Två offentliga torg planeras i Järla Norr, ett övre som utgör taket på tunnelbanans byggnad och ett nedre utmed Värmdövägen där bussarna går till och från Slussen (se figur 1). Torgen binds samman genom stationshuset och en trappa (se figur 1 och 2). Stationens entréer är i anslutning till det övre respektive nedre torget. Stationsområdet ska förutom två offentliga torg bestå av bl.a. bredare gångstråk och cykelvägar (Nacka kommun & Mandaworks 2020, s. 5).



Figur 1. Det första utkastet av illustrationsplanen för Järla Norr. Planen visar de framtida torgens placering, mellan Värmdövägen, Kyrkstigen, Birkavägen och Järla bro samt att det finns två uppgångar till tunnelbanan. (Nacka kommun & Mandaworks 2020)

Fler bostäder och därmed fler människor anses ge fler ”ögon” (Jacobs 1961; Gehl 2010). I Nacka kommuns miljöredovisning (2020a s. 41) lyder argumentet att ”Säkerheten och tryggheten kommer öka med de många ögon från bostäderna som kommer kunna se stråk och platser många av dygnets timmar.” Det anges vidare att stråk och platser ska gestaltas med fri sikt och god belysning.

I den sociala konsekvensbeskrivningen framhålls att station Järsla är omgiven av skolor och andra målpunkter för barn och unga (Stockholms läns landsting 2016, s. 38). Därför kommer många barn passera den nya tunnelbanestationen och Värmdövägen. Under tiden som tunnelbanan byggs kommer Värmdövägen som barriär förstärkas, vilket rapporten påpekar kan skapa osäkerhet bland barn och unga. För att minska osäkerheten kring omvägar m.m. anses det därför viktigt med ”tydlig skyltning och prioritering av gående och cyklister kring arbetsområden” (Stockholms läns landsting 2016, s. 38).

Tunnelbanan kallas för världens längsta konstutställning, vilket ses som något positivt för tryggheten. I detaljplanen nämns att ”Konst och arkitektur ska stödja varandra för att ge varje ny station ett unikt uttryck som också bidrar till att öka tryggheten och orienterbarheten för resenärerna.” (Nacka kommun 2018, s. 19).

Nacka kommuns gestaltungsprogram *Järsla Norra stationstorg och gator, utformning och gestaltning av allmän plats – samråd januari 2020* visar projektets ambition och vision för utformning av området. I den nämns trygghet i samband med att det kommer bli ökad aktivitet på platsen: ”Människor av alla åldrar kommer röra sig här och sitta på platsen och ska uppmuntras att stanna på platsen för att göra den mer full av liv och trygg.” (Nacka kommun & Mandaworks 2020, s. 10). Platsen ska inte bara vara en plats att passera utan en plats att stanna till på. Det ska finnas så kallade lekfulla sittplatser, möblerbara sittplatser och tillgängliga sittplatser (Nacka kommun & Mandaworks 2020, s. 10–11).

Vidare ska belysningen utformas så att den ökar den visuella kontakten mellan platsens nivåer och förenklar en trygg rörelse mellan dem (Nacka kommun & Mandaworks 2020, s. 27).

Markbeläggningen på Järsla stationstorg ska bestå av granit och vegetationen av tallar. Några av de befintliga tallarna kommer ersättas av bostäder och därför kommer nya tallar planteras på torget, vilket anses ge en unik Nackakarakter (Nacka kommun & Mandaworks, s.13). Markbeläggningen av granit ska föra tankarna till Nackas berghällar (Nacka kommun & Mandaworks, s. 13). Det arbetas alltså med Järslas *genius loci* med inspiration från Nackas natur för att sammanknyta den nya platsen med omgivningen (Robinson 2016). Torgets markbeläggning av granit (se figur 2) kommer att bli densamma i ytterligare två framtida torg i Järsla.



Figur 2. Ett utsnitt över tunnelbanans direkta omgivning: de två torgen och entréerna i anslutning till dem. Materialet är hämtat från "Järla Norra stationstorg och gator, utformning av allmän plats – samråd januari 2020" (Nacka kommun & Mandaworks 2020)

Trygghet är ett av fem värdeord i Stockholms läns landstings gestaltningsprogram för nya tunnelbanan (2016) tillsammans med värdeorden attraktiv, hållbar, tillgänglig och tidstäl. Gestaltningsprogrammet för tunnelbanan framhåller främst trygghetsaspekteten i stationsbyggnaden och inte miljön kring stationen. Av de offentliga dokumenten som studerats är det Nacka kommuns gestaltningsprogram över Järla stationstorg och underlaget till miljöredovisningen som tydligast hanterar miljön omkring stationen och fokuserar på tryggheten på torgmiljö och stråk snarare än i stationsbyggnaden. I detaljplanen för Nackas tunnelbana står det

vidare att den bara omfattar själva tunnelbaneanläggningen och att ytor och områden som angränsar till stationerna kommer att utformas och planläggas i kommunens olika stadsbyggnadsprojekt (Nacka kommun 2018, s. 28).

Dokumentet behandlar alla i någon mån trygghet men detaljnivån är i detta tidiga skede ganska begränsad. Materialet är under utarbetande och det kommer troligen succesivt att bli mer tydligt hur kommunen hanterar kraven på trygghet på just den här platsen. I nästa avsnitt intervjuas berörda i projektet av Järla station. Av de offentliga dokumenten att döma är trygghet fundamentalt för Järla som framtida stationstorg och tunnelbanestation.

3.2 Resultat från intervjuer

Enligt landskapsarkitekten Helena Jeppsson kännetecknas en trygg offentlig plats främst av stadsliv. I gestaltning av en plats är det därför betydelsefullt med entréer mot gatan och belysning under dygnets mörka timmar. Att bostäder kommer byggas runt tunnelbanans område kommer ge fler ”ögon” på det offentliga torget och de omkringliggande vägarna. Stationstorgen blir naturligt övervakade och upplevs därigenom tryggare.

Planering av stråk är en annan viktig aspekt för tryggheten. Stråken ska utformas så att det finns en rörelse i alla riktningar. Enligt Jeppsson kommer det med planen för Järla i framtiden bli mer liv och rörelse. Det är bättre att planera för större stråk, d.v.s. se till att det blir mycket liv och rörelse centrerat på ett stråk och inte utspritt över flera små stråk. Med prioriterade stråk blir det lättare att knyta aktivitet och platser till dem, förtydligar Jeppsson. Stråk och flöden ska utformas för att se till att platsen är befolkad och har verksamhetsytor.²

Planarkitekten Anna Hall menar att verksamheter i bottenplan möjliggör till trygghet under en längre tid på dygnet. Ur trygghetssynpunkt anses verksamheter i bottenplan vara en viktig aspekt på den här platsen. Verksamheterna ska tillföra mer liv och rörelse under dygnet och ger fler ”ögon”. Enligt Hall vill byggaktörerna helst ha bostäder även i bottenplan för att det anses mer ekonomiskt lönsamt. Om planerade verksamheter i bottenplan ska kunna genomföras måste det därför anges i detaljplanen som tvingande bestämmelser. Ett cykelgarage kommer finnas på platsen och det kan bidra till aktivitet i området när t.ex. jobbpendlare rör sig där, vilket ger mer trygghet, menar Hall.³

Enligt Jeppsson är en tanke med illustrationsplanen att vinkla huskropparna för att undvika gömda hörn, vilket kan upplevas otryggt. Höjden på byggnaderna kan också påverka hur platsen upplevs. Enligt Jeppsson och Hall har en person på markplan kontakt med de våningsplan som är högst fyra trappor upp. Om huset är högre än fyra våningar kan en person som vistas på torget istället känna sig iakttagen, vilket skulle kunna skapa utsatthet. Det är oftare lönsammare att bygga höga hus. Byggnadernas höjd är alltså ytterligare en konflikt mellan ekonomi och stadskvalitet.

² Helena Jeppsson, intervju med strategisk landskapsarkitekt på Nacka kommun, 9 mars 2020.

³ Anna Hall, intervju med planarkitekt på Nacka kommun, 9 mars 2020.

I Järlas gestaltning var inte buskage ett alternativ eftersom det kan skapa otrygghet genom att vara exempelvis ett gömställe, enligt Jeppsson. Hon fortsätter att buskage aldrig bör planteras på centrala offentliga miljöer. Det innebär negativa konsekvenser för bl.a. fåglar men trygghetsperspektivet väger här över.



Figur 3. På Järsla tunnelbanestations framtida plats utmed Värmdövägen finns muralmålningen "Ta plats" skapad av Liam Bononi, Mikael Rickman, Malin Sparrvardt och Tiago Valdi genom StreetCorner. Foto: Pia Dahlman 2020

Nacka kommun har också arbetat med konstprojektet "Konsten att skapa stad" i väntan på att tunnelbanan ska börja byggas. Projektet syftar till att få in konst på olika nivåer. Det är ofta tillfälliga installationer som kan involvera närboende och se till att något händer under bygg- och planeringsskedet. Projektet blir en typ av informationsinsats, vilket kan verka trygghetsskapande. I Järsla har den framtida platsen för stationsområdet tagit sig uttryck i en muralmålning (se figur 3). Målningen är temporär och ska visa platsen för en av tunnelbanans framtida ingångar. Alla ska kunna gå, cykla och köra säkert under byggprocessen. Detta kan ske t.ex. genom att med markbeläggning visa att cyklister ska sakta ned när de närmar sig övergångsstället vid torget.

Jeppsson berättar att det finns en tanke att utrymmet under Järslabron (se figur 4) ska bli en pelarskog som ska sammanbindas med pelarna på torget och öka platsens sammanhängande intryck. I Nacka kommuns miljöredovisning av planen (2020a s. 39) står det att "Förändringar i den byggda miljön ska innebära förbättringar estetiskt /.../". Jeppsson förklarar att estetiska förbättringar innebär att platsen är omhändertagen och att möda har lagts ned på gestaltningen. Platsen ska signalera att den är trygg genom att vara omhändertagen och ha ett sammanhängande uttryck. Därför ska torgens markbeläggning, som visas i figur 2, fortsätta i utformningen av Värmdövägen och ytterligare ett framtida torg närmare Saltsjöbanan på andra sidan Värmdövägen. På det sättet visas att de olika platserna hör ihop och intrycket blir mer sammanhängande.



Figur 4. Pelarna som bär Järila bro planeras återkomma som ett estetiskt element i gestaltning av torget. I bakgrunden syns muralmålningen "Ta plats" av StreetCorner". Foto: Pia Dahlman 2020

Även MTR:s trygghetschef Thomas Ahlskog anser att en trygg offentlig plats kännetecknas av att den är omhändertagen. Platsen ska dels vara utan klutter och nedskräpning, dels ren och snygg. Förutom betydelsen av att omhänderta platsen har den sociala kontrollen, att det finns personal och att det finns rörelse på platsen samt individens tidigare erfarenheter av brott betydelse.⁴

För att kunna säga vilka åtgärder som ska göras på en specifik plats för att den ska bli trygg behöver trygghet definieras. Ahlskog slår fast att trygghet är en upplevelse, en individuell känsla, och säkerhet är den faktiska risken att utsättas för brott. De två begreppen skiljer sig därmed och är viktiga att hålla isär. Ahlskog använder begreppen trygghet och säkerhet istället för att dela in trygghet i reell och upplevd, eftersom han menar att den "reella tryggheten" egentligen är säkerhet och trygghet alltid är upplevd.

För att kunna utforma en plats och prioritera på bästa sätt är det också viktigt att först definiera hur platsen ser ut. Vid en redan osäker plats måste säkerheten prioriteras först. Om platsen är säker behöver en prioritering av individens känsla av kontroll samt tillit till platsen och hur systemet eller samhället hanterar saker som inträffar ske.

Ahlskog berättar att SL och Trafikförvaltningen gör undersökningar en gång i månaden över vad de som reser ensamma i trafiken har för upplevelse. Kvinnor är otryggare än män. Också äldre och unga vuxna känner i högre utsträckning otrygghet. Vilka grupper som är otryggare än andra framgår också av den sociala konsekvensbeskrivningen i avsnitt 1.4. De typiska brott som finns i

⁴ Thomas Ahlskog, telefonintervju med trygghetschef på MTR, 12 mars 2020.

tunnelbanemiljöer i trygghetscentralens statistik är narkotikabrott eller alkoholrelaterade brott.

En del av att åka kollektivt, framhåller Ahlskog, är att resenärerna har hög tilltro till att det är tillgängligt även för de med särskilda behov.

Sverige har traditionellt sett varit ganska dåliga på att använda modeller och teorier som behandlar den fysiska miljön. CPTED-metoden används bara till viss del. Ahlskog menar t.ex. att 60- och 70-talens sätt att bygga och utforma miljön ledde till otrygghet.

Trygghet är enligt Ahlskog en fråga som ligger högt upp på agendan just nu och har gjort under de senaste åren. Intresset för trygghet har ökat och det är idag en samhällsfråga som prioriteras.

4. Diskussion

I detta avsnitt sammanställs och diskuteras hur trygghet kan uppnås och främjas inom planering, gestaltning och förvaltning av offentliga miljöer för att på så sätt skapa platser som främjar offentlig aktivitet. Diskussionen börjar i en reflektion över uppsatsens metod.

4.1 Metoddiskussion

Det har varit givande men också utmanande att undersöka gestaltningen av en plats som ännu inte byggts. Dels för att informationen från t.ex. illustrationsplanerna kan ändras under byggnationen, dels eftersom tunnelbanan inte är byggd och det är ovisst hur omgivningen kommer förändras. Att analysera och applicera ett trygghetsperspektiv på en plats som inte har givna förutsättningar har haft både för- och nackdelar. Svårigheten med en ännu inte byggd plats är att det inte går att diskutera hur tryggheten tillgodoses i praktiken. Samtidigt har det inbjudit för en diskussion kring hur det kan arbetas för trygghet även under tiden som byggprojektet pågår. Det har också bidragit till en större förståelse för komplexiteten i ett planeringsarbete.

Metoderna att studera dokument och att intervjua har kompletterat varandra. Särskilt intressant är att mycket av det som framkom av litteraturbakgrunden också återkom i de båda intervjuerna trots att informanterna var verksamma inom olika områden.

4.2 Hur kan trygghet främjas i offentliga miljöer?

På området trygghet inom stadsplanering är de flesta forskare överens om att en plats som gynnar offentlig aktivitet också anses trygg och säker. En livfull stad är trygg och en trygg stad gynnar rörelse. En trygghetsbaserad stadsplanering uppnås också genom god belysning, skötsel och underhåll. Trygga miljöer gestaltas genom

ljusa, öppna rum med god överblick och klara siktlinjer. Begränsad upplevd trygghet kan riskera att hota mobilitet (Ceccato et al. 2019), vilket också nämns i avsnitt 1.4.1. När rörligheten minskar hotas social hållbarhet. Cykelgaraget som planeras i Järla, kan bidra till mer rörelse men det kan också bli en mörk och otrygg plats om det byggs felaktigt.

En fungerande infrastruktur bestående av utvecklad kollektivtrafik, cykelstråk och gångstråk ger en tätare stad. En tätare stad ger högre kvalitet på stadslandskapet och staden blir tillgänglig för alla. En stad som är till för alla är socialt hållbar. Att nå social hållbarhet kräver mer än ändringar i den fysiska strukturen. Det kräver därutöver också ändringar i normer och attityder, t.ex. genom att bilen inte ska styra fotgängare i staden. Den sociala hållbarheten är beroende av den ekonomiska och miljömässiga hållbarheten. Ahlskog poängterade att kollektivtrafiken förväntas vara tillgänglig för personer med särskilda behov. Att känna sig trygg nog att åka kollektivt är också en tillgänglighetsfråga. Miljön i och kring tunnelbanan måste därför utformas så att den blir tillgänglig för så många som möjligt för att på så sätt vara trygg.

Utformningen av den fysiska miljön har påverkan på tryggheten men också platsens sammanhang, omgivning och förhållande i staden påverkar. Trygghet beror av den givna platsens omgivning, t.ex. avstånd till stadskärnan (Ceccato 2013). Dessutom påverkas platsen av det omgivande landskapet genom bl.a. topografi (Iqbal & Ceccato 2016). Platsens rådande förutsättningar har betydelse för vad som ska prioriteras mellan säkerhet och trygghet, mellan att minska platsens brott eller förbättra platsens upplevelse. Samtidigt hänger säkerhet och trygghet oundvikligen ihop eftersom de påverkas av varandra; en osäker plats med hög kriminalitet kommer också upplevas otrygg. Tryggheten är däremot svårare att mäta eftersom den beror av individens känslor. Som konstaterats i avsnitt 1.4.1 skapas upplevelser när platser gestaltas (Robinson 2016). Resultatet har också visat att den fysiska miljön kan påverka känslor och upplevelser.

Närvaro eller frånvaro av vegetation påverkar hur en plats upplevs. Det finns belägg för att vegetation kan minska brott i ett område (Kuo & Sullivan 2001) men brist på skötsel och underhåll av grönområden i staden kan underlätta brott och riskerar att skapa en otrygg miljö. Planteringar och blommande träd kan också leda till mer aktivitet genom att de som passerar torget stannar upp för att betrakta. Underhåll kan förutom att sköta växtligheten vara att sanera olovligt klotter och plocka undan skräp.

Att arbeta med *genius loci* kan vara ett sätt att ge platsen ett sammanhang och omtanke (Robinson 2016). Att lägga ned tankearbete och detaljer i utformningen skapar alltså en attraktiv plats. En attraktiv plats i sin tur gör den välbesökt och trygg. I Järla var, enligt både de granskade dokumenten och intervjuerna på kommunen, en viktig del av gestaltningen att förstärka och hämta inspiration från den befintliga naturen i Nacka.

Höga våningar kan förutom att skapa utsatthet som diskuterades i avsnitt 3.2 också skapa en mörkare miljö på vinterhalvåret när solen står lågt. Det är viktigt att inte låta byggbolagens intressen ta överhanden så att det blir för stora förtätningar utan grönområden. Det är viktigt att tänka på miljöernas helhet och sträva efter intim rumslighet samtidigt som man inte glömmer bort ljusa, öppna torg och gator.

Det har också framkommit att byggnadsprocessen kan vara problematisk för tryggheten. Under tiden olika projekt byggs förändras miljön. Det kan påverka negativt om och avgränsningar blir otydligare och förmågan att avläsa en situation minskar (Gehl 2010). I Järla arbetas det med konstprojekt för att involvera de boende men också genom att markera och visa att något snart kommer förändras på platsen. Konst kan också ge platsen ett eget uttryck. Det kan enligt Nacka kommuns detaljplan (2018) underlätta orienterbarheten och göra platsen mer trygg (se avsnitt 3.1). Platser som har ett eget, genomtänkt och estetiskt uttryck signalerar omtanke och trygghet, vilket framhölls av både Hall och Jeppsson.

De metoder som finns på området, däribland CPTED, är relativt gamla och är inte helt anpassade till parkmiljöer. Metoden begränsas bl.a. av att den inte tar hänsyn till säsongsvariation (Iqbal & Ceccato 2016).

Det är inte bara platsens utformning som avgör tryggheten, den sociala och rumsliga kontexten har också betydelse. Helt klart är att den fysiska miljön påverkar platsens upplevelse och att gestaltning kan styras för att få platsen att användas av fler. Eftersom det är personligt hur en plats upplevs är det inte enkelt att konstatera om en trygg plats för alla existerar. Det finns en problematik kring för vem trygghet planeras och vem det är som styr. En jämställd och jämlik trygghet för alla, som fokuserar på grupperna som indikerar otrygghet oftare än andra behövs för att fler ska känna sig säkra och kunna röra sig fritt i stadsrummet. Det krävs vidare forskning på hur gestaltning kan gynna fler och påverka vilka som har företräde i det offentliga rummet.

4.3 Slutsats

Trygghet och säkerhet är två begrepp med olika betydelse men påverkas av varandra. Den aktuella platsen behöver utformas efter de behov som finns på platsen. Det kan vara att arbeta mot brott och öka säkerheten eller att arbeta med platsens känsla och upplevelse för att göra den tryggare. Även om en plats anses säker, måste det alltid arbetas med tryggheten. Glöms tryggheten bort hotas individers mobilitet i samhället. En trygg plats är också socialt hållbar. Sammanfattningsvis kan konstateras att trygghet är en aspekt som behöver finnas med i landskapsarkitekturens alla steg: planering, gestaltning och förvaltning.

Planering, genom att skapa en välgenomtänkt och tillgänglig plats utformad för sitt sammanhang. Redan i planeringsskedet måste alla grupper inkluderas.

Gestaltning, genom att ge platsen estetiska element, funktionalitet och överblick. Genom att fundera på för vem platsen gestaltas kan också fler få tillgång till det offentliga rummet.

Förvaltning, genom att platsen efter att den byggts fortsätter att tas om hand och skötas. Genom att klippa vegetation, underhålla klara siktlinjer och ständigt hålla efter nedskräpning blir miljön trygg och risken för att fler brott ska uppstå minskar.

Referenser

Litteratur

- Carmona, M., Heath, T., Oc, T. & Tiesdell, S. (2010). *Public Places – Urban Spaces. The Dimensions of Urban Design*. Second edition. Abingdon and New York: Routledge.
- Ceccato, V. (2013). *Moving safely – Crime and Perceived Safety in Stockholm’s Subway Stations*. Plymouth: Lexington Books.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington, DC: Island Press.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
- Nyström, J. & Tonell, L. (2012). *Planeringens grunder – En översikt*. Tredje upplagan. Lund: Studentlitteratur.
- Rienecker, L. & Jørgensen P.S. (2014). *Att skriva en bra uppsats*. Tredje upplagan. Stockholm: Liber.
- Robinson, N. (2016). *The Planting Design Handbook*. Third edition. Abingdon and New York: Routledge.

Artiklar

- Cai, K. & Wang, J. (2009). Urban design based on public safety—Discussion on safety-based urban design. *Frontiers of Architecture and Civil Engineering in China*, vol. 3 (2), ss. 219–227 Heidelberg: SP Higher Education Press.
DOI: 10.1007/s11709-009-0023-4
- Ceccato, V. (2016) Har stadsmiljön betydelse för säkerheten? CPTED-metodens möjligheter och utmaningar. In: *Urbanismer: dagens stadsbyggande i retorik och praktik*. K. Olsson, D. Nilsson & T. Haas. Nordic Academic Press, ss. 99-120.
- Ceccato, V., Uittenbogaard, A., & Bamzar, R. (2013). Security in Stockholm’s underground stations: The importance of environmental attributes and context. *Security Journal*. Vol. 26, 1, 33–59. **DOI:** 10.1057/sj.2011.32
- Iqbal, A. & Ceccato, V. (2016). Is CPTED Useful to Guide the Inventory of Safety in Parks? A Study Case in Stockholm, Sweden. *International Criminal Justice Review*, vol. 26 (2), ss. 150–168 Los Angeles, CA: SAGE Publications.
DOI: 10.1177/1057567716639353
- Kuo, F.E. & Sullivan, W.C. (2001). Environment and Crime in the Inner City: Does Vegetation Reduce Crime? *Environment and Behavior*, vol. 33 (3), ss. 343–367 Thousand Oaks, CA: Sage Publications.
DOI: 10.1177/0013916501333002
- Maas, J., Spreeuwenberg, P., van Winsum-Westra, M., Verheij, R.A., de Vries, S. & Groenewegen, P. (2009). Is Green Space in the Living Environment Associated with People’s Feelings of Social Safety? *Environment and Planning A*, vol. 41 (7), ss. 1763–1777 London, England: SAGE Publications.
DOI: 10.1068/a4196

Offentliga dokument

- Nacka kommun & Mandaworks. (2020). *Järsla Norra stationstorg och gator, utformning av allmän plats – samråd 2020*. Mandaworks.
- Nacka kommun. (2020a). *Miljöredovisning – konsekvenser av planen Järsla Station*. Dnr: KFKS/MSN 2016/888 Projekt: 9244
- Nacka kommun. (2018). *Tunnelbana till Nacka – DP 625 och DP 625Ä*. Dnr: KFKS 2014/1027–214 Projekt: 9222
- Stockholms läns landsting. (2016). *Gestaltningprogram för tunnelbana till Nacka och Söderort*. Förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Stockholms läns landsting. (2016). *Socialkonsekvensbeskrivning, SKB – Tunnelbana till Nacka och Söderort*. Förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Ceccato, V., Langefors, L., Näsman, P. & Sundling, C. (2019). Trygghet i kollektivtrafiken i Stockholm i ett internationellt perspektiv – en handlingsplan mot sexuella trakasserier och brott i transitmiljöer. *KTH*.

Internetforum

- Boverket (2019a). [Elektronisk] *Brottsförebyggande och trygghetskapande åtgärder*. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/> [2020-02-10]
- Boverket (2020a). [Elektronisk] *Parker och grönområden*. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/hur-har-andra-gjort/parker-och-gronomraden/> [2020-02-12]
- Boverket (2020b). [Elektronisk] *Stärka demokratin*. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/kommunalplanering/medborgardialog1/varfor-satsa-pa-utokad-medborgardialog/starka-demokratin/> [2020-05-01]
- Boverket (2019b). [Elektronisk] *Resecentra och kollektivtrafiknoder*. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/hur-har-andra-gjort/resecentra-och-kollektivtrafiknoder/> [2020-02-12]
- Brottsförebyggande rådet. (2020). [Elektronisk] *Situationell prevention*. Tillgänglig: <https://www.bra.se/forebygga-brott/forebyggande-metoder/situationell-prevention.html> [2020-03-13]
- Nacka kommun. (2020b). [Elektronisk] *Järsla stationsområde Norr*. Tillgänglig: <https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/sok-projekt-pa-namn/centrala-nacka/jarsla-stationsomrade/jarsla-stationsomrade-norr-panel-startpage> [2020-02-07]
- Nacka kommun. (2020c). [Elektronisk] *Tunnelbana till Nacka*. Tillgänglig: <https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/sok-projekt-pa-namn/sickla/tunnelbana-till-nacka/> [2020-02-24]
- Nationalencyklopedin. (u.å.) *Trygg*. [Elektronisk] <https://www.ne.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/trygg> [2020-03-06]

Figurer

Figur 1. Nacka kommun & Mandaworks (2020). Underlag till illustrationsplan. https://infobank.nacka.se/ext/Bo_Bygga/stadsbyggnadsprojekt/JarlaNorr/Samråd/UnderlagIllustrationsplan.pdf

Figur 2. Nacka kommun & Mandaworks (2020). Utsnitt illustrationsplan. Plan skala 1:200 i *Järsla Norra stationstorg och gator, utformning och gestaltning av allmän plats – samråd 2020* s. 31. https://infobank.nacka.se/ext/Bo_Bygga/stadsbyggnadsprojekt/JarlaNorr/Samråd/Gestaltningprogram.pdf

Figur 3. [Fotografi] Pia Dahlman 2020

Figur 4. [Fotografi] Pia Dahlman 2020