



(O)trygghet, mobilitet och strategier

– En kvalitativ studie om kvinnors upplevelser av
(o)trygghet på Hyllie station

*Perceived safety, mobility and strategies: a qualitative study of women's
perceived safety on Hyllie train station*

Sofia Rutberg

Självständigt arbete • 30 hp

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram

Alnarp 2021



(O)trygghet, mobilitet och strategier – en kvalitativ studie om kvinnors upplevelser av (o)trygghet på Hyllie station

Perceived safety, mobility and strategies – a qualitative study of women's perceived safety on Hyllie train station

Sofia Rutberg

Handledare:	Anders Larsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Bitr. handledare:	Vanessa Stjernborg, LTH, Institutionen för teknik och samhälle
Examinator:	Gunilla Lindholm, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Bitr. examinator:	Linn Osvalder, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Omfattning:	30 hp
Nivå och fördjupning:	A2E
Kurstitel:	Independent Project in Landscape Architecture
Kurskod:	EX0859
Program:	Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram
Kursansvarig inst.:	Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning
Utgivningsort:	Alnarp
Utgivningsår:	2021
Omslagsbild:	Sofia Rutberg
Nyckelord:	<i>trygghet, otrygghet, mobilitet, mobilitetsstrategier, kollektivtrafik, Malmö</i>

Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap
Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Sammanfattning

För en miljömässigt och socialt hållbar stadsutveckling är en attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik av största vikt. För att både nya och befintliga resenärer ska kunna, och vilja, använda sig av kollektivtrafiken är det viktigt att resenärerna kan känna sig trygga. Detta gäller inte enbart ombord på kollektivtrafiken utan även på kollektivtrafik-hållplatsen och på vägen till eller från hållplatsen.

Uppsatsens syfte är att undersöka hur en specifik plats i Malmö, Hyllie station, och vägen till och från stationen, upplevs ur ett trygghetsperspektiv samt hur detta påverkar kvinnors dagliga mobilitet. Genom att observera stationen, följa med kvinnorna i deras förflyttning från stationen och därefter genomföra uppföljningsintervjuer, ges en djup inblick i hur stationen och vägen till och från stationen upplevs, och hur upplevelsen påverkar kvinnorna.

Studien visar att (o)trygghet är ett komplext fenomen som kräver en holistisk förståelse. Det finns ett flertal aspekter som påverkar den upplevda tryggheten: platsens specifika karaktärsdrag (bestående av den fysiska och sociala miljön), våra föreställningar om platser, samt sociala kategorier och maktrelationer. Det som hade störst påverkan på den upplevda (o)tryggheten för kvinnorna i studien var dock den sociala miljön, det vill säga sammansättningen av människor på platsen.

Hur upplevelsen påverkar kvinnornas dagliga mobilitet är också komplext. För att hantera känslor av otrygghet använder kvinnorna ett flertal mobilitetsstrategier. Det kan till exempel handla om att välja andra vägar kvällstid, att ständigt vara uppmärksam på sin omgivning eller om att vara i kontakt med vänner/familj över telefon. Dessa strategier påverkar dels kvinnornas förflyttning i sig, men också hur förflyttningen upplevs och känns i kroppen.

Abstract

An accessible and attractive public transport system is of great importance in order to achieve an environmentally and socially sustainable urban development. One important aspect concerning the accessibility of public transport is that public transport users can feel safe, both during the journey, but also on public-transport nodes and on the walk to/from these nodes.

This essay aims to investigate how a specific transport node in Malmö, Hyllie train station, and the journey to and from the station, are experienced from a safety perspective and how the experience affects women's daily mobility. This is done through an in-depth qualitative study with six participating women using observations and interviews as main methods.

The study shows that perceived safety is a complex phenomenon that requires a holistic understanding. The study finds that perceived safety is mainly affected by three components: the specific characteristics of place (composed by the physical and social environment), our notions of place, and finally, by social categories/power relations. Even though all of these components are important, what seemed to be most significant based on the study was the social environment.

Moreover, the study shows that women's mobility is affected by their own perceived safety in several ways. This becomes visible through the multiple mobility strategies that the women utilize in order to fulfill their desired movement. This in turn affects both the actual movement, and how the movement is experienced.

Förord

Detta examensarbete blir det avslutande momentet på en lärorik resa, från samhällsplanerarprogrammet i Lund till masterprogrammet i hållbar stadsutveckling vid SLU Alnarp. Under dessa år har mitt stora intresse för frågor kopplade till social hållbarhet och rättvisa löpt som en röd tråd och präglat ämnesval på allt från hemtentor till kandidat- och slutligen masteruppsats. I denna studie har jag fått chansen att fördjupa mig i ett ämne som jag tror är mycket viktigt för både en socialt och miljömässigt hållbar stadsutveckling, hur kollektivtrafikhållplatser och vägen till och från hållplatser upplevs ur ett trygghetsperspektiv samt hur det påverkar vår dagliga mobilitet.

Denna studie utgår från att individers erfarenheter är relevant och viktig kunskap som måste tillvaratas för en inkluderande och hållbar stadsutveckling. Därför vill jag för det första ge ett varmt tack till de kvinnor som ställt upp som intervjupersoner och därmed möjliggjort studiens genomförande. Jag vill även tacka min handledare vid SLU, Anders Larsson, för hjälp med praktiska frågor och slutgiltig genomläsning. Denna uppsats har skrivits i samarbete med K2 – nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. Därför vill jag också tacka den projektgrupp där jag ingått. Framför allt vill jag rikta ett varmt tack till Vanessa Stjernborg som ingått i projektgruppen och som varit min huvudsakliga handledare. Tack för goda råd under hela processen! Slutligen vill jag också tacka mina vänner och min familj för det stöd jag fått, från de första trevande utkasterna till färdig uppsats.

Sofia Rutberg

Malmö, 12 maj 2021

Innehållsförteckning

1. Inledning	1
1.1 Syfte och frågeställningar.....	4
1.2 Avgränsningar	5
1.3 Disposition	6
2. Teori	7
2.1 Mobilitet och tillgänglighet.....	7
2.2 Upplevd (o)trygghet.....	9
2.2.1 Begreppets definition	9
2.2.2 Förklaringsmodeller.....	10
2.3 Otrygghet och mobilitetsstrategier	18
2.4 Denna studies bidrag.....	21
3. Geografisk kontext: Malmö och Hyllie.....	22
3.1 Malmö	22
3.1.1 Malmös kollektivtrafik.....	22
3.1.2 Otrygghet i Malmö.....	23
3.2 Hyllie – södra Malmös nya centrum.....	24
3.2.1 Hyllie station	26
3.2.2 Visionen om Hyllie - en levande (och trygg) stadsdel.....	27
4. Metod	29
4.1 En kvalitativ forskningsansats.....	29
4.2 Hyllie som geografisk kontext.....	29
4.3 Litteraturöversikt	30
4.4 Metoder för insamling av empiriskt material	30
4.4.1 Observationer	30
4.4.2 Kvalitativa intervjuer: promenad, foton och uppföljning	32
4.5 Analysmetod.....	34
4.5.1 Observationer	34
4.5.2 Intervjuer	34
4.6 Forskningsetik	37

5. Resultat och analys	38
5.1 Observationer från stationen	38
5.2 Analys av intervjuer	43
5.2.1 Bakgrund	43
5.2.2 Upplevelser av Hyllie station.....	45
5.2.3 Upplevelser av vägen till och från Hyllie station.....	53
5.2.4 Upplevelsens påverkan på den dagliga mobiliteten	62
6. Diskussion	69
6.1 Diskussion av resultat/analys	69
6.1.1 Upplevelser av Hyllie station samt vägen till och från Hyllie station	69
6.1.2 Upplevelsens påverkan på den dagliga mobiliteten	73
6.2 Metoddiskussion	76
7. Avslutande ord.....	79
8. Referenser	81
Bilaga 1. Intervjuguide.....	88

1. Inledning

För att fullt ut kunna delta i samhället har individens möjlighet att förflytta sig i rummet blivit avgörande (Adey 2010:3; Flamm & Kauffman 2006; Lucas 2012).

Därmed blir ett transportsystem som är tillgängligt för alla av största vikt utifrån ett jämlikhetsperspektiv (Levy 2013; Henriksson & Lindkvist 2020). Här spelar kollektivtrafiken en betydelsefull roll. Många är beroende av möjligheten att åka kollektivt för att kunna nå vardagens viktiga målpunkter som skola, arbetsplats och sociala nätverk (Hine & Mitchell 2001; Stjernborg & Nilsson 2018). En kollektivtrafik som är tillgänglig för alla samhällsgrupper kan således förstås som en grundläggande förutsättning för en socialt hållbar stadsutveckling. Kollektivtrafiken är dock inte bara viktig ur ett socialt perspektiv utan också ur ett miljömässigt hållbarhetsperspektiv. Med tanke på de stora koldioxidutsläpp som transportsektorn står för är en konkurrenskraftig kollektivtrafik en förutsättning för att kunna nå klimatmålet om ett sammanlagt nettoutsläpp om noll till år 2045 (Stjernborg & Nilsson 2018).

I arbetet med att göra kollektivtrafiken till ett konkurrenskraftigt alternativ har effektivisering och restidsoptimering stått i centrum (Stjernborg 2021). Att få människor att uppleva kollektivtrafiken som attraktiv handlar dock inte bara om att göra resan kostnads- och tidsmässigt effektiv. Resenärerna måste också kunna känna sig trygga. Detta gäller inte bara under själva resan, utan också på hållplatsen och under vägen till och från hållplatsen (Ceccato & Newton 2015).

Individens upplevda otrygghet, det vill säga rädsla för att utsättas för våld eller hot om våld, i det offentliga rummet har stor påverkan på hur tillgängligt transportsystemet är (Church, Frost & Sullivan 2000). Särskilt påtagligt är detta för kvinnor. I många studier synliggörs att kvinnor konsekvent upplever mer otrygghet i det offentliga rummet jämfört med män (Valentine 1989; Listerborn 2002; May, Rader & Goodrum 2010). Detta tar sig uttryck, och påverkar kvinnors liv negativt, på flera olika sätt (Vera-Grey & Kelly 2020). I relation till kollektivtrafik kan otrygghet medföra att kvinnor avstår från kollektiva resor helt och hållet vilket begränsar mobiliteten och därmed också kvinnors handlingsutrymme (Loukaitou-Sideris 2015). Att utforma hållplatsmiljöer och stråk kring kollektivtrafik så att de upplevs som trygga blir därmed en viktig fråga utifrån ett tillgänglighetsperspektiv (Henriksson 2020).

Covid-19-pandemin har fått till följd att många människors behov av att förflytta sig i vardagen har förändrats. Många arbetar hemifrån och behöver inte längre pendla till sitt arbete (WSP 2020). Det är dock fortfarande många som inte har möjlighet att välja bort att transportera sig och som inte heller har tillgång till bil. Detta har bland annat visat sig i en enkätundersökning genomförd i Malmö. Undersökningen visade att framförallt kvinnor, och personer med lägre inkomst, även under pandemin har haft ett fortsatt behov av att resa till sitt arbete (Bohman, Ryan, Stjernborg & Nilsson 2021). Så även om pandemin möjligen får följder för vårt framtida behov av förflyttning är det fortfarande viktigt att de som behöver åka kollektivt kan göra det, och också känna sig trygga.

I Malmö är den upplevda otryggheten bland stadens invånare ett stort problem. År 2019 var det 74 procent som upplevde oro för att utsättas för någon typ av brott. Vidare visade Malmö stads områdesundersökning från 2018 att cirka 15 procent av de svarande har avstått från att åka tåg eller buss på grund av upplevd otrygghet (Malmö stad 2019a). Samtidigt pågår i Malmö just nu flera stora stadsutvecklingsprojekt där kollektivtrafiken har en central roll (Grundström 2018). Ett av dessa utvecklingsområden är Hyllievång som är beläget i södra Malmö. År 2010 invigdes Hyllie station i samband med att Citytunneln, en tågtunnel som knyter samman Malmö C, Triangeln och Hyllie, öppnades. Därefter har en omfattande stadsutveckling, präglad av ideal om en funktionsblandad stad, pågått och både bostäder, arbetsplatser och nöjesliv har tillkommit (Isaksson & Heikkinen 2018). År 2016 var det varje vardag omkring 20 000 resenärer som reste till eller från Hyllie station (Region Skåne 2016). Stationen är alltså en viktig knutpunkt som många människor passerar dagligen för att kunna nå de målpunkter de behöver.

Som tidigare nämnts är trygghet en viktig förutsättning för att kollektivtrafiken både ska locka nya resenärer och för att den ska kunna användas av de som redan idag är beroende av den. I Malmö stads områdesundersökning (2019a) ges dock inga djupare svar på hur den upplevda otryggheten påverkar individens dagliga mobilitet eller hur olika miljöer upplevs ur ett trygghetsperspektiv. Vidare saknas kunskap om trygghetsläget specifikt i Hyllievång.

I studier av kollektivtrafik och transportsystem har kvantitativa metoder länge dominerat. Med anledning av de stora kostnader som infrastrukturinvesteringar medför har det inom transportplaneringen funnits ett behov av att kunna räkna på

samhällsekonomisk nytta genom olika kalkyler. Dessa typer av ekonomiska modeller ger dock inget utrymme för frågor om rättvisa och jämlikhet. Resandets betydelse för det dagliga livet och människors erfarenheter, värderingar och uppfattningar har länge varit åsidosatta (Henriksson & Lindkvist 2020). Det finns därmed ett stort behov av att komplettera de kvantitativa studierna med kvalitativa studier för att fånga och synliggöra andra dimensioner än vad de kvantitativa metoderna förmår (Honkaniemi, Wimark, Juárez, Lagerqvist & Rostila 2017).

Även i studier som mer specifikt har fokuserat på upplevd trygghet i kollektivtrafik och transitmiljöer är kvantitativa metoder vanligt förekommande (se till exempel Yavuz & Welch 2010; Ceccato 2013; Stark & Meschik 2018). De kvalitativa studier som gjorts har vidare fokuserat mer generellt på hur upplevd (o)trygghet påverkar mobilitet (se till exempel Koskela 1997; Loukaitou-Sideris 2015; Stjernborg 2017), men inte specifikt på hur den upplevda tryggheten på, och på vägen till eller från, kollektivtrafikhållplatser påverkar den dagliga mobiliteten.

I en kvantitativ studie av Ceccato (2013:98) där upplevd (o)trygghet i Stockholms tunnelbanesystem undersöktes visade det sig att det som upplevdes som mest otryggt var stationen samt vägen till och från stationen. Däremot kunde studien inte förklara *varför* denna del av resan upplevdes som mest otrygg. För att kunna svara på detta menar Ceccato (2013:98–99) att individens rörelsemönster måste studeras i detalj för att på så vis kunna fånga de platser och miljöer individen passerar på väg till stationen. För att kunna möta behovet av trygga kollektivtrafikhållplatser och en trygg förflyttning till och från hållplatsen behövs det således mer kunskap kring hur dessa miljöer upplevs från individens eget perspektiv och om hur upplevelsen påverkar mobiliteten. Därmed behövs mer forskning som inkluderar resenärernas uppfattningar, tankar och erfarenheter (Levin 2015).

1.1 Syfte och frågeställningar

Studiens syfte är att undersöka hur kollektivtrafikhållplatser och vägen till och från hållplatser upplevs ur ett trygghetsperspektiv samt hur detta påverkar kvinnors dagliga mobilitet. För att genomföra studien har Hyllie station valts ut som geografisk kontext då denna tågstation har stor betydelse för Malmös stadsutveckling. Vidare kan Hyllie ses som ett bra exempel på samtidens dominerande planeringsideal, den funktionsblandade staden. Kunskap om hur ett område, som planerats efter detta ideal, upplevs från ett trygghetsperspektiv kan därmed fungera som ett viktigt inspel i kommande stadsutveckling.

I centrum för studien står erfarenheter och berättelser från sex kvinnor som dagligen använder Hyllie station. Genom tre kvalitativa metoder: observationer, promenadintervjuer och uppföljningsintervjuer ges möjligheten till djupgående kunskap om de miljöer som kvinnorna vistas i när de förflyttar sig, hur de upplever förflyttningen, och hur upplevelsen påverkar dem. Förhoppningen är att denna kunskap kan bidra till att förbättra planeringen och utformningen av hållplatsmiljöer och de miljöer som individer passerar på vägen till eller från hållplatsen. Denna kunskap kan således bli en viktig pusselbit för att skapa en tillgänglig och inkluderande kollektivtrafik för alla. För att uppnå studiens syfte har följande forskningsfrågor formulerats:

- Hur upplever kvinnorna Hyllie station, och förflyttningen till och från Hyllie station, ur ett trygghetsperspektiv?
- Hur påverkar upplevelser av (o)trygghet på, och under vägen till och från, Hyllie station kvinnornas dagliga mobilitet?

1.2 Avgränsningar

Studien avgränsas till att primärt behandla upplevelsen av Hyllie station samt förflyttningen till och från stationen. Detta då både nationella och internationella studier visat att den upplevda otryggheten kopplat till kollektivtrafikresan är som störst på och kring hållplatsen (Ceccato 2013:98–99; Loukaitou-Sideris 2012). Därmed är det inte själva resan med kollektivtrafik som står i centrum för undersökningen, även om vissa aspekter av (o)trygghet ombord på kollektivtrafiken också belyses.

Studien är vidare avgränsad till att undersöka individens *upplevelse* av (o)trygghet. Detta då upplevelsen i sig, oavsett risken för att utsättas för brott, har makten att påverka individens handlande (Ceccato 2013:18; Chowdhury & Van Wee 2020). Studien syftar därmed inte till att undersöka den faktiska risken för att bli utsatt för brott, även om detta också är en viktig aspekt kopplad till tillgänglighet och mobilitet.

Att det är individens upplevelse som står i centrum för studien medför också att de observationer som görs inom ramen för studien framför allt fyller funktionen av att vara en bakgrund till intervjuerna. Därmed kommer studien inte inkludera en djupgående och heltäckande platsanalys.

Studien är också avgränsad till att undersöka *kvinnors* upplevelse av (o)trygghet. Detta med utgångspunkt i att kön visat sig ha stor betydelse för den upplevda (o)tryggheten (se till exempel May, Rader & Goodrum 2010). Kvinnor är dock inte en homogen grupp och utöver kön finns också flera andra sociala kategorier som påverkar upplevelsen, till exempel etnicitet, funktionsförmåga och ålder. I denna studie ingår vita kvinnor utan funktionsnedsättning i åldersspannet 26–55 år. Detta medför att studien *inte* syftar till att belägga eller förklara skillnader i upplevelsen av (o)trygghet med utgångspunkt i sociala kategorier.

Slutligen är studien geografiskt avgränsad till Hyllie station samt till de miljöer som intervjupersonerna passerar under förflyttningen till och från stationen.

1.3 Disposition

Uppsatsen är disponerad enligt följande: Efter det inledande kapitlet följer teorikapitlet där teori och tidigare forskning om mobilitet, upplevd (o)trygghet och mobilitetsstrategier redovisas. Därefter följer det tredje kapitlet där en bakgrundsbeskrivning av Malmö och Hyllievång ges. I det fjärde kapitlet beskrivs uppsatsens metod. I det femte kapitlet presenteras och analyseras studiens empiriska material. I uppsatsens sjätte kapitel diskuteras empirin i relation till tidigare forskning och uppsatsens frågeställningar besvaras. Det avslutande, sjunde, kapitlet innehåller uppsatsens slutsats samt förslag till vidare forskning.

2. Teori

Denna studie syftar till att, genom att sätta individers erfarenheter i centrum, undersöka hur den upplevda (o)tryggheten på och kring Hyllie Station påverkar individers dagliga mobilitet. Med utgångspunkt i detta syfte blir tre begrepp centrala för uppsatsen: mobilitet, upplevd (o)trygghet och mobilitetsstrategier. I detta kapitel görs en genomgång av begreppen och den förståelse för respektive begrepp som utgör studiens utgångspunkt redovisas. De teoretiska resonemang och den tidigare forskning som presenteras i avsnittet lägger sedan grunden för analysen av det empiriska materialet.

2.1 Mobilitet och tillgänglighet

I vardagligt tal kan mobilitet förstås som en förflyttning från en plats till en annan. Den fysiska förflyttningen är det som transportforskningen studerat i störst utsträckning. Den fysiska rörelsen har kopplats bort från den mänskliga kroppen och mycket fokus har lagts på att beräkna, analysera och modellera förflyttningar för att optimera transportsystemet (Cresswell 2010). Under början av 2000-talet skedde dock ett skifte i förståelsen för vad mobilitet kan innebära. Under denna period har bland annat sociologerna Mimi Sheller och John Urry haft betydande roller i att utveckla 'the new mobilities paradigm', inom vilket det lyfts fram att mobilitet handlar om mycket mer än fysisk förflyttning (Henriksson & Lindkvist 2020).

En annan forskare som haft stor betydelse för ett utvidgat perspektiv på mobilitet är Tim Cresswell. Cresswell (2010) menar att mobilitet innefattar tre intimt sammankopplade aspekter: den fysiska rörelsen, representation och praktik. Den fysiska rörelsen beskrivs av Cresswell (2010:19) som: "the raw material for the production of mobility". Den fysiska rörelsen kan mätas, analyseras, karteras och modelleras. Men studier av enbart den fysiska rörelsen hjälper oss inte förstå varken mobilitetens socialt konstruerade mening eller hur den förkroppsligas och praktiseras. Därmed understryker Cresswell (2010) vikten av att även undersöka mobilitetens *representation*, det vill säga den socialt konstruerade mening som mobilitet tillskrivits i olika kontexter. Slutligen finns också den mobila *praktiken*. Praktiken är mobilitetens förkroppsligade dimension och innefattar hur förflyttningen upplevs och känns genom den mänskliga kroppen. Upplevelsen av att förflytta sig är inte konstant utan varierar: "Sometimes we are tired

and moving is painful, Sometimes we move with hope and a spring in our step” (Cresswell 2010:20).

Forskningen inom ‘the new mobilities paradigm’ har vidare synliggjort att mobilitet inte är en jämnt fördelad resurs (Cresswell 2010). Att kunna röra sig, hur ofta, och hur snabbt påverkas av maktrelationer (Hannam, Sheller & Urry 2006). Maktrelationer, och vem du är, påverkar också den mobila *praktiken*: ”A man and a woman, or a businessman and a domestic servant, or a tourist and a refugee may experience a line of a map linking A and B completely differently” (Cresswell 2010:21). Förståelsen av mobilitet som något mer än en förflyttning från a till b är en central utgångspunkt för uppsatsen. Genom att uppmärksamma även mobilitetens praktik belyses att den subjektiva *upplevelsen* av mobilitet är central.

Så vad innebär förståelsen av mobilitet som en ojämnt fördelad resurs för individers dagliga liv? Att kunna förflytta sig, att vara mobil, har många olika värden. Till exempel har möjligheten att kunna ta en promenad ett viktigt värde för hälsan (Loukaitou-Sideris 2006). Det som är mest centralt är dock mobilitet i relation till tillgänglighet, till de platser och människor en individ både vill och behöver nå (Ureta 2008). Dagens samhälle är utformat på så vis att människor förväntas kunna förflytta sig i stor utsträckning för att kunna ta sig till viktiga målpunkter. Således blir ett tillgängligt transportsystem nödvändigt för att ge alla människor jämlika förutsättningar (Hine & Mitchell 2001).

Kopplat till detta har tidigare forskning identifierat ett antal barriärer som påverkar individers tillgänglighet (och mobilitet). Cass, Shove och Urry (2005) belyser fyra typer av barriärer: finansiella, fysiska, organisatoriska och temporala. Med den *finansiella* barriären menas att alla förflyttningar medför någon typ av ekonomisk kostnad. Detta gäller även för förflyttningar som i sig är gratis: ”even walking needs decent shoes or boots” (Cass, Shove & Urry 2005:549).

Den *fysiska* barriären belyser samspelet mellan individers fysiska funktion och det offentliga rummets fysiska utformning. Att kunna kliva på en buss är inte fysiskt möjligt för alla.

Med den *organisatoriska* barriären avses att individers möjlighet att kunna förflytta sig i stor utsträckning påverkas av hur transportsystemet är organiserat. Det räcker inte att det finns en buss, bussen måste också köra till den plats dit individen behöver komma.

Slutligen avser den *temporal* barriären hur transportmöjligheter sammanfaller med individens tidsrumsliga organisering. Att till exempel jobba på natten kan medföra att ingen kollektivtrafik finns tillgänglig.

Church, Frost och Sullivan (2000) framför ett liknande resonemang om barriärer som påverkar tillgänglighet. De har dock ett viktigt tillägg, nämligen otrygghet som mobilitetsbarriär. Då denna studie specifikt syftar till att undersöka kopplingen mellan upplevd (o)trygghet och individens dagliga mobilitet blir detta begrepp centralt för uppsatsen.

2.2 Upplevd (o)trygghet

Detta avsnitt inleds med att begreppet upplevd (o)trygghet förklaras och definieras. Därefter presenteras tidigare forskning om vilka aspekter som påverkar den upplevda (o)tryggheten.

2.2.1 Begreppets definition

Upplevd otrygghet kan i vardagligt tal innefatta många olika aspekter. Det som står i centrum för denna studie är dock otrygghet i form av oro eller rädsla för att utsättas för våld eller hot om våld. Denna typ av otrygghet benämns ofta som rädsla för brott (eng. fear of crime) och har länge studerats inom kriminologisk forskning. Trots detta är innebörden av begreppet fortfarande omtvistat (Pain 2000; Warr 2000; Melde 2011; Doran & Burgess 2012:68). Doran och Burgess (2012:68) argumenterar för att mycket av den förvirring som uppstått kring begreppet kan härledas från ett misslyckande med att skilja på känslor (vad vi känner) och kognition (vad vi tänker). Både Warr (2000) och Ferraro (1995) understryker att rädsla *inte* är en kognitiv process där information bearbetas (det vill säga en medveten bedömning av risk). Rädsla för brott, menar Warr (2000) måste istället förstås som: "...a feeling of alarm or dread caused by an awareness or expectation of danger..." (453). Att rädsla för brott handlar om en känsla, som dessutom påverkas av många aspekter, lyfts även fram av Koskela (1997): "...feelings are not a mathematical function of actual risks but rather highly complex products of each individual's experiences, memories and relations to space" (304).

Vidare argumenterar Pain (2000) för att rädsla för brott inte är konstant och inte heller en 'egenskap' som vissa har och andra inte. För Pain (2000) är rädsla för brott något som vi alla upplever i varierande utsträckning under livet och som påverkas av

såväl våra tidigare erfarenheter som av den specifika situation vi befinner oss i. Rädsla för brott kan utifrån detta perspektiv förstås som både subjektivt och situationellt (Listerborn 2002:74).

Rädsla för brott kan få omfattande negativa konsekvenser. Detta gäller både på ett individuellt plan men också på samhällsnivå. För individen kan rädsla för brott resultera i en inskränkning av individens rörelsefrihet (Ceccato 2013:15). På samhällsnivå kan rädsla för brott bli ett hinder för vardaglig interaktion mellan människor och därmed underminera den mellanmänniska tilliten. Om många i ett samhälle inte vågar lämna bostaden på kvällen eller inte vågar passera genom vissa delar av staden, då är det svårt att förneka den kraft som rädslan har för att "...tear the social fabric asunder" (Warr 2000:482).

Med utgångspunkt i ovanstående definitioner definieras rädsla för brott i denna studie som: en *känsla* av rädsla eller oro kopplat till ett upplevt hot om att falla offer för någon form av våld eller trakasserier. Känslan är inte konstant, utan varierar dels beroende på *vem* man är och vilka erfarenheter man har samt *var* man är. I uppsatsen kommer 'rädsla för brott' och 'upplevd (o)trygghet' användas synonymt.

Slutligen kan också tilläggas att det inte bara är rädsla för brott som kan påverka individers dagliga mobilitet ur ett trygghetsperspektiv. Även upplevd trafiksäkerhet kan påverka mobiliteten. Att känna sig otrygg i trafiken kan leda till att människor, särskilt äldre, avstår från att röra sig i staden vilket inskränker mobiliteten och minskar möjligheten att kunna utföra nödvändiga aktiviteter (Smidfelt Rosqvist m.fl 2010).

2.2.2 Förklaringsmodeller

Med anledning av de negativa konsekvenser som rädsla för brott får för både individ och samhälle (Warr 2000; Ceccato 2013:15–16) har många studier gjorts i syfte att undersöka vilka aspekter som påverkar den upplevda (o)tryggheten. I detta avsnitt ges först en överblick över hur *platsen* visat sig påverka rädsla för brott samt hur detta hänger samman med stadsplanering. Därefter presenteras hur *mentala kartor* påverkar rädsla för brott. Sedan presenteras förklaringar som framförallt påvisat betydelsen av *sociala kategorier och maktrelationer*. Avsnittet avslutas med en diskussion kring vikten av att inkludera alla dessa perspektiv för en holistisk förståelse av (o)trygghet, vilket också är den utgångspunkt som används i denna studie.

Platsens karaktärsdrag

Inom kriminologisk forskning har *plats* spelat en viktig roll för att förstå när och hur brott sker. Här har den fysiska miljöns utformning visat sig ha en betydelse då den kan facilitera, eller motverka, kriminell aktivitet (Ceccato 2013:31). I sammanhanget är det dock viktigt att understryka att den faktiska risken för att bli utsatt för ett brott, mätt genom till exempel antal brott per capita på en viss plats, inte nödvändigtvis sammanfaller med vilka platser som *upplevs* som mest otrygga (Loukaito-Sideris 2006). Kopplat till detta blir det tydligt att inte bara brott, utan också rädsla för brott har en geografisk dimension.

För att förstå hur en plats karaktärsdrag påverkar den upplevda (o)tryggheten kan en indelning göras mellan den fysiska och den sociala miljön. Den fysiska miljön utgörs av en plats materiella aspekter: “the buildings, streets and alleyways, sidewalks, open spaces, and other micro-environments that represent the settings of everyday life” (Loukaitou-Sideris, citerad i Ceccato 2012:6). Den sociala miljön å andra sidan innefattar den sociala sammansättningen på en plats, vem som rör sig i rummet och om rummet är befolkat eller tomt (Andersson 2001). Nedan kommer aspekter i den fysiska respektive sociala miljön som påverkar den upplevda (o)tryggheten redovisas. Därefter följer ett avsnitt som beskriver hur den fysiska miljön hänger samman med den sociala miljön i relation till stadsplanering.

Den fysiska miljön

Vad gäller den fysiska miljön har tidigare forskning visat att förekomsten av så kallade miljömässiga olägenheter (eng. environmental incivilities) påverkar den upplevda tryggheten negativt (Hale 1996). Miljömässiga olägenheter kan utgöras av till exempel synligt skräp, klotter och övergivna byggnader (Smith 1987; Warr 2000; Loukaitou-Sideris 2012). Dessa olägenheter påverkar den upplevda tryggheten negativt då de fungerar som en signal för fara. De signalerar att ett område eller en plats är i ‘förfall’ och att ingen kontrollerar platsen (Hale 1996; Warr 2000).

Det finns också andra aspekter i den fysiska miljön som påverkar särskilt kvinnors upplevda trygghet negativt. Platser som upplevs som slutna, som parkeringshus och gång- och cykeltunnlar, tenderar att upplevas som otrygga. Framför allt beror detta på att möjligheten att ta sig därifrån upplevs som begränsad (Valentine 1989; Andersson 2001). Begränsade siktlinjer, bristfällig belysning och avsaknad av

möjlighet till 'naturlig övervakning', det vill säga att kunna bli sedd av andra människor, skapar också obehag. Detta då det blir svårt att få en överblick över platsen, vilket ger möjlighet för potentiella förövare att gömma sig (Andersson 2001; Doran & Burgess 2012:40; Loukaitou-Sideris 2012). Just betydelsen av gatubelysning, där förbättrad belysning tenderar att öka den upplevda tryggheten, har också uppmärksamats i en studie av Herbert och Davidsson (1994).

Vad gäller kollektivtrafikhållplatser mer specifikt har det visat sig att mikromiljön på och kring stationen har stor betydelse för den upplevda tryggheten. Exempelvis har sådant som omkringliggande byggnaders täthet och höjd, utformning på gator och entréer, samt aspekter som påverkar möjligheten till naturlig övervakning visat sig vara betydelsefulla (Ceccato 2013:47). På stationen har vidare potentiella gömställen som mörka hörn med otillräcklig belysning också utpekats som något som påverkar tryggheten negativt. Avsaknad av information, som korrekta skyltar för att kunna orientera sig på en ny station, påverkar också tryggheten negativt (Ceccato 2013:48–49).

Slutligen kan också förekomsten av övervakningskameror påverka den upplevda tryggheten (Ceccato 2013:52). Här har dock studier visat att även om den upplevda tryggheten generellt sett ökar när övervakningskameror finns synliga, så tenderar de inte att öka kvinnors trygghet. Kamerorna kan visserligen fånga ett brott på film, men upplevs inte hjälpa för att förebygga brottet i sig (Ortiz Escalante 2019:230)

Den sociala miljön

Som tidigare nämnts innefattar den sociala miljön den sammansättning av människor som finns i rummet (Andersson 2001). Här har tidigare forskning visat att precis som att det finns miljömässiga olägenheter, finns det också sociala olägenheter (eng. social incivilities) som påverkar trygghetskänslan negativt (Hale 1996). Dessa sociala olägenheter handlar framför allt om närvaron av människor som kan upplevas som hotfulla, till exempel missbrukare eller 'stökiga' ungdomsgäng som stör ordningen. Liksom i fallet med miljömässiga olägenheterna påverkar även de sociala olägenheterna upplevelsen av (o)trygghet på så vis att de framkallar en känsla av att 'vad som helst kan hända' (Hale 1996; Warr 2000).

En annan aspekt i den sociala miljön som påverkar trygghetskänslan är närvaron, eller frånvaron, av andra människor. Ödsliga platser har i flera studier belagts som något

som påverkar tryggheten negativt (Valentine 1989; Loukaitou-Sideris 2012; Ortiz Escalante 2019:213). Detta beror framför allt på att på en öde plats finns det ingen som kan se i fall något obehagligt skulle inträffa och det finns inte heller någon som kan komma till undsättning (Ceccato 2013:49; Andersson 2001). Samtidigt bör det dock tilläggas att för kvinnor innebär inte närvaron av andra människor *alltid* ökad trygghet: "En okänd man, eller ett gäng med flera okända män, upplevs som hotfullare än ett helt tomt rum" (Andersson 2001:40). Detta är något som även belyses av Warr (2000) som menar att även om närvaron av andra människor normalt sett motverkar rädsla så blir effekten den motsatta om "...those 'others' are perceived to be dangerous persons" (Warr 2000:477).

Den sociala miljön är vidare nära sammankopplad med tidpunkt på dygnet, veckodag och årstid. Dessa tre aspekter påverkar vem, och hur många, som rör sig i rummet. På natten är det vanligen färre människor i rörelse och på helgnätter kan det röra sig berusade människor i rummet som upplevs som hotfulla. På sommaren är det mer liv och rörelse, medan det motsatta gäller för vintern (Andersson 2001).

Ytterligare en aspekt i den sociala miljön som kan påverka den upplevda tryggheten är närvaron av polis. Här är dock den tidigare forskningen tudelad. Närvaron av polis har i tidigare studier visat sig både öka och minska den upplevda tryggheten. En förklaring till att polisens närvaro inte alltid ökar den upplevda tryggheten är att polisen närvaro kan tolkas som ett tecken på fara. Vidare kan effekten av polisens närvaro också påverkas av tidigare (negativa) erfarenheter (Kochel & Nouri 2020).

På ett mer övergripande plan finns det också tidigare forskning som visar att den upplevda (o)tryggheten påverkas av den sociala integreringen i ett område (Doran & Burgess 2012:36). Med detta menas att rädslan för brott tenderar att minska om grannarna i ett område har kontakt med varandra, antingen direkt eller indirekt genom till exempel lokalt föreningsliv. Detta då en sådan social sammanhållning medför en typ av social kontroll som både kan minska risken, och rädslan, för brott (ibid).

Att planera för trygghet – kopplingen mellan den fysiska och sociala miljön

Utifrån ovanstående genomgång står det klart att platsens karaktärsdrag spelar roll för den upplevda (o)tryggheten och att upplevelsen påverkas både av den fysiska och sociala miljön. Det bör dock understrykas att den fysiska och sociala miljön på en plats är tätt sammanlänkade. Den fysiska strukturen kan sägas fungera som en behållare för

social aktivitet, där utformningen kan uppmuntra eller motverka vissa typer av beteenden (Ceccato 2012). Med utgångspunkt i den otrygghet som ödsliga rum tenderar att skapa och i relation till individens dagliga mobilitet har således den fysiska planeringen en viktig uppgift i att skapa förutsättningar för *samtidig närvaro* i transportrummet¹ (Aretun 2009). Enligt Aretun (2009) kan denna samtida närvaro uppnås framförallt på två sätt: antingen genom att öka mängden människor som förflyttar sig på vägnäten eller genom att öka den rumsliga och visuella kontakten mellan de som befinner sig inomhus och de som passerar utomhus.

Många av de bostadsområden som byggdes i Sverige under efterkrigstiden utgick från ett funktionalistiskt stadsplaneringsideal där bostäder, handel, arbetsplatser och andra funktioner centrerades till geografiskt separerade områden (Särnbratt 2006:40). Bakgrunden till detta var dåtidens funktionsblandade, täta städer som i kombination med en tilltagande privatbilism skapade problem med trängsel och trafikrisker. För att lösa problemen planerades de områden som byggdes från 1950-talet och framåt istället utifrån idén om trafikseparering, där gång- och cykelvägar separerades från biltrafiken och där genomfartstrafik undveks. Denna typ av planering kan dock få oönskade effekter. När områden domineras av en funktion leder detta till att få människor rör sig regelbundet i rummet, vilket ökar den upplevda otryggheten (Aretun 2009). Vidare karaktäriseras många av de bostadsområden som byggdes under denna tid av att husens framsidor är vända inåt, mot en gemensam gård. De som ska passera genom området blir då hänvisade till ett gång- och cykelnät på baksidan av husen, vilket försvårar möjligheten till visuell kontakt mellan de som är inne i husen och de som passerar förbi (ibid).

Idag är det istället ett annat stadsplaneringsideal som dominerar den svenska fysiska planeringen, den täta funktionsblandade staden (Bellander 2005). Att eftersträva funktionsintegrerade stadsmiljöer där arbetsplatser, boende och service samlokaliseras har blivit en viktig strategi för att skapa goda livsmiljöer och stödja en hållbar utveckling. De effekter som planeringsidealet förväntas ge är många. Bland annat kan behovet av bilen minska då avstånden mellan de platser en individ behöver nå på daglig basis minskar. Det som dock är mest centralt i relation till denna studie är de

¹ Med transportrum avses: ”vägbanan och det omgivande fysiska rummet som människor ser vid förflyttning från en destination till en annan” (Aretun 2009:5).

möjligheter den täta funktionsblandade staden erbjuder för att befolka stadsrummet över dygnets alla timmar (ibid). Genom en fysisk struktur där verksamheter och bostäder samlokaliseras ökar flödet av människor i rummet vilket möjliggör den 'samtidiga närvaron' som ökar den upplevda tryggheten (Aretun 2009; Hong & Chen 2014).

Mentala kartor

Utöver platsens karaktärsdrag är också *mentala kartor* något som påverkar individens rädsla för brott. Mentala kartor kan kortfattat förklaras som de föreställningar vi har om olika platser som formas dels av en direkt upplevelse av miljön, men också indirekt genom till exempel hur en plats representeras i media, i konst eller i en kartatlas (Holloway & Hubbard 2013:48).

Föreställningar om trygga och otrygga platser formas genom en mängd influenser. Det kan handla om att ha varit utsatt för våld på en plats, men också om att ha varit i en obehaglig situation där 'inget hände'. Det kan handla om att se något hända, om nyhetsrapportering i media och om berättelser från familj, vänner och bekanta (Stanko 1992; Koskela 1997; Listerborn 2002:96; Loukaitou-Sideris 2012). Särskilt påtagligt är detta för kvinnor. Från tidig ålder blir kvinnor översköjlda av varningar och råd, från både föräldrar, polis och skola om: "...the risk of *stranger danger* and how to *keep safe*" (Loukaitou-Sideris 2012:87). Kvinnor socialiseras alltså in i att se det offentliga rummet som något farligt, särskilt på natten (Ortiz Escalante 2019:211).

Att uppleva rädsla i en specifik situation kan således sägas vara ett resultat av den faktiska upplevelsen på platsen, men också av de föreställningar om rädsla som formats under livets gång (Listerborn 2002:73–74). Att uppleva en mörk stig som otrygg är alltså inte bara en produkt av den mörka stigen utan kan också härledas från våra *föreställningar* om mörka stigar.

Koskela (1997) menar dock att det finns två typer av mentala kartor. Dels finns den karta som är formad av framförallt media där bilden av det offentliga rummet som farligt reproduceras. I kontrast mot detta finns dock också den mentala karta som är formad av våra egna vardagliga upplevelser. Om individer använder en plats som en del av sin dagliga rutin baseras föreställningarna om platsen på egna erfarenheter. Därmed kommer platsen mer troligt upplevas som en trygg och helt 'vanlig' plats. På så vis raderas "...the myth of danger from it" (Koskela 1997:309).

Sociala kategorier och maktrelationer

Utöver platsens karaktärsdrag och mentala kartor har flera tidigare studier också visat att sociala kategorier såsom kön, ålder, funktionsförmåga och etnicitet påverkar den upplevda (o)tryggheten (se till exempel Loukaitou-Sideris 2006; Yavuz & Welch 2010; Stjernborg 2017; Ceccato m. fl 2019; Chowdhury & Van Wee, 2020).

Den aspekt som i många studier har visat sig vara det som påverkar rädsla för brott i störst utsträckning är kön (May, Rader & Goodrum 2010). I flera statistiska undersökningar har det konsekvent visat sig att kvinnor upplever mer otrygghet än män (Listerborn 2002:80). Att kvinnor upplever mer otrygghet än män i det offentliga rummet har ofta utpekats som paradoxalt med tanke på att män, särskilt unga män, utsätts för brott i större utsträckning än kvinnor (May, Rader & Goodrum 2010).

Med utgångspunkt i detta "paradoxala" förhållande har flera olika förklaringsmodeller till varför kön har stor påverkan på den upplevda (o)tryggheten uppkommit. En sådan förklaringsmodell handlar om att kvinnor upplever mer rädsla till följd av en större fysisk sårbarhet jämfört med män (Hale 1996). En annan förklaring är att kvinnor upplever stor rädsla för sexuellt våld, men att våldtäkter mer sällan anmäls jämfört med andra brott. Att den form av brott som kvinnor tenderar att vara mest rädda för samtidigt är underrapporterat "...helps to elucidate why women report more fear but less crime" (Vera-Gray & Kelly 2020:267). Ytterligare en förklaring är att det kanske nödvändigtvis inte ens finns en paradox och att kvinnor i själva verket inte utsätts för färre brott än män, men att trygghetsmätningar och andra undersökningar inte fångar alla de brott som kvinnor faktiskt utsätts för (Hale 1996; Vera-Grey & Kelly 2020).

För Pain (2000) och Koskela (1999) är rädsla för brott inte beroende av sociala kategorier i sig, utan framförallt en produkt av sociala maktrelationer. Detta medför att dessa forskare ser den byggda miljöns påverkan på otrygghet som mycket begränsad. Koskela (1999) ser primärt den rädsla kvinnor upplever som en konsekvens av kvinnors underordnade position i ett patriarkalt samhälle. Därmed går den heller inte att 'bygga bort' genom att förändra den fysiska miljön.

Som nämndes ovan, är dock kön inte den enda kategori som påverkar människors upplevda trygghet. Vidare är kvinnor inte en homogen grupp. Därför är det viktigt att utgå från ett intersektionellt perspektiv. Med detta menas att olika maktstrukturer och/eller identitetskategorier 'intersect', alltså samspelar med varandra.

Ett kombinerat perspektiv

Utifrån ovanstående genomgång blir det tydligt att upplevd otrygghet påverkas av många olika aspekter. Listerborn (2002:94) menar dock att flera forskare har intagit en tydlig position, där vissa understryker vikten av den fysiska miljön medan andra ser den fysiska miljöns påverkan som marginell jämfört med sociala maktrelationer. Listerborn (2002) menar dock att detta är ett misstag då:

Ett sådant ”antingen eller” tänkande riskerar att resultera i ett arkitektur-deterministiskt tänkande om att bygga bort brott, eller riskerar att lämna geografin utanför rädslans geografi (Listerborn 2002:96).

Såväl Listerborn (2002) som Loukaitou-Sideris (2012) menar att rädsla för brott påverkas av flera sammanvävda faktorer och för att få en mer nyanserad och djupgående förståelse för rädsla för brott bör både platsens karaktärsdrag, mentala kartor och sociala kategorier/maktrelationer inkluderas i analysen.

Denna studie fokuserar på upplevd (o)trygghet i en specifik miljö, Hyllie station och dess närområde. Därmed blir också platsens specifika karaktärsdrag centrala i analysen av det empiriska materialet. Samtidigt utgör dock förståelsen av hur samspelet mellan den specifika platsen, våra mentala kartor *och* sociala kategorier/maktrelationer, påverkar tryggheten en viktig utgångspunkt.

2.3 Otrygghet och mobilitetsstrategier

Att rädsla för brott är ett problem som påverkar både individ och samhälle är tydligt (Warr, 2000). I relation till mobilitet är upplevd otrygghet något som påverkar, och ibland begränsar, hur vi förflyttar oss, vilka transportmedel vi väljer och vilka platser vi kan nå (Loukaitou-Sideris 2012; Ceccato 2013:18; Gil Solá, Thulin & Vilhelmson 2020). För att undersöka hur upplevd (o)trygghet påverkar individers dagliga mobilitet utgör begreppet *mobilitetsstrategier* ett centralt analytiskt verktyg. Med mobilitetsstrategier avses hur individen navigerar inom, och hanterar, olika typer av situationer för att möjliggöra den önskade förflyttningen (Henriksson & Lindkvist 2020). Det handlar alltså om "...hur man på olika sätt söker hantera situationer som gör resandet potentiellt svårt" (Henriksson 2020:61). För att sätta denna studie i kontext ges nedan en överblick över befintlig forskning som identifierat olika typer av strategier som kvinnor använder sig av för att förhålla sig till rädsla för brott när de förflyttar sig i rummet.

Vera-Grey och Kelly (2020) menar att på ett övergripande plan kan de strategier som kvinnor använder sig av när de rör sig i det offentliga rummet delas upp i två kategorier: undvikande beteenden och självförsvarsbeteenden. Att kvinnor på olika sätt anpassar sin mobilitet för att *undvika* potentiellt farliga situationer och platser framgår av både nationella och internationella studier. Exempelvis är detta något som Andersson (2001) identifierar i en studie om kvinnor som arbetar på sjukhusområdet i Malmö. Den strategi som var allra vanligast för att förhålla sig till rädsla för brott i transportrummet var att undvika platser som upplevdes som stängda, mörka, slutna och obefolkade. Att kvinnor på olika sätt undviker vissa platser och miljöer på grund av upplevd otrygghet synliggörs också i Bergdahls masteruppsats från 2019 som fokuserar på kvinnors upplevelser av otrygghet på Gullmarsplan i Stockholm. I Bergdahls (2019) studie beskrivs hur kvinnor både helt undviker vissa platser, då särskilt kvällstid, men i andra fall istället går en annan väg än den de skulle välja på dagtid. Att kvinnor ofta använder just anpassningsstrategier, och i vissa fall till och med undviker kollektivtrafik helt och hållet, bekräftas även i internationella studier från USA (Loukaitou-Sideris 2015) och från Storbritannien (Painter 1992).

Vad gäller den andra kategorin, självförsvarsbeteende, är även detta något som Andersson (2001) identifierar i sin studie. Även om det inte var särskilt vanligt så

förekom det att kvinnorna på olika sätt 'rustade sig' inför potentiellt farliga situationer genom att till exempel hålla nyckelknippan i handen eller genom att se till att ha hårspray redo i väskan. Att kvinnor utrustar sig med olika typer av tillhyggen som pepparspray, stenar och knivar för att känna sig trygga visade sig också i en studie från Österrike (Stark & Meschik 2018).

Utöver undvikande beteenden och självförsvarsbeteenden menar Vera-Grey och Kelly (2020) att kvinnor också på olika sätt använder kroppsliga strategier (eng. embodied safety work) när de rör sig i det offentliga rummet. Det kan till exempel handla om att anpassa sitt utseende och sina kläder i syfte att se mindre feminin ut, men också om att använda hörlurar eller solglasögon för att skapa en barriär mot omvärlden (Vera-Grey & Kelly 2020). Detta är något som också framkom i en kvantitativ studie från Nya Zeeland som fokuserade på kvinnors mobilitetsstrategier i hållplatsmiljöer. Studien visar att kvinnor ofta använder sin mobiltelefon för att distrahera sig och att många låtsas vara självsäkra när de befinner sig på stationen för att undvika ovälkommen uppmärksamhet (Chowdhury & van Wee 2020). En annan kroppslig strategi som identifierats i flera studier är att vara på sin vakt och att hela tiden vara medveten om sin omgivning (Valentine 1989; Bergdahl 2019; Vera-Grey & Kelly 2019).

Ytterligare en kategori av strategier handlar om att på olika sätt se till att vara 'sedd'. Detta kan ta sig uttryck i form av att kvinnor håller sig till platser som är befolkade, genom att de pratar i telefon med någon eller genom att de över huvud taget inte reser ensamma (Ceccato m. fl 2019).

Slutligen finns det också den kategori av strategier som Andersson (2001) benämner som 'motstånd'. Detta handlar om att kvinnorna inte låter bilden av 'den sårbara och otrygga kvinnan' begränsa deras rörelsefrihet och mobilitet. Genom att röra sig fritt utmanar kvinnorna den rådande ordningen vilket kan förstås som en strategi där rädslan hanteras (Andersson 2001). Även Koskela (1997) berör en liknande tematik i en kvalitativ studie från Helsingfors. Studien visar att det finns många kvinnor som är rädda i det offentliga rummet och därmed begränsar sina liv på olika sätt. Studien visar dock att det också finns många 'modiga' kvinnor, som inte är rädda och som kontinuerligt använder det offentliga rummet för att göra det till sitt. Detta kan liknas vid de motståndsstrategier som Andersson (2001) beskriver. En viktig skillnad är dock att Koskela (1997) menar att 'mod' inte alltid är en strategi för att *hantera* rädsla, utan

de facto kan vara avsaknad av rädsla. I studien belyser Koskela (1997) att detta mod kan ta sig uttryck och skapas på många olika sätt, bland annat genom att resonera, genom att ta makten över rummet och genom sociala färdigheter. Vad gäller *att resonera* menar Koskela (1997) att kvinnorna genom att övertyga sig själva om att de inte behöver vara rädda kan skapa både självförtroende och mod. Att resonera med sig själv kan dels vara ett sätt att hantera rädsla, men också ett sätt att behålla modet och därmed faktiskt inte bli rädd.

Att ta makten över rummet handlar om att på regelbunden basis använda sig av och vistas i det offentliga rummet. Detta hänger samman med den mentala kartan, genom att regelbundet vistas i det offentliga rummet formas föreställningarna om platsen av vardagliga erfarenheter, istället för av rykten och media. På så vis kan kvinnorna känna sig bekväma och 'hemma' och därmed behålla modet (Koskela 1997).

Slutligen handlar *sociala färdigheter* om att lita till sin förmåga att kunna tolka och hantera farliga, eller potentiellt farliga, situationer. Genom att ha tilltro till den egna förmågan att kunna bedöma situationer på ett korrekt sätt kan kvinnorna känna sig modiga och därmed undvika att bli rädda (Koskela 1997).

Koskelas (1997) studie är ett viktigt bidrag då den ifrågasätter bilden av att kvinnor alltid är rädda. Detta ger utrymme för en mer nyanserad förståelse av hur rädsla för brott påverkar kvinnor och blir en viktig påminnelse om att kvinnors relation till det offentliga rummet är möjlig att förändra: "women can reclaim space. Just as women can learn to restrict their mobility in order to avoid danger or fear, they can learn (or re-learn) to be spatially confident" (Koskela 1997:316).

Sammanfattningsvis visar tidigare forskning att kvinnor använder sig av många olika strategier för att navigera kring det som Church, Frost och Sullivan (2000) benämner som den rädsломässiga mobilitetsbarriären. Dessa strategier kan delas in i fem övergripande kategorier: undvika, självförsvar, kroppsliga strategier, vara 'sedd', samt mod och motstånd. För att förstå hur dessa strategier påverkar kvinnors liv och mobilitet blir Vera-Grey och Kellys (2020) begrepp trygghetsarbete (eng. safety work) viktigt. Trygghetsarbete beskrivs av Vera-Grey och Kelly (2020) som det arbete kvinnor gör, ofta omedvetet, för att kunna vistas i det offentliga rummet. Detta arbete sker i relation till det ansvar som samhället anser att kvinnor själva har för att undvika farliga situationer. Alla anpassningar kvinnor gör för att känna sig trygga kan var och en

för sig avfärdas som ett visserligen irriterande, men nödvändigt ont. Det är dock inte de enskilda anpassningarna som är viktiga, utan den sammantagna bilden:

...when seen across the course of a woman's life, these adaptations come to be understood as responding to a particularly gendered message: that women need to be less – less vocal, less visible, less free – in order to be safe (Vera-Grey & Kelly 2020:266).

2.4 Denna studies bidrag

Genomgången av teori och tidigare forskning har visat att det finns många tidigare studier inom ämnet och ett flertal olika synsätt på vad som påverkar upplevd (o)trygghet och vilka konsekvenser det får. Däremot har endast två kvalitativa studier i en svensk kontext identifierats: Anderssons (2001) studie som behandlar kvinnors upplevda (o)trygghet i relation till daglig mobilitet, och Bergdahls (2019) studie som fokuserar på kvinnors upplevda (o)trygghet i relation till kollektivtrafikhållplatser och vägen till och från hållplatser. Vidare finns det inga tidigare studier som specifikt fokuserar på just Hyllie station och förflyttningen till och från stationen. Denna studie förväntas därmed bidra till att fortsätta utveckla kunskapen kring kvinnors (o)trygghet i relation till mobilitet och kollektivtrafik generellt, men också bidra med unika platsspecifika insikter om Hyllie station och området däromkring.

3. Geografisk kontext: Malmö och Hyllie

I detta kapitel ges en beskrivning av studiens geografiska kontext, Malmö och Hyllie. Först ges en kortfattad presentation av Malmö och stadens kollektivtrafik. Därefter ges en överblick kring det generella trygghetsläget i Malmö. Sedan presenteras Hyllie, Hyllie station och slutligen Malmö stads visioner om Hyllie som en levande (och trygg) stadsdel.

3.1 Malmö

Malmö drygt 340 000 invånare gör staden till Sveriges tredje största. Malmö är också den stad i Sverige som växer snabbast, både genom födsel och inflyttning. Staden har en ung befolkning, knappt hälften av Malmö invånare är under 35 år. I Malmö bor människor med ursprung från många olika länder, totalt finns 184 länder representerade i staden (Malmö stad u.åA).

Malmö var under många år en stark industristad vilket ledde till en drastiskt negativ utveckling när industrin i stor utsträckning avvecklades under 1970-talet. Andelen arbetslösa sköt i höjden och många flyttade från staden. Under 2000-talet har dock Malmö genomgått en omvandling mot ett allt mer tjänstebaserat näringsliv med nya arbetstillfällen inom bland annat media och dator teknik. Detta har skapat en bild av staden som en: "hipp och kosmopolitisk nod i en globaliserad värld" (Salonen, Grander & Rasmusson 2019:3). Samtidigt finns också en baksida med växande ojämlikhet och en tydlig socioekonomisk segregation mellan östra och västra centrala Malmö (ibid).

3.1.1 Malmö kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Malmö drivs av Skånetrafiken som är en förvaltning inom Region Skåne (Region Skåne, 2020). Region Skåne har det övergripande ansvaret för själva resorna, medan Malmö stad ansvarar för stadsmiljön, trafiken och infrastrukturen för kollektivtrafiken (till exempel bussterminaler och busshållplatser) (Malmö stad 2021).

Kollektivtrafiken i Malmö består av stadsbussar, regionbussar samt Pågatåg och Öresundståg. Framöver kommer också ett flertal större kollektivtrafik-investeringar göras, så som fler expressbussar och stadsbussar (Grundström 2018).

Av Malmö stads (2016) trafik- och mobilitetsplan framgår att främjandet av hållbara transportmedel är centralt för att nå upp till Malmö målsättningar om att vara

en: "... socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar stad..." (Malmö stad 2016:10). Målbilden för 2030 innebär att både kollektivtrafik, gång och cykel ökar medan biltrafiken minskar (Malmö stad 2016). Det är också tydligt att kollektivtrafiken spelar en viktig roll i stadsutvecklingen i Malmö. En väl utbyggd kollektivtrafik ses som en förutsättning för att kunna förverkliga stadens mål om att bygga tätt och växa. Att satsa på knutpunkter och kollektivtrafikstråk blir därmed en viktig strategi som förväntas bidra till en hållbar stadsutveckling (Grundström 2018).

3.1.2 Otrygghet i Malmö

Malmö har länge haft utmaningar som rör både kriminalitet och otrygghet. Enligt brottsförebyggande rådets nationella trygghetsundersökning (2019) var andelen (självrapporterade) brott mot person och egendom samt otrygghet och oro inom polisregion Syd som störst i Malmö. Det bör dock påpekas att antalet brott i Malmö succesivt har minskat under de senaste åren. Samtidigt kvarstår den upplevda oron, år 2019 upplevde 74 procent av Malmöborna oro för att utsättas för någon typ av brott. Vidare var det samma år 18 procent av invånarna som avstått från någon form av aktivitet på grund av rädsla för brott (Malmö stad u.åB).

I en intervju med Svenska Dagbladet menar den biträdande polisområdeschefen att detta delvis kan förklaras med att: "De allvarligaste brotten har blivit mer hänsynslösa. De har blivit råare, den typen av brott gör att man känner en oro...". (Carlsson 2019). Lokalpolisområdeschefen för Malmö Norr menar vidare att media har en viktig roll i hur staden upplevs: "Ofta blir det bara svarta rubriker om Malmö, den bilden och den psykologiska påverkan det har ska vi inte underskatta" (Carlsson 2019).

Var tredje år genomför Malmö stad en områdesundersökning som fokuserar på upplevd otrygghet i Malmö generellt och i de olika stadsdelarna. Den senaste undersökningen genomfördes 2018 och visade att nästan 20 procent av de svarande kände sig otrygga när de var ensamma ute i sitt bostadsområde på kvällen. Det var också över 20 procent som kvällstid inte gick ut ensamma i sitt bostadsområde över huvud taget. Vidare visade undersökningen att nästan 15 procent av de svarande avstått från att åka buss eller tåg till följd av upplevd otrygghet (Malmö stad 2019a). Vad gäller upplevd otrygghet mer specifikt på Hyllievång finns ingen sådan information att tillgå. I trygghetsundersökningen ingår Hyllievång tillsammans med flera andra områden i

stadsdelsområdet Hyllie vilket gör att de siffror som anges för Hyllie inte kan kopplas specifikt till Hyllievång.

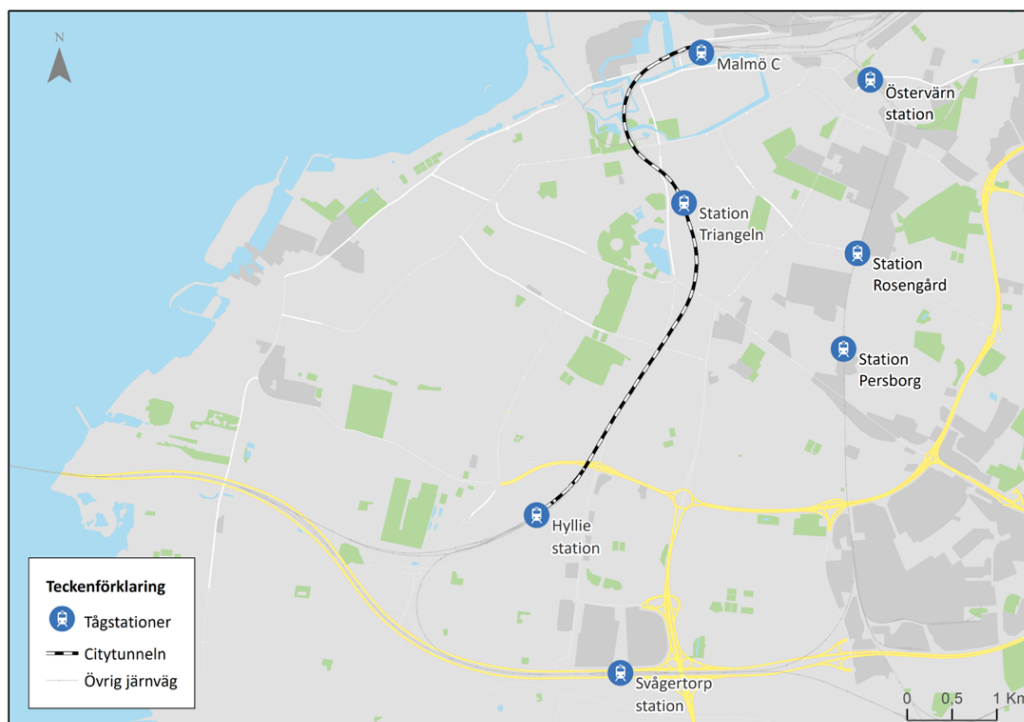
För att motverka den upplevda otryggheten arbetar Malmö stad både med brottsförebyggande och trygghetsfrämjande insatser. Vad gäller arbetet med trygghetsskapande åtgärder kopplat till den fysiska miljön fick tekniska nämnden år 2019 i uppdrag att ta fram en trygghetsstrategi där utmaningar som behöver prioriteras skulle fastställas (Malmö stad 2020b). De utmaningar som pekades ut som prioriterade under de kommande åren var:

- *Renhållning för ökad trygghet,*
- *Trygghetsfrämjande faktorer i planarbetet,*
- *Trafikbeteende och otrygghet i trafikmiljön,*
- *Rätt åtgärder för ökad trygghet i befintlig stad (Malmö stad 2020c).*

I strategin preciseras inga åtgärder, istället ges exempel på vad arbetet skulle kunna innefatta. Några aspekter som nämns är att involvera medborgare i det trygghetsskapande arbetet, att stärka samverkan med polisen, att definiera principer för trygg stadsplanering och att öka samverkan med fastighetsägare och andra intressenter (Malmö stad 2020c).

3.2 Hyllie – södra Malmös nya centrum

Det har under lång tid, ända sedan 1960-talet, funnits planer på att utveckla södra Malmö och det område där Hyllie nu växer fram. Det var dock beslutet om att bygga Citytunneln som fick planerna att ta fart på allvar (Malmö stad 2018a). Citytunneln, som är en tågtunnel som går igenom centrala Malmö, invigdes i december 2010 och knyter samman Hyllie station, station Triangeln och Malmö C (se fig. 1). Enligt Malmö stad (2020a) har Citytunneln varit avgörande för den stadsutveckling som skett kopplat till respektive station och ses som stommen i Malmös fortsatta stadsutveckling.



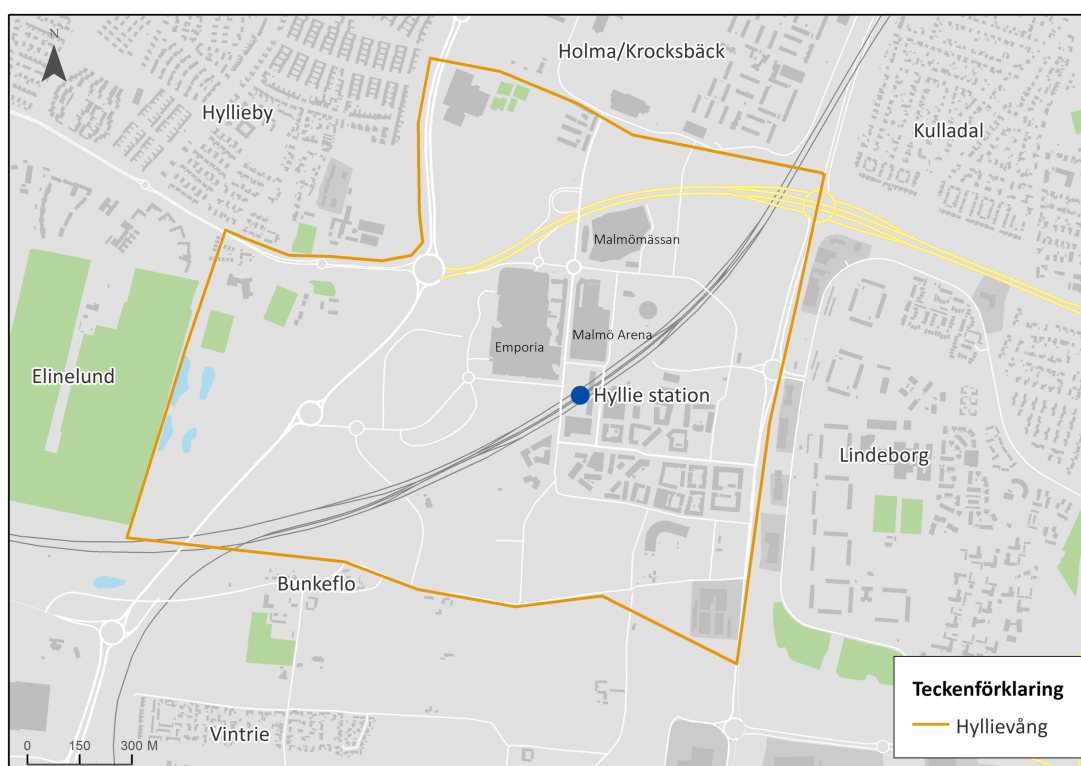
Figur 1. Karta över Malmös tågstationer. Kartdata: GSD-Terrängkartan & GSD-Fastighetskartan © Lantmäteriet. Kartlayout: Sofia Rutberg

Den inledande planeringen av Hyllie fokuserade på ett antal storskaliga byggnader kring den nya tågstationen: ett hotell, en kultur- och idrottsarena och ett stort shoppingcenter. Den första byggnaden i området som invigdes var Malmö Arena, år 2008. Två år senare, 2010, invigdes Hyllie station och därefter öppnade Mässhallarna samt Emporia shoppingcenter år 2012. De första bostäderna tillkom i ett något senare skede, först år 2014 flyttade de första invånarna in i de nybyggda bostäderna (Isaksson & Heikkinen 2018). Nyligen invigdes också The Point, ett kombinerat hotell och kontorshotell beläget på Hyllie stationstorg som med sina 110 meter: “blir [...] det nya landmärket i regionen” (Thepoint u.å).

I Hyllievång, som är det delområde som ligger närmast runt Hyllie station, bodde det år 2019 knappt 4200 personer (Stadskontoret, Malmö stad 2021). Det var vidare knappt 6200 personer som hade sin arbetsplats i området 2018, där allra flest arbetar inom handel följt av informations- och kommunikationsverksamhet (ibid).

Hyllievång angränsar till områdena: Holma/Kroksbäck, Kulladal, Lindeborg, Bunkeflo, Elinelund och Hyllieby (se fig. 2). Området är också omgivet av flera större trafikleder: Annetorpsvägen, Pildammsvägen och Lorensborgsgatan. På sikt är dock tanken att Hyllievång ska växa samman med omgivande områden, bland annat genom

att bygga bostäder på den outnyttjade grönyta som finns mellan Hyllievång och Holma/Krocksbäck (Malmö stad 2020d). Även södra delen av Hyllievång ska växa. Under 2019 antog Malmö stad *Översiktsplan för Södra Hyllie* som sätter ramarna för den framtida utvecklingen i området. Området som berörs av planen är idag till största delen obebyggd odlingsmark och planen innefattar 4000–5000 bostäder, 7000–8000 arbetsplatser samt skolor, förskola och en stadsdelspark. I översiktsplanen för södra Hyllie är det tydligt att Hyllie station spelar en viktig roll för utbyggnaden. Stationen ses som en stor tillgång som ska nyttjas genom att bygga tätt och funktionsblandat (Malmö stad 2019b).



Figur 2. Karta över Hyllievång med angränsande områden. Kartdata bakgrundskarta: GSD-Terrängkartan & GSD-Fastighetskartan © Lantmäteriet. Kartlayout: Sofia Rutberg

3.2.1 Hyllie station

Hyllie station är belägen mitt i stadsdelen och ovanpå stationen ligger stationstorget som av Malmö stad (2018b) beskrivs som: “hjärtat i det nya Hyllie”. Torget är 10 000 kvadratmeter stort och mitt på torget ligger stationens huvudsakliga ingång (ibid).

Från stationen avgår stadsbussar, regionbussar, Pågatåg och Öresundståg. Detta möjliggör resor till lokala, regionala, nationella och internationella målpunkter såsom

Malmö C, Helsingborg, Göteborg och Köpenhamn (Samsyn Hyllie 2016). År 2016 var det varje vardag cirka 20 000 tågresenärer som steg på eller av på stationen (att jämföra med 22 800 på- och avstigande på station Triangeln samt 43 300 på Malmö C) (Region Skåne 2016). Antalet resenärer kan dock antas ha minskat med anledning av Covid-19-pandemin.

Kopplat till stationen finns flera cykelparkeringar, där den största är belägen öster om stationstorget och rymmer 1000 platser. I direkt anslutning till stationen finns också ett dygnet runt-öppet parkeringshus med plats för 1400 bilar (Samsyn Hyllie 2016).

En aspekt som utmärker Hyllie stationen är den gränskontroll som infördes under hösten 2015. Gränskontrollen började som en tillfällig åtgärd men har sedan förlängts vid flera tillfällen (Rasmusson 2020), nu senast med anledning av pandemin. Detta tar sig uttryck i form av ett staket med en grind på perrongen, där resenärer från Danmark måste uppvisa legitimation för att få passera. Vidare medför gränskontrollen att det ofta vistas poliser på stationen, både på perrongen men också ofta runt om stationsmiljön.

3.2.2 Visionen om Hyllie - en levande (och trygg) stadsdel

I planeringen av Hyllie är visionen om stadsdelen som levande och befolkad, och därmed trygg, central:

Det offentliga rummet ska vara så fullt av upplevelser att människor söker sig dit. Med liv och rörelse under större delen av dygnet känns området säkert - befolkade rum blir trygga rum. Hyllies gatumiljöer utformas både för att ge området en egen karaktär och för att säkra trygga stadsmiljöer (Malmö stad 2007:19)

En viktig övergripande strategi för att uppnå visionen om det levande rummet är att stadsdelen ska präglas av *funktionsblandning*. Genom att blanda verksamheter, bostäder och services förväntas både mötesplatser och aktiviteter genereras vilket ska bidra till en levande stadsmiljö:

Hyllie ska vara en blandad stad, där bostäder och olika former av verksamheter finns sida vid sida, och i en sådan skapas fler mötespunkter

och genereras en större andel aktiviteter. En levande stadsmiljö ger trygga miljöer och säkra rörelsestråk (Malmö stad 2008a:15)

Utöver att utgå från funktionsblandning som grundläggande princip för att uppnå en levande stadsmiljö framhålls även andra aspekter som viktiga. Bland annat eftersträvas öppna fasader och bostads- och verksamhetsentréer som är vända mot gaturummet (Malmö stad 2007). Vidare lyfts också: "...god överblickbarhet såväl dag som natt samt att hålla en hög skötsel- och underhållsnivå" fram som viktiga aspekter i trygghetsarbetet (Malmö stad 2006:6).

Visionen om en levande och trygg stadsdel återfinns också i planerna som berör Hyllie stations direkta närområde. I detaljplanen för stationstorget framhålls bland annat att torget ska innehålla caféer och butiker med transparenta fasader som på så vis: "...svarar upp till stationens liv och behov" (Malmö stad 2008b:6). Vidare beskrivs också att parkeringshuset på Arenagatan ska kläs in med bostäder för att bland annat: "...skapa mänsklig närvaro under dygnets alla timmar..." (Malmö stad 2008b:8).

4. Metod

Detta kapitel redogör för studiens ansats och metoder. Kapitlet inleds med en motivering till den kvalitativa forskningsansats som utgjort studiens utgångspunkt. Därefter följer en motivering till val av geografisk kontext. Sedan beskrivs hur studiens litteraturoversikt har genomförts. Därefter beskrivs metoderna för insamling av empiri: observationer och intervjuer. På detta följer en redogörelse för hur det empiriska materialet har analyserats. Kapitlet avslutas med en redogörelse för hur forskningsetiska aspekter har tillgodosetts.

4.1 En kvalitativ forskningsansats

Denna studie syftar till att undersöka hur Hyllie station och vägen till och från stationen *upplevs* ur ett trygghetsperspektiv samt vilka konsekvenser det får för kvinnors dagliga mobilitet. Teorigenomgången har visat att (o)trygghet är ett komplext fenomen som påverkas av en mängd aspekter. För att kunna undersöka den mångfald av mening och nyanser i hur (o)trygghet upplevs av individer, och vilka konsekvenser det får, blir således en kvalitativ forskningsansats lämplig (Pain 2000). Med en kvalitativ ansats sätts individens upplevelser i centrum och denna studies utgångspunkt är att detta är såväl viktig som värdefull kunskap.

4.2 Hyllie som geografisk kontext

Den idé som inledningsvis utgjorde utgångspunkten för uppsatsen var att göra en jämförande studie mellan Station Rosengård och Hyllie station då dessa två stationer har stor betydelse för pågående och kommande stadsutveckling i Malmö. För att säkerställa möjligheten till att genomföra studien gjordes i ett tidigt skede ett försök att rekrytera intervjupersoner med anknytning till respektive station. Efter flera försök visade det sig dock att en jämförande studie inte skulle kunna genomföras. Detta då antalet intresserade intervjupersoner som använder sig av Station Rosengård var allt för få. Därefter valde jag således att koncentrera mig på enbart Hyllie station.

Det finns flera anledningar till att Hyllie station med omnejd har valts ut som studiens geografiska kontext. Dels är Hyllie station en viktig kollektivtrafiknod med ett stort antal resande. Vidare är Hyllie en intressant kontext då stadsdelens fysiska

planering präglas av samtidens dominerande planeringsideal, den täta blandstaden. Denna typ av planering ligger till grund för flera kommande stadsutvecklingsprojekt i Malmö (såsom Östervärn och Amiralstaden). Detta gör att de berättelser som framkom i studien kan ses som en viktig pusselbit i planeringen av kommande stadsdelar för att den fysiska miljön ska upplevas så trygg som möjligt.

4.3 Litteraturöversikt

Uppsatsens andra kapitel, där teori och tidigare forskning presenterades, har två funktioner. För det första har avsikten varit att sätta studien i dess vetenskapliga kontext. För det andra är teorin och den tidigare forskningen viktiga verktyg i bearbetningen av det empiriska materialet. För att identifiera relevant litteratur började jag med att återbesöka det material som jag tidigare använt när jag genomförde en studie om nattarbetande kvinnors upplevelse av sin resa till och från arbetet. Genom att systematiskt gå igenom litteraturlistan i relevanta böcker och artiklar har sedan ytterligare litteratur identifierats.

Sökningar efter litteratur har också gjorts i Malmö Universitets databas (Libsearch), Lunds Universitets databas (Lubsearch) och i Google scholar. Nyckelord som använts i sökningar har bland annat varit: *fear of crime, geography of fear, mobility, perceived safety, public transport, urban planning, trygghet, otrygghet, mobilitet, stadsutveckling, tillgänglighet, kollektivtrafik*. Det bör slutligen tilläggas att den litteraturöversikt som gjorts inte är uttömmande. Rädsla för brott respektive mobilitet är två stora ämnesområden som inrymmer många tidigare studier. För att göra ett urval har denna studies forskningsfrågor varit vägledande och fokus har legat på att identifiera litteratur som kopplar samman otrygghet, mobilitet och kollektivtrafik.

4.4 Metoder för insamling av empiriskt material

För att besvara studiens frågeställningar har två metoder använts, observationer och kvalitativa intervjuer, vilka beskrivs nedan.

4.4.1 Observationer

Som en del i att besvara uppsatsens första frågeställning, om hur stationen och förflyttningen till och från stationen upplevs ur ett trygghetsperspektiv, genomfördes observationer på stationen vid två tillfällen. Syftet med observationerna var att, som

komplement till intervjuerna, ge en bakgrundsförståelse för stationens utformning samt aspekter i den fysiska miljön som påverkar trygghet. Även om observationerna i sig inte kan besvara frågeställningen om hur miljön *upplevs* av studiens intervjupersoner blir de ändå viktiga för att ge läsaren en detaljerad bild av stationen och därmed underlätta förståelsen av intervjupersonernas berättelser.

För att kunna genomföra en observation som täcker in relevanta aspekter utgör den tidigare forskningen på ämnet ett viktigt stöd (Denscombe 2010:200). Under observationen undersöktes därmed sex aspekter i den fysiska miljön (se tabell 1 nedan) som inom tidigare forskning identifierats som viktiga för upplevelsen av trygghet på stationer (se s. 11–12). Ett stationsområde är vidare en komplex miljö med många olika funktioner. För att kunna ge en detaljerad beskrivning av miljön har observationerna genomförts på olika ‘områden’ inom stationen. Dessa områden har valts ut med utgångspunkt i Ceccato (2013:39) som menar att en station kan sägas bestå av:

- Plattformen (där tågen ankommer och avgår)
- Lobbyområdet (där det finns biljettförsäljning och spärrar)
- Förflyttningsområdena (så som trappor och hissar)
- Ingången/utgången
- Närområdet (den miljö som ligger i direkt anslutning till ingången/utgången)

Då Hyllie station saknar lobbyområde har dock detta område exkluderats från observationen.

Tabell 1. *Aspekter och områden som studerats under observationerna.*

Aspekter	Områden
Belysning	Plattformen
Skyltar/kartor	Förflyttningsområden
Ödslighet	Ingång/utgång
Siktlinjer	Närområdet
Underhållsnivå	
Övervakning	

Totalt genomfördes två observationer. Den första genomfördes kl. 18 den 23:e februari 2021 och den andra en dryg vecka senare, kl. 16 den 1:e mars 2021. Att genomföra observationerna vid två olika tidpunkter var viktigt för att kunna studera stationsmiljön

både i dagsljus och i mörker. Observationerna dokumenterades genom anteckningar och foton.

4.4.2 Kvalitativa intervjuer: promenad, foton och uppföljning

För att fånga intervjupersonernas upplevelser och levda erfarenheter användes kvalitativa intervjuer som metod (Brinkman 2013). Intervjuerna genomfördes i två steg. Först gjordes promenadintervjuer där jag fick följa med kvinnorna från stationen till deras hem/arbetsplats (eller i omvänd riktning). Metoden innebär att forskaren följer med intervjupersonen i deras 'naturliga' miljö. Genom att ställa frågor, lyssna och observera undersöks intervjupersonens erfarenheter och praktiker i mötet med den fysiska och sociala miljön (Kusenbach 2003). Vidare ges goda möjligheter att få insikter om den platsspecifika upplevelsen, vilket blir viktigt då uppsatsen syftar till att undersöka upplevelsen av otrygghet i en specifik miljö (ibid). Metoden är vidare lämplig för att få ett rikt material och för att övervinna problem som kan uppstå i en "vanlig" intervjusituation, såsom svårigheten med att i efterhand fånga kontextspecifika upplevelser och nyanser (Van Cauwenberg m. fl 2012).

Promenadintervjuerna inleddes med att jag förklarade uppsatsens syfte. Därefter påbörjades promenaden och kvinnorna ombads berätta fritt kring hur de upplevde stationen och förflyttningen utifrån ett trygghetsperspektiv. Under promenadintervjuerna fotograferades också platser/stråk som intervjupersonerna särskilt uppmärksammade. Promenadintervjuerna spelades inte in. Istället gjordes en kortare inspelning efter varje genomförd intervju för att dokumentera det som diskuterats under promenaden. Detta sammanställdes sedan skriftligen i kombination med de foton som togs under promenaden. I syfte att dokumentera promenadintervjuerna gjordes också en karta för varje person där deras färdväg samt stråk och punkter som särskilt uppmärksammats markerades ut.

Det andra steget i intervjuprocessen var uppföljningsintervjuer som genomfördes digitalt som ett videosamtal. Dessa intervjuer var av semistrukturerad karaktär vilket innebär att intervjun utgår från en intervjuguide med vissa fastställda teman, samtidigt som intervjupersonen ges möjlighet att fritt utveckla sina tankar (Denscombe 2010:175). De teman som täcktes in under intervjun var: bakgrund, daglig mobilitet, betydelsen av kollektivtrafik, generella upplevelser av (o)trygghet i kollektivtrafiken,

upplevelsen av Hyllie, upplevelsen av vägen till/från stationen samt upplevelsen av stationen. Intervjuguiden som användes finns att tillgå i bilaga 1.

Under uppföljningsintervjuerna användes också de foton som togs under promenadintervjuerna samt bilder från observationerna på stationen som stöd. Detta då användandet av foton under intervjuer bidrar till att intervjun kan komma mer på djupet och underlätta samtalen (Auken, Frisvoll & Stewart 2010). Vidare användes också kartverket Google Maps som stöd för att kunna diskutera den väg vi gemensamt gått, och hur olika stråk längs med sträckan upplevdes. Uppföljningsintervjuerna spelades in i sin helhet och transkriberades därefter inför analysen.

Totalt genomfördes tolv intervjuer med sex kvinnor under en period på tre veckor. Promenadintervjuerna varierade i längd beroende på avståndet mellan stationen och kvinnans målpunkt. Uppföljningsintervjuerna varade i genomsnitt i 45 minuter. I tabell 2 ges en översikt över de genomförda intervjuerna. För att öka läsbarheten i analysen har intervjupersonerna getts fiktiva namn.

Tabell 2. Översikt över genomförda intervjuer

Fiktivt namn	Promenad: datum och tid	Uppföljning: datum och tid
Siri och Emma ²	23/2 2021 16.30–16.45	2/3 2021 18.00–18.30 (endast Siri)
Evelina	23/2 2021 18.45–19.00	24/2 2021 16.00–17.00
Katarina	25/2 2021 11.00–11.35	1/3 2021 11.00–12.00
Mira	1/3 2021 16.25–17.00	8/3 2021 16.30–17.15
Malin	3/3 2021 10.00–10.40	5/3 2021 15.30–16.10
Amanda	4/3 2021 17.45–18.15	13/3 2021 12.00–13.00

² Emma är en kollega till Siri som deltog under promenadintervjun. Emma informerades om studiens syfte och lämnade sitt samtycke till att delta på promenaden, men ville dock inte delta i en efterföljande uppföljningsintervju.

Rekrytering och urval av intervjupersoner

För att hitta intervjupersoner till studien formulerades en text kring studiens syfte och tänkta tillvägagångssätt som publicerades i tio Facebookgrupper. Vissa av grupperna har geografisk anknytning till Station Rosengård respektive Hyllie station medan andra grupper är öppna för alla Malmöbor. Två av Facebookgrupperna vänder sig endast till kvinnor, icke-binära samt transpersoner. Utöver publiceringen i Facebookgrupper delade jag även inlägget på min egen Facebooksida samt LinkedIn.

Totalt svarade nio personer (sju kvinnor och två män) att de var intresserade av att medverka i studien, två som använde sig av Station Rosengård och sju som använde sig av Hyllie station. Av dessa valdes slutligen sex personer ut som regelbundet reser till/från Hyllie station och som identifierar sig som kvinnor. De som valdes bort var alltså de två personer som använder Station Rosengård då detta bedömdes bli ett för litet underlag för att kunna genomföra undersökningen. Vidare valdes också den man som använder Hyllie station bort, detta med tanke på att kön visat sig ha stor påverkan på upplevd (o)trygghet. Därmed bedömdes det som lämpligt att antingen eftersträva jämn könsbalans eller att endast inkludera kvinnor.

4.5 Analyismetod

4.5.1 Observationer

Materialet från observationerna bestod av skriftliga anteckningar och foton. För att kunna redogöra för den fysiska miljön på stationen presenteras materialet tematiskt, indelade efter de aspekter i den fysiska miljön som identifierats i tidigare forskning: belysning, skyltar/kartor, ödslighet, miljömässiga olägenheter, siktlinjer och övervakning. Materialet redovisas som en deskriptiv text med tillhörande foton och ger en bakgrund till analysen av intervjuerna.

4.5.2 Intervjuer

Analysen av intervjuerna har med utgångspunkt i Rennstam och Wästerfors (2015) genomförts i tre steg: sortera, reducera och argumentera. Analysarbetets första steg var alltså att *sortera* det empiriska materialet. Konkret har detta inneburit att jag

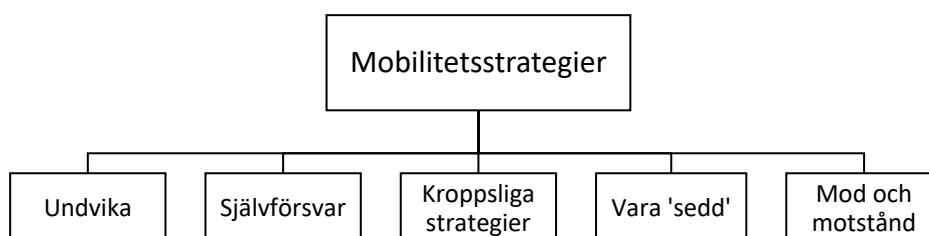
först har strävat efter att lära känna mitt empiriska material på djupet. Detta har gjorts genom många genomläsningar av de transkriberade intervjuerna samt anteckningarna från promenadintervjuerna.

Därefter gjordes en mer strukturerad genomläsning där intresseväckande citat markerades och kommenterades. Materialet tilldelades i detta skede också preliminära kategorier/teman som hämtats dels från teori och tidigare forskning men också från det empiriska materialet. När den första kategoriseringen genomförts påbörjades på nytt processen av att läsa igenom materialet och löpande justera kategoriseringen. För att få en överblick över materialet sammanfogades utsnitt från de olika intervjuerna under olika kategorier i ett gemensamt dokument.

Därefter påbörjades det andra steget, att *reducera* materialet. Att återge ett empiriskt material som omfattar över hundra sidor i sin helhet är en omöjlighet (Rennstam & Wästerfors 2015:103). Därmed blir frågan om att reducera materialet, och på så vis göra det begripligt för en läsare, avgörande. Här har frågeställningarna varit viktiga för att behålla fokus och skapa en röd tråd genom materialet. Vidare har teori och tidigare forskning varit viktiga för att analysera och reducera materialet. Utifrån den forskning som presenterades i teorikapitlet har två analytiska ramverk tagits fram för att analysera (1) upplevelsen av stationen och vägen till och från stationen och (2) hur mobiliteten påverkas av upplevelsen, vilka illustreras i figur 3 och 4 nedan.



Figur 3. Analytiskt ramverk för upplevelse av plats ur ett trygghetsperspektiv



Figur 4. Analytiskt ramverk för hur mobiliteten påverkas av upplevd (o)trygghet

Vad gäller det analytiska ramverket för upplevelsen av platsen (fig. 3) har sociala kategorier/maktrelationer exkluderats som analytisk kategori. Detta på grund av att alla deltagare i studien är kvinnor, vita, utan funktionsnedsättning, och inom ett relativt snävt åldersspann. Därmed blir det svårt att analysera materialet med utgångspunkt i detta, då det inte blir möjligt att jämföra skillnader/likheter i upplevelsen med utgångspunkt i sociala kategorier.

De två ramverken utgör tillsammans grunden för analysen av det empiriska materialet. Det reducerade materialet, som valts ut för att kunna besvara uppsatsens frågeställningar, presenteras i kapitel 5 – Resultat och analys.

Det sista steget i analysprocessen är att *argumentera* (Rennstam & Wästerfors 2015:137–171). Detta handlar om att teoretisera materialet, det vill säga lyfta upp det på en mer övergripande nivå och se kopplingar mellan företeelser både inom materialet och mellan empiri och befintlig forskning och teori. Resultatet av denna process återfinns i kapitel 6 - Diskussion. I kapitlet besvaras studiens frågeställningar genom att diskutera det empiriska materialet i relation till tidigare forskning.

Processen har präglats av att jag har försökt att vara öppen för mitt empiriska material, samtidigt som teorin utgjort ett viktigt ramverk för att just kunna sortera, reducera och argumentera. Således kan sägas att analysprocessen präglats av en abduktiv ansats där jag växlat mellan teori och empiri för att föra analysen framåt (Mason 2018:28).

Slutligen har också materialet från promenadintervjuerna och uppföljningsintervjuerna sammanställts i två kartor, en för stationen och en för vägen till/från stationen. Detta har gjorts i GIS-programvaran ArcMap. För att visa vilka specifika platser som upplevs som (o)trygga har platserna markerats ut på kartan för hand baserat på intervjupersonernas berättelser. Detta gör att punkternas geografiska lokalisering inte ska ses som exakta.

4.6 Forskningsetik

Studiens genomförande bygger på deltagandet från andra människor. Detta medför att det är av största vikt att följa forskningsetiska principer. Forskningsetik handlar i grund och botten om att göra avvägningar mellan nyttan med forskningen och kravet på att skydda de individer som deltar i ett forskningsprojekt från skada (Vetenskapsrådet 2017). För att se till att skydda de kvinnor som ingår i denna studie har flera åtgärder vidtagits.

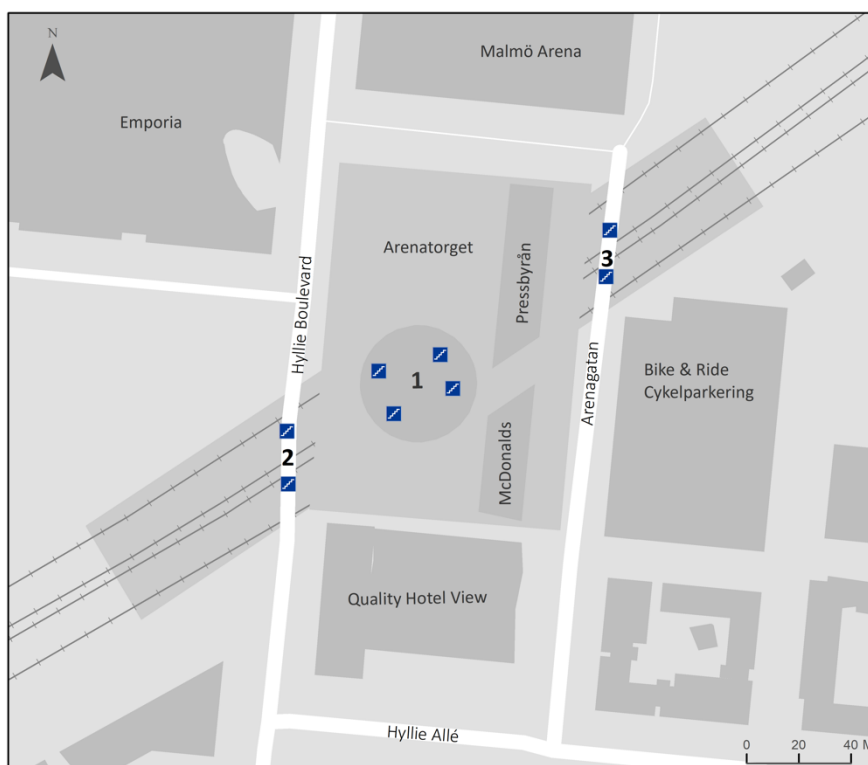
Alla intervjuer har inletts med att informerat samtycke inhämtats. Med detta menas att studiens syfte samt hur det material som intervjuerna resulterar i kommer hanteras klargörs, och godkänns av intervjupersonen. Intervjupersonerna har också informerats om att de när som helst kan avbryta sin medverkan varpå deras uppgifter kommer raderas. Vidare har intervjupersonerna utlovats anonymitet. Därmed avslöjas inga uppgifter i uppsatsen, så som namn och ålder, som skulle kunna riskera att anonymiteten röjs. Därmed har jag också valt att exkludera vilka specifika vägar som intervjupersonen använder, även om detta hade varit relevant information att redovisa i förhållande till studiens frågeställning. Slutligen har också det insamlade materialet hanterats med försiktighet. Inget material har sparats online utan lokalt på min dator samt på USB-minne som endast jag har tillgång till. Efter att arbetet avslutas kommer allt material att raderas.

5. Resultat och analys

I detta kapitel presenteras och analyseras uppsatsens empiriska material. Detta ligger sedan till grund för diskussionen i följande kapitel där studiens frågeställningar besvaras. Kapitlet inleds med resultaten från de observationer som genomförts på Hyllie station. Därefter följer analysen av intervjumaterialet.

5.1 Observationer från stationen

Hyllie station består av tre *uppgångar* varav en, som ligger mitt på Arenatorget (se nr. 1 i fig. 5), kan sägas vara den huvudsakliga. De två andra vetter mot Hyllie Boulevard (nr. 2) respektive mot Arenagatan (nr. 3).



Figur 5. Karta över stationsområdet. Kartdata bakgrundskarta: GSD-Terrängkartan & GSD-Fastighetskartan © Lantmäteriet. Kartlayout: Sofia Rutberg

Vid uppgångarnas direkta *närområde* finns flera cykelparkeringar (varav en i ett garage) samt ett parkeringsgarage för bil. På Arenatorget finns bland annat McDonalds, Pressbyrån, hotell och kontorslokaler. Längs med Hyllie Boulevard finns det stora shoppingcentret Emporia, som med sitt flöde av människor hamnar i blickfånget om man kommer upp från stationen från uppgång 1 eller 2.

Hyllie station har fyra spår, fördelade på tre *plattformar*, som ligger under marknivå. Plattformen har både en del som ligger under tak och en del som ligger utomhus (se fig. 6 och 7). *Förflyttningsdelen* på stationen består av rulltrappor och hissar (uppgången på Arenatorget) samt vanliga trappor (alla tre uppgångar).



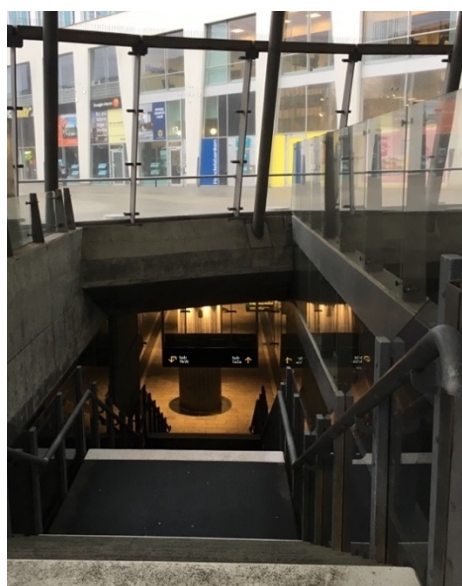
Figur 6. Utomhusdelen av plattformen



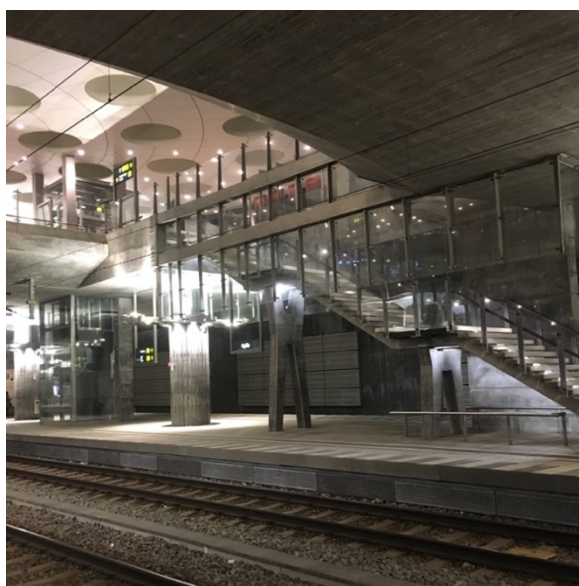
Figur 7. Innomhusdelen av plattformen

Belysning

På dagtid uppfattades plattformen samt trapporna ned till plattformen från uppgången på Arenatorget som något mörka (se fig. 8). På kvällstid däremot, när belysningen var tänd, var alla observerade områden väl upplysta. Det finns belysning på flera ställen, däribland på trappräckena och på pelarna på plattformen (se fig. 9).



Figur 8. Trapporna ner från Arenatorget



Figur 9. Belysningen på stationen kvällstid

På kvällstid noterades också en stor kontrast mellan den väl upplysta uppgången på Arenatorget och det direkta närområdet som var betydligt mörkare. På torget fanns det istället mer punktbelysning, till exempel under bänkarna, på träden och i luften på linor som var spända över torget som en stjärnhimmel.

Skyltar/kartor

Tillgången på skyltar och kartor var god över hela stationsområdet. Nere på plattformen fanns dels en översiktskarta över stationsområdet samt digitala avgångsskyltar (se fig. 10). Vid alla uppgångar fanns också kartor över stationsområdet uppsatta (se fig. 11).



Figur 10. Digitala avgångsskyltar på plattformen



Figur 11. Karta över stationsområdet vid uppgången på Arenatorget

Ödslighet

Det var stor skillnad på mängden folk i rörelse mellan de olika områdena på stationen. Vid såväl huvuduppgången som vid uppgången mot Hyllie Boulevard var det en strid ström av människor som passerade ut och in från köpcentret Emporia. På uppgången som vetter mot Arenagatan var det istället under de observerade tillfällena folktomt. På plattformen fanns ett stort antal resenärer närvarande vid båda observationstillfällena. De flesta resenärer befann sig utomhus, på den del av plattformen som inte ligger under tak.

Siktlinjer

Siktlinjerna i förflyttningsområdet är fria då trappräckena är genomskinliga. Även hissarna är helt och hållet i glas. Även vid uppgångarna bedömdes siktlinjerna som fria, särskilt påtagligt var detta vid huvuduppgången vars väderskydd är helt och hållet genomskinliga (se fig. 12). På plattformen, under tak, var sikten till viss del begränsad på grund av den pelarkonstruktion som håller upp taket (se fig. 13).



Figur 12. Genomskinliga väderskydd och skyddsräcken vid uppgången på Arenatorget



Figur 13. Pelarkonstruktionen på plattformen

Miljömässiga olägenheter

Underhållsnivån på stationen var generellt god. Det låg synligt skräp på enstaka platser runt om på stationsområdet men inget anmärkningsvärt. En av rulltrapporna från plattformen till huvuduppgången var vid båda observationstillfällena ur funktion. Vad gäller cykelparkeringarna förekom det vid den cykelparkering som ligger i direkt anslutning till uppgången vid Hyllie Boulevard flera trasiga cyklar som såg ut att ha utsatts för stöldförsök. Flera cyklar låg också välta på marken (se fig. 14–15).



Figur 14. Cykelparkeringen vid Hyllie Boulevard



Figur 15. Cykelparkeringen vid Hyllie Boulevard

Övervakning

På både plattformen samt vid huvuduppgången fanns flera övervakningskameror uppsatta (se fig. 16). Det fanns dock inga tydligt uppsatta skyltar om att området kameraövervakas. Övriga uppgångar saknade kameraövervakning. På grund av gränskontrollen var polis närvarande nere på en av plattformarna. Vid båda observationstillfällena fanns även en polisbil parkerad på Arenatorget, strax utanför huvuduppgången (se fig. 17).



Figur 16. Övervakningskameror på plattformen



Figur 17. Parkerad polisbil på Arenatorget. I bakgrunden skimtar ingången till Emporia.

5.2 Analys av intervjuer

Analysen av intervjuerna är disponerad på följande vis. Först ges en bakgrund över de intervjupersoner som ingått i studien. Därefter redovisas kvinnornas upplevelser av Hyllie station följt av deras upplevelser av vägen till och från stationen. I analysens sista del beskrivs hur upplevelserna påverkar kvinnornas dagliga mobilitet.

5.2.1 Bakgrund

De sex kvinnor som deltog i studien använder alla Hyllie station i sitt dagliga liv för att nå de platser de behöver. Nedan ges en kortare beskrivning av respektive persons livssituation, hur de använder stationen samt vilka tider de reser (se också översikt i tabell 3 nedan). Kvinnorna som deltog i studien var mellan 26–55 år gamla.

Evelina bor centralt på Hyllievång (cirka 500 meter från stationen). Då hon arbetar i centrala Malmö använder hon Hyllie station regelbundet för att ta sig till sin arbetsplats. Evelina har inte tillgång till bil, och har heller inte något körkort, vilket gör kollektivtrafiken mycket viktig för att hennes liv ska fungera. Hon arbetar oregelbundna tider och reser vanligtvis antingen tidiga morgnar, för att då komma hem tidig eftermiddag, eller på förmiddagen, för att sedan komma tillbaka på kvällen. Evelina arbetar också på helger ibland och reser då tidiga helgmorgnar.

Katarina bor liksom Evelina i centrala Hyllievång. Sedan sju år tillbaka arbetar Katarina i Danmark och hon använder sig uteslutande av tåget för att ta sig till sin arbetsplats. Arbetet innebär oregelbundna arbetstider. Oftast börjar Katarina jobba tidigt på morgonen, vilket innebär att hon lämnar hemmet vid kl. 03–04 för att sedan återvända hem tidig eftermiddag. Ibland arbetar hon kvällspass, då lämnar hon istället hemmet på eftermiddagen och kommer tillbaka vid 23-tiden. På grund av covid-19-pandemin har dock Katarinas situation förändrats. Hon har blivit tillåten från sin arbetsplats vilket gör att hon i dagsläget inte reser till arbetet.

Katarina har körkort, och möjlighet att låna bil i fall hon skulle behöva, men beskriver att bilen generellt sett inte är något som behövs i hennes liv. Utöver att åka kollektivt brukar Katarina också cykla för att göra ärenden.

Mira bor i Lindeborg, ett område som ligger ungefär 1,5 km från stationen. Mira studerar heltid och vid sidan av studierna arbetar hon extra. Miras resvanor har liksom Katarinas förändrats i och med pandemin då hon numera studerar helt och hållet på

distans. Hon åker dock fortfarande till arbetet och använder då stationen. I vanliga fall, när Mira åker till skolan, brukar hon resa på morgonen, vid halv nio, och åka hem igen vid 15–16-tiden. Mira har tillgång till bil, men den används främst av hennes sambo. Därmed har kollektivtrafiken stor betydelse i Miras liv. Att till exempel cykla till skolan är inte något alternativ då det skulle innebära nästan två mils cykling.

Malin bor i Vintrie, cirka två kilometer från stationen, och har sin arbetsplats i centrala Hyllie. Hennes tjänst innebär dock mycket resor vilket gör att tillgången till kollektivtrafik har stor betydelse. Hon använder också stationen för att göra ärenden inne i centrala Malmö eller för att besöka vänner och familj. Malin reser oftast på dagtid, men i vissa fall även kvällstid. Malin har tillgång till bil, men använder den sällan i sitt dagliga liv.

Amanda bor i Limhamn, cirka fyra kilometer från Hyllie station. Hon cyklar dagligen till stationen för att därefter ta tåget till sin arbetsplats som ligger i en annan kommun. Vanligen reser Amanda vid kvart över sju eller kvart i åtta på morgonen för att sedan resa hem vid fem eller halv sex. I Amandas hushåll finns två bilar som hon har tillgång till, men hon använder aldrig bilen för att ta sig till arbetet. Att kunna åka kollektivt till arbetet är mycket viktigt för Amanda, hon beskriver att hon inte skulle ta ett arbete som innebar att hon var tvungen att bilpendla.

Siri bor till skillnad från de andra kvinnorna inte i Hyllie med omnejd, däremot arbetar hon sedan fyra år tillbaka på en arbetsplats som ligger cirka 1,5 kilometer från stationen. Siris arbetstider varierar men oftast lämnar hon hemmet kring kl. 07 och återvänder vid 15–16-tiden. Att kunna åka kollektivt till arbetsplatsen är mycket viktigt för Siri då hon varken har körkort eller bil. I och med att hon bor flera mil från arbetsplatsen är cykel inte heller ett möjligt alternativ.

Sammanfattningsvis är kollektivtrafiken av mycket stor betydelse för de sex kvinnorna. För flera av dem är tillgången till kollektivtrafik grundläggande för att få livet att gå ihop. Detta illustreras till exempel av hur Evelina uttrycker sig när hon berättar om vad kollektivtrafiken betyder för henne:

...nej men jag skulle inte kunna leva mitt liv idag om jag skulle ha kvar mitt jobb men inte tåg eller buss fanns [...] utan jag är verkligen beroende av det, det är jag, för att ha en fungerande vardag...

Tabell 3. Översikt över intervjupersonernas bakgrund

Namn	Relation till Hyllie station	Primära restider	Tillgängliga transportmedel
Evelina	Bor ca 500 m. från stationen, arbetspendlar från stationen till centrala Malmö.	Oregelbundna: tidiga morgnar, kväll, helg.	Kollektivtrafik
Katarina	Bor ca 500 m. från stationen, arbetspendlar från stationen till Danmark.	Oregelbundna: oftast natt/tidig morgon.	Kollektivtrafik, cykel, möjlighet till att låna bil.
Mira	Bor ca 1,5 km från stationen, pendlar till skola och arbete.	Morgon (08) - eftermiddag (15–16).	Kollektivtrafik, bil finns i hushållet.
Malin	Bor ca 2 km från stationen, reser ibland i arbetet och ibland till city för fritidsaktiviteter.	Varierar beroende på aktivitet.	Kollektivtrafik, bil finns i hushållet.
Amanda	Bor ca 4 km från stationen, arbetspendlar från stationen till en annan kommun.	Morgon (07.15) - eftermiddag (17).	Kollektivtrafik, cykel, bil finns i hushållet.
Siri	Pendlar dagligen till Hyllie stn. Arbetar ca 1,5 km från stationen.	Varierar, men oftast morgon (07) - eftermiddag (15–16).	Kollektivtrafik, cykel.

5.2.2 Upplevelser av Hyllie station

Majoriteten av intervjupersonerna upplever generellt Hyllie station som en trygg plats. Upplevelsen varierar dock, både beroende på tid på dygnet samt exakt var i stationsmiljön som kvinnorna befinner sig. Det framgår till exempel att det är relativt stor skillnad i upplevelsen beroende på om man befinner sig nere på plattformen, eller om man är uppe på markplan. Detta ligger i linje med tidigare forskning som visar att mikromiljön på stationer har stor betydelse för den upplevda tryggheten (Ceccato 2013:47–50). Även om stationen av majoriteten inte upplevs som direkt otrygg är det flera av kvinnorna som upplever stationsmiljön som karg, rå och ogästvänlig. Samtidigt är det också två kvinnor som har en annan upplevelse och istället beskriver stationen som bland annat smidig, fint designad och väl upplyst.

Med utgångspunkt i det analytiska ramverket (se s. 35) har ett flertal faktorer som påverkar upplevelsen av trygghet på stationen kopplade till den fysiska miljön, den sociala miljön och till mentala kartor identifierats. I tabell 4 ges en överblick över dessa faktorer, som sedan beskrivs mer utförligt i återstoden av avsnittet.

Tabell 4. Faktorer som påverkar den upplevda (o)tryggheten på Hyllie station

Fysisk miljö	Social miljö	Mentala kartor
Belysning Begränsade siktlinjer Miljömässiga olägenheter Övervakningskameror	Närvaro av människor Sociala olägenheter Polisens närvaro	Hemkänsla/rutin

Den fysiska miljön

Som tidigare nämnts känner de flesta kvinnorna sig trygga på stationen. Det finns dock flera aspekter i den fysiska miljön som gör att vissa delar av stationsmiljön upplevs som mer eller mindre trygg. En sådan aspekt är *belysning*, som även i tidigare forskning identifierats som betydelsefull (Herbert & Davidsson 1994). Här finns en tydlig skillnad mellan upplevelsen av perrongerna respektive stationsmiljön ovan mark. Evelina beskriver ingången från Arenatorget (se fig. 18) som att:

“...då är det nästan ökad trygghetskänsla faktiskt att komma fram till stationen, [...] där är upplyst, det är under tak...”.

Även Malin delar upplevelsen av att ovan delen av stationen är väl upplyst vilket ger en ökad trygghetskänsla. Plattformen, å andra sidan, upplevs som mörk, hård och kal, vilket skapar en olustig känsla. Katarina upplever också en skillnad mellan ovan och under mark och tycker att: ”...den är väl okej där uppe [...] sen är det ju mörkt och trist när man åker ner, där är blåsigt och kallt och du vet inte vart du ska bli av...”.



Figur 18. Hyllie station, uppgången på Arenatorget. Bild tagen under promenad med Evelina.

En annan aspekt som två av intervjupersonerna uppmärksammar är att plattformens konstruktion med stora pelare i mitten medför *begränsade siktlinjer*, vilket skapar obehag. Evelina berättar att även om hon generellt känner sig trygg så har hon reflekterat över pelarna. Detta då pelarna gör att även om hon tror att hon är ensam på stationen så kan någon plötsligt uppenbara sig vilket kan kännas otryggt. Malin delar Evelinas upplevelse, den begränsade sikten gör att hon inte kan ha uppsikt över vilka personer som befinner sig på platsen. Att de begränsade siktlinjerna skapar obehag kan förstås utifrån att detta medför att man inte har full kontroll över platsen. Det blir också svårare att upptäcka potentiella faror (Andersson 2001; Loukaitou-Sideris 2012). Samtidigt lyfter Malin fram hissarna, som är helt och hållet i glas, som en positiv aspekt ur trygghetssynpunkt eftersom att sikten där är fri.

Vidare har det också visat sig att *miljömässiga olägenheter* påverkar upplevelsen av stationen. Tidigare forskning visar att förekomsten av bland annat skräp, klotter och övergivna byggnader kan påverka tryggheten negativt. Detta då sådana 'olägenheter' signalerar att en plats är i förfall och utom kontroll (Hale 1996; Warr 2000). På Hyllie station är en sådan olägenhet att rulltrapporna sällan fungerar.

För Katarina, som har problem med balansen, blir en stillastående rulltrappa en stor fara: "...dom är livsfarliga om du trillar...". Att rulltrapporna ofta står stilla medför också att det blir skräpigt. På rulltrappan hamnar allt från använda munskydd till fimpar som sedan ligger kvar. För Evelina skapar det en känsla av att ingen tar hand om stationen. I Evelinas och Katarinas fall verkar dock inte de trasiga rulltrapporna och nedskräpningen påverka trygghetskänslan negativt, utan upplevs snarare som irriterande och försämrar deras allmänna syn på stationen.

I direkt anslutning till stationen finns också ett flertal cykelparkeringar som flera av intervjupersonerna använder sig av. På dessa platser synliggörs hur underhållsnivån påverkar trygghetsupplevelsen. Malin brukar parkera sin cykel i cykelgaraget vid Arenagatan (se fig. 19). Hon berättar att hon tycker det är positivt att det finns möjlighet att ställa cykeln inomhus, men att miljön är smutsig, sliten och mörk, vilket bidrar till att hon inte alltid känner sig helt trygg på platsen. Hon berättar också att platsen känns instängd och att siktlinjerna är begränsade. Malins berättelse synliggör att det ofta inte är *en* aspekt i den fysiska miljön som skapar en otrygg känsla, utan flera.

I detta fall blir det alltså kombinationen av flera miljömässiga faktorer: begränsade siktlinjer, dålig belysning och dålig underhållsnivå, som gör att Malin upplever cykelgaraget som otryggt.



Figur 19. Cykelparkeringsgaraget där Malin ställer sin cykel



Figur 20. Bild tagen mot det cykelstall där Katarina brukar parkera sin cykel

Katarina, som ställer cykeln i ett cykelstall vid Hyllie Boulevard (se fig. 20), påpekar att platsen är dåligt efterhållen och att cyklar och 'annat' ofta ligger slängt på marken. Katarina känner sig inte rädd för att utsättas för våld på platsen, däremot upplever hon oro för att cykeln ska bli stulen: "...så det är inget trevligt ställe [...] för dom stjälar cyklar och slaktar dom där...".

Amanda å andra sidan har en positiv upplevelse av cykelparkeringen. Hon brukar ställa sin cykel längs med Emporias långsida och upplever platsen som väl omhändertagen. Hon säger att det förmodligen är någon där och regelbundet plockar bort 'slaktade' cyklar. Hade det funnits rester av stulna cyklar på platsen menar hon att det förmodligen direkt skulle känts mer otryggt.

Slutligen är också förekomsten av *övervakningskameror* på stationen en aspekt i den fysiska miljön som kan påverka trygghetskänslan. Här visar tidigare forskning att även om övervakningskameror generellt kan öka den upplevda tryggheten så verkar det inte få samma effekt för kvinnor (Ortiz Escalante 2019:230). Detta stämmer överens med hur Katarina resonerar om stationens övervakningskameror:

...ja, sen vet jag ju inte så mycket om vi pratar kameror och sånt, jag vet ju inte hur mycket, hur det funkar, om någon sitter och tittar i dom hela tiden, eller om det bara spelas in och sådär... jag vet ju inte hur sånt funkar

Eftersom Katarina inte vet ifall det är en människa bakom kameran, som skulle kunna ingripa i fall något skulle hända, erbjuder inte kameraövervakningen någon särskild trygghet för henne. Det kan också tilläggas att Katarina var den enda intervjupersonen som uppmärksammade övervakningskamerorna på stationen.

Den sociala miljön

Till den sociala miljön tillhör de aspekter som är relaterade till hur stationen används och av vem - alltså vilka människor som befinner sig på platsen (Andersson 2001). Av intervjuerna framgår att den främsta anledningen till att kvinnorna oftast känner sig trygga på stationen är *närvaron av människor*, vilket ligger i linje med flera tidigare studier (se till exempel Andersson 2001; Loukaitou-Sideris 2012; Ceccato 2013).

Här är det framförallt köpcentrumet Emporia som angränsar till stationen som bidrar till att det ofta är ett stort flöde av människor på platsen. I viss mån bidrar även verksamheterna på Arenatorget, som McDonalds och Pressbyrån, som är öppna stora delar av dygnet, till att människor vistas på platsen.

Att upplevelsen av trygghet i stor utsträckning kan kopplas samman med närvaron av människor illustreras av hur Amanda beskriver stationen och dess närområde:

...det är ju att det är människor där, att det är så mycket människor, hela tiden [...] det finns inget i det fysiska egentligen som jag tänker bidrar till att det känns tryggt, [...] jag förknippar det mest med att det är liksom tråkigt, tråkig närmiljö, men... egentligen är det ju samtidigt lite det som möjligtvis skulle kunna bidra till att det känns otryggt också, att det inte är... om det inte var alla dessa människor som var på torget så skulle det ju vara helt tomt...

Att närvaron av andra människor gör att Hyllie station upplevs som trygg skulle kunna förklaras utifrån att detta gör att det alltid finns någon som skulle kunna ingripa i fall något skulle hända (Andersson 2001). Den sociala miljön, speciellt närvaron av

människor, är dock inte statisk utan är nära sammankopplad med tidpunkt och veckodag (ibid), vilket framgår tydligt även i denna studie.

För Malin är det stor skillnad vad gäller den upplevda tryggheten beroende på om hon vistas på stationen på dagtid eller på kvällstid. På dagen menar hon att: "...det är ju mycket positivt också med liksom Hyllie station när det är liv och rörelse [...] så det är en trevlig blandning av folk...". På kvällstid upplever hon istället stationen och dess närområde som öde och mörkt vilket gör att hon undviker stationen under sena kvällar. Malin tycker också att cykelgaraget där hon brukar parkera sin cykel ofta är ödsligt på kvällen, vilket gör att hon då undviker att ställa cykeln där.

Katarina påverkas också av tidpunkten på dygnet. Hon använder ofta stationen tidiga morgnar och beskriver det som obehagligt då det endast är ett fåtal människor ute. Detta uppmärksammas också av Evelina, som även hon jobbar tidiga morgnar och som beskriver att det framförallt på helger kan vara: "helt dött". Det kan dock hända att hon råkar på någon enstaka människa vilket skapar funderingar kring vad personen gör på platsen:

men om det då är någon människa där - då blir jag lite såhär, okej... jobbar du också? eller har du varit ute hela natten och är liksom... *haha* är du påverkad av något, borde jag hålla mig... [...] då känns det liksom inte 100 procent tryggt...

Att närvaron av andra människor i rummet alltid är positivt stämmer alltså inte helt. Precis som tidigare forskning visar kan så kallade *sociala olägenheter*, det vill säga närvaron av personer som upplevs som hotfulla (till exempel alkohol- eller narkotikapåverkade människor) påverka tryggheten negativt (Hale 1996; Warr 2000).

Detta synliggörs även i Katarinas berättelse. Under de år som hon pendlat till Danmark har hon märkt stor skillnad beroende på om det är vardag eller helg. Helgerna har ofta inneburit att många berusade människor ska ta sig hem till Sverige på kvällstid vilket kan skapa en stökig miljö. Detta gäller dock framförallt ombord på själva tåget. Amanda upplever också att människor som är berusade eller narkotikapåverkade kan vara obehagliga. Hon berättar att även om hon inte tycker att stationen är särskilt trevlig känner hon sig heller inte otrygg där. Något som hade kunnat få henne att känna sig otrygg är dock i fall det skulle vara: "... påtända knarkare till exempel, som hängde på perrongen...".

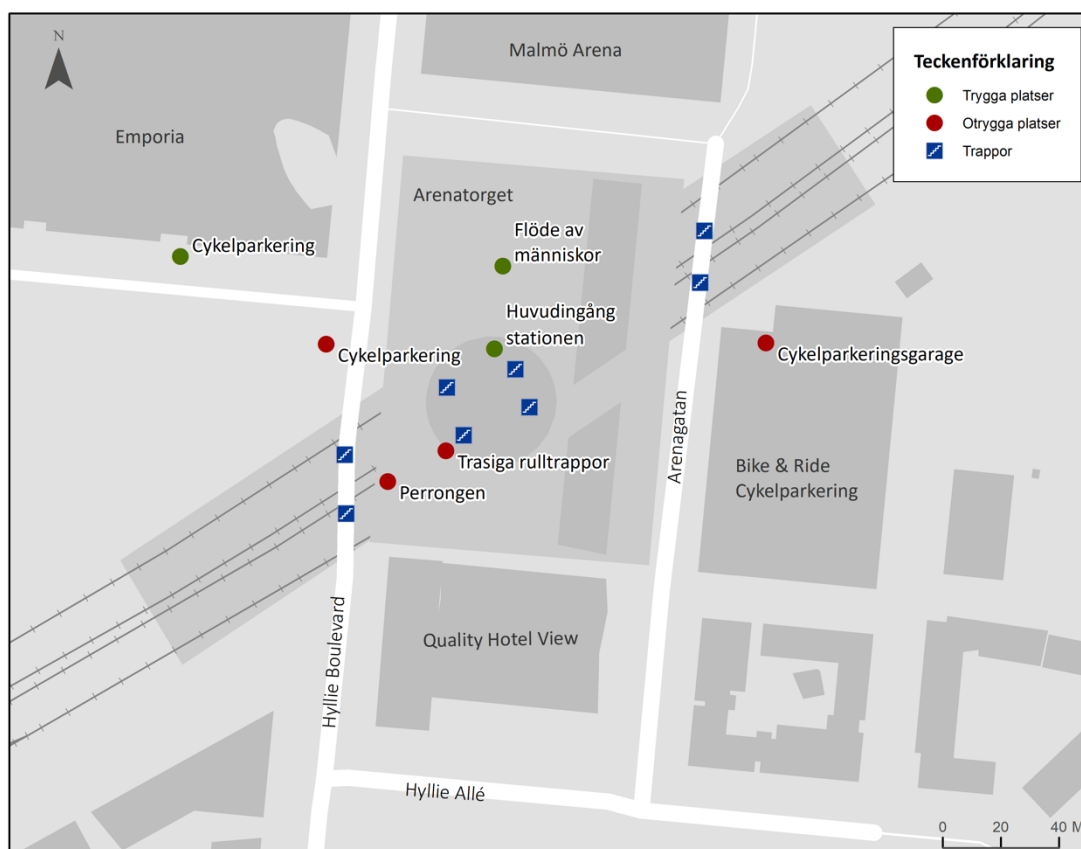
En annan aspekt som återkommer i flera intervjuer är också den påverkan som *polisens närvaro* har på den upplevda (o)tryggheten. Polisen har sedan flera år i uppdrag att genomföra gränskontroller vid stationen. Detta medför att det vistas poliser både nere på perrongen men också ofta runt stationsmiljön.

För både Katarina och Siri innebär polisens närvaro på stationen en stor trygghet. Framför allt är det känslan av att någon finns där hela tiden, men också att kvinnorna upplever att polisen skulle ingripa i fall något skulle hända. Siri berättar att det framför allt är just polisen som gör att hon känner sig trygg, till skillnad från hur hon kan känna sig på andra stationer runt om i Malmö. När vi pratar om hur Siri skulle känna om gränskontrollerna lades ner och polisen därmed skulle försvinna berättar hon att: "...asså är det rusning, vilket det ofta är när jag åker så inga problem, men är det där vi 20–21, det är enstaka människor liksom... ehm... så hade jag nog känt mig ganska... otrygg..."

Polisen närvaro medför alltså för Siri att även tider på dygnet som annars skulle kännas otrygga blir trygga. Tidigare forskning visar dock att polisen närvaro inte alltid ökar den upplevda tryggheten (Kochel & Nouri 2020). Detta synliggörs även i denna studie. Särskilt uppmärksammade kvinnorna det galler på en av perrongerna som är ett resultat av gränskontrollen. Både Amanda, Mira och Evelina tycker att gallret påverkar upplevelsen av stationen negativt. Mira uttrycker det som att det blir: "trångt och haha fientligt... haha... nej man känner ju lite såhär asså 'här stänger vi in folk'...". För Mira är dock inte polisen på stationen i sig något som påverkar hennes trygghetskänsla. Däremot upplever hon att hon blir på sin vakt när hon ser poliser i stationens närområde. Då väcker polisen närvaro tankar om 'vad som har hänt'. För Evelina bidrar inte polisens närvaro till trygghet varken på stationen eller i närmiljön. Liksom för Mira skapar istället polisen en känsla av att något negativt har hänt, vilket skapar oro. Evelinas upplevelse påverkas också negativt av de historier hon hört om människor som blivit utsatta för orättvis behandling av polisen.

Visualisering av otrygga och trygga platser på stationen

På kartan nedan (se fig. 21) ges en överblick över platser på stationen och i dess direkta närmiljö som upplevs som trygga respektive otrygga med utgångspunkt i den fysiska och sociala miljön. Det bör dock tilläggas att de platser som markerats som otrygga inte *alltid* upplevs som otrygga. Som tidigare nämnts påverkar till exempel tid på dygnet upplevelsen i stor utsträckning. Ingen av intervjupersonerna tycker att perrongen är en obehaglig plats på dagtid. På kvällstid däremot, när det är ödsligt och mörkt, förändras upplevelsen.



Figur 21. Karta över trygga och otrygga platser i stationsmiljön. Kartdata bakgrundskarta: GSD-Terrängkartan & GSD-Fastighetskartan © Lantmäteriet. Kartlayout: Sofia Rutberg

Mentala kartor

Slutligen påverkas också några av kvinnornas trygghetskänsla på stationen av något som kan sammanfattas som rutin eller hemkänsla. Evelina, Siri och Amanda nämner alla att de på stationen känner sig 'hemma', ett resultat av att de använder stationen dagligen när de förflyttar sig. Betydelsen av att regelbundet använda platsen belyses av hur Evelina sammanfattar sin känsla kring stationen:

...jag känner mig trygg i det här området, även om det är lite tråkigt ibland, men stationen är liksom... stationen är stor och bra och väl upplyst, och det är ytterst ytterst sällan som jag känner mig liksom... otrygg personligen när jag är där. Utan det är bara såhär... det är bara en del av min väg till och från jobbet liksom...

Att regelbunden användning av stationen skapar trygghet och hemkänsla är något som även Siri beskriver: "... det känns... hemma liksom man är så van att vara där nu ...". Även för Amanda spelar hemkänslan roll. När hon beskriver den del av plattformen som ligger utomhus berättar hon att: "...jag associerar den här platsen till något positivt såhär komma hem, komma hem...känsla...".

Att hemkänslan bidrar till trygghet kan förklaras utifrån Koskelas (1997) idé om att en regelbunden användning av det offentliga rummet gör att det upplevs som mer tryggt. Eftersom den bild som kvinnorna har av Hyllie station är formad av deras egna, vardagliga erfarenheter, och inte av media eller hörsägen, upplevs platsen också som mer trygg.

5.2.3 Upplevelser av vägen till och från Hyllie station

I detta avsnitt beskrivs hur kvinnorna upplever vägen de tar till och från stationen ur ett trygghetsperspektiv. Med tanke på att kvinnorna inte bor/arbetar på samma ställe är miljöerna de passerar varierande, även om några av kvinnorna till viss del går samma sträcka. De flesta kvinnorna beskriver att de överlag känner sig trygga när de tar sig till och från stationen, men det finns stora variationer under förflyttningens gång beroende på vilken miljö man passerar. Det är också stor skillnad i hur förflyttningen upplevs på dagtid respektive på kvällstid. Att upplevelsen av förflyttningen till/från stationen kan variera och påverkas av olika aspekter illustreras i Miras berättelse:

...asså jag känner ju mig trygg överlag, men det är ju liksom ja men vissa situationer, vissa väder när det är... när det är vilken tid på dygnet... och beroende på, ska jag någonstans, ja men då tänker man ju inte på det, men är man med sin egen hjärna då tänker man hur mycket som helst, men överlag så då trivs jag ju här

Med utgångspunkt i det analytiska ramverket (se s. 35) har ett flertal faktorer som påverkar upplevelsen av trygghet på vägen till/från stationen kopplade till den fysiska

miljön, den sociala miljön och till mentala kartor identifierats. I tabell 5 nedan ges en överblick över dessa faktorer, som sedan beskrivs mer utförligt i återstoden av avsnittet.

Tabell 5. Faktorer som påverkar den upplevda (o)tryggheten på vägen till/från Hyllie station.

Fysisk miljö	Social miljö	Mentala kartor
Belysning	Närvaro av människor	Media/rykten
Begränsade siktlinjer	Närvaro av enstaka	Tidigare händelser
Miljömässiga olägenheter	människor	Hemkänsla/rutin
Trafik		

Den fysiska miljön

Liksom i stationsmiljön är *belysning* något som påverkar kvinnornas upplevda trygghet. En väl upplyst plats bidrar till en ökad trygghetskänsla, medan motsatsen ofta ger en känsla av otrygghet. Det är dock inte mörkret i sig som är obehagligt, utan att mörkret gör det svårare att ha överblick över platsen. Därmed är mörker, eller bristfällig belysning, också nära sammankopplat med *begränsade siktlinjer*. Flera av kvinnorna passerar under sin färdväg viadukter, vilka upplevs som otrygga framförallt i kombination med mörker. Siri uttrycker det på följande vis: "...är det ljust, ingen fara, skulle det vara mörkt är det ju perfekt för någon att gömma sig...".

Begränsade siktlinjer upplevs också vid smala passager mellan hus, och när det finns buskage som skymmer sikten. Ett exempel som nämns av både Katarina och Mira är en passage mellan ett bostadshus och ett parkeringsgarage. Här är det dock inte bara begränsade siktlinjer som gör att passagen upplevs som otrygg. Det är också avsaknaden av människor, och känslan av att ingen skulle kunna se om något hände, som gör att platsen upplevs som otrygg. Detta synliggör att den fysiska och sociala miljön är nära sammanlänkade med varandra.

En annan aspekt som påverkar siktlinjerna är växtlighet, vilket nämns av både Siri och Mira. För Siri är det buskagen vid viadukten som är obehagliga (se fig. 22), vilket förvärras på sommaren när det är mer grönska. För Mira är det en gång- och cykelbana som kantas av en pilallé (se fig. 23) som skymmer sikten framför allt sommartid: "det är ganska mycket växtlighet vid sidan av... det blir ju lite såhär ruggigt just den delen, så skulle man möta en person där på kvällen... då mår man ju sådär".



Figur 22. Viadukt



Figur 23. Pilallén i Lindeborg

Vad gäller förekomsten av *miljömässiga olägenheter* var detta inget större problem. Det var framför allt en person, Mira, som passerade genom miljöer som kändes eftersatta vilket påverkade trygghetskänslan negativt. Bland annat berättar hon om en väg i sitt bostadsområde som plötsligt bara tar slut, vilket skapar en negativ känsla: ”... men [när] saker är såhär halvdant och halvgjort och lite bortglömt liksom, då blir man ju också såhåra, asså det blir ju lite förfallet över det hela, och då blir det att hela känslan på det blir värre...”

Slutligen är också förekomsten av mycket *trafik* något som påverkar ett par av kvinnornas upplevda trygghet negativt. Detta påverkar främst de kvinnor som på vägen till/från stationen behöver korsa de större vägar som omgärdar Hyllievång. Mira, Malin och Siri belyser alla att det framförallt finns en brist på övergångsställen, som gör att de tvingas korsa starkt trafikerade vägar. Även om detta inte är direkt kopplat till *rädsla för brott* är det fortfarande värt att nämna då även upplevd trafiksäkerhet kan påverka mobiliteten (Smidfelt Rosqvist m.fl 2010).

Den sociala miljön

Liksom i fallet med stationen var det även under vägen till och från stationen framför allt den sociala miljön som påverkade kvinnornas upplevda (o)trygghet. Det är också tydligt att upplevelsen varierar över dygnet. När kvinnorna pratar om ödsliga platser är detta nästan alltid kopplat till att det är kvällstid.

Närvaron av människor, antingen direkt eller indirekt, ger för alla kvinnorna en ökad trygghetskänsla. En person detta blir extra påtagligt för är Siri. På vägen till

hennes arbetsplats är det särskilt en passage, där gång- och cykelbanan är nedsänkt, som Siri upplever som otrygg. Detta beror dels på att det inte finns några hus i närheten, men också på att visuell kontakt med bilisterna försvåras. När Siri sedan passerat den nedsänkta biten och kommer upp i höjd med bilarna beskriver hon det som att hon kan pusta ut, då finns en känsla av att: "...och nu kan inget hända typ...".

Malin upplever också att närvaron av andra människor påverkar hennes trygghetskänsla. För henne blir detta extra påtagligt då hon på vägen till och från stationen passerar igenom en stor byggarbetsplats. På dagtid är det inga problem, men på kvällen är platsen ofta öde vilket gör henne otrygg. Denna upplevelse delar även Katarina. På dagtid promenerar hon ofta vid byggarbetsplatsen, då känns platsen trygg och full av liv. På kvällen däremot är platsen ödslig vilket skapar en kuslig känsla som gör att hon undviker platsen. Mira passerar också genom en byggarbetsplats på vägen till och från stationen. Även för henne är byggarbetsplatsen förknippad med ödslighet vilket ger henne en otrygg känsla:

... och det här är ju liksom sista transportsträckan innan man kommer till Lindeborg och till vänster är det ju en byggarbetsplats, ehm... så att det är väl lite liksom... asså på kvällarna här, jamen då känner man ju att det är lite... aa... otryggare ska man väl säga, än där som man precis har varit i, just för att man lämnar, det är inte så mycket folk man möter...

Mira upplever också att hennes bostadsområde kan vara ganska ödligt, något hon också tycker påverkas av hur området är utformat. I området är husens baksidor vända mot gång- och cykelbanan, medan entréerna är vända inåt mot gårdarna.

Detta kan sägas utgöra ett exempel på den trafikseparerade miljonprogramsplanering som Aretun (2009) menar påverkar just trygghet negativt.

Även för Amanda är det främst närvaron av andra människor som påverkar trygghetskänslan. Amanda känner sig överlag trygg på vägen till och från stationen, men när hon med hjälp av kartan får beskriva i fall det är någon del av vägen som känns mer eller mindre trygg pekar hon ut en sträcka som ligger avskild från både bilvägar och bebyggelse. Bristen på människor, och att det inte heller finns några fönster som blickar ut mot gatan, gör att sträckan upplevs som mindre trygg.

Katarina tycker också att närvaron av andra människor påverkar tryggheten. För henne är Hyllie en trygg plats, för att: "...det är liksom många människor som kan se och höra... här runt om". Detta, berättar hon, beror både på att det finns en blandning mellan bostadshus och verksamheter och på att bostäderna har fönster och balkonger vända mot gatan (se fig. 24). Det gör att hon upplever att människorna inomhus är 'nära henne'.



Figur 24. Fönster och balkonger mot gatan som gör att Katarina känner sig trygg

Även för Evelina är närvaron av andra människor viktig. När hon förklarar varför hon känner sig trygg på den gata hon brukar gå på beskriver hon det som att: "...men stora gator dom känns bättre att vara på, det är mer som har koll på en där, ifall det skulle hända något då är det fler som kan se det liksom...".

Alla dessa berättelser visar hur den fysiska miljön påverkar den sociala miljön. En fysisk struktur som möjliggör samtidig närvaro, antingen direkt eller indirekt, verkar precis som Aretun (2009) påpekar leda till ökad trygghet. Att utforma miljöer med fönster och balkonger mot gatan möjliggör vidare den 'naturliga övervakning' som bidrar till ökad trygghet (Andersson 2001; Loukaitou-sideris 2012).

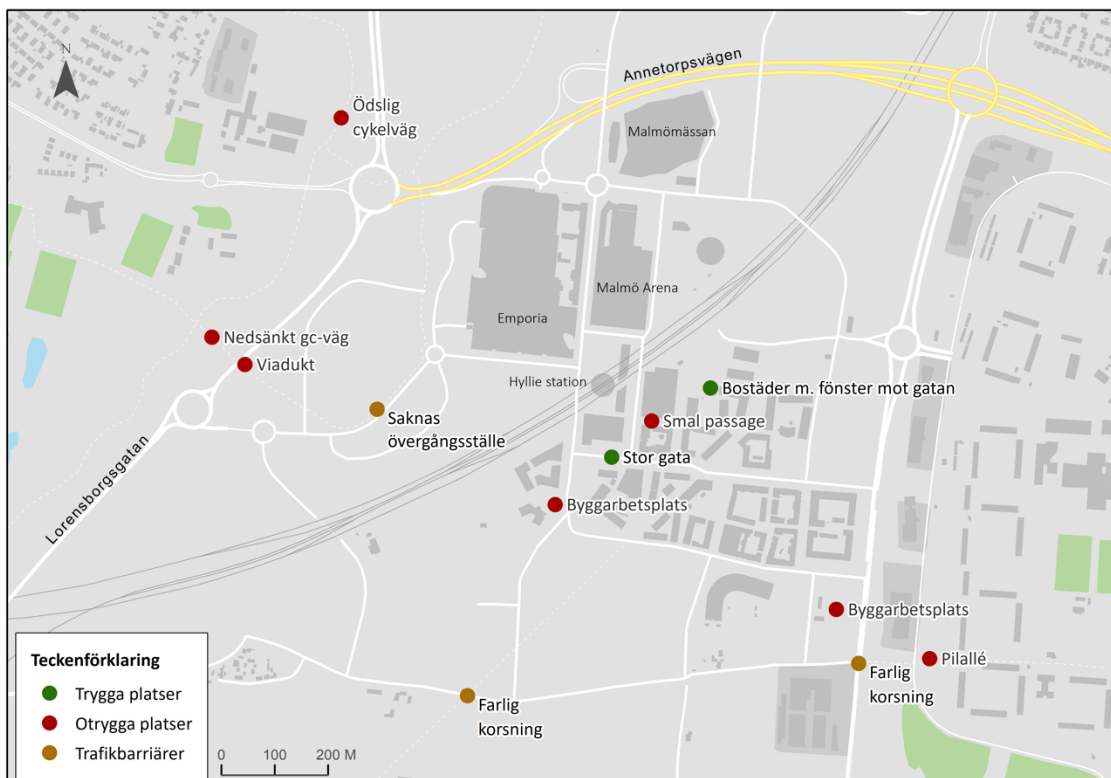
En annan aspekt som synliggörs i intervjuerna är dock att närvaron av andra människor inte alltid är positiv. *Närvaron av enstaka människor*, när ingen annan är ute, kan skapa en ökad otrygghetskänsla. Detta är något som bland annat Mira beskriver, främst i relation till området där hon bor som ofta är ganska öde kvällstid. För Mira är kontrasten mellan Hyllie och Lindeborg stor. I Hyllie är det oftast mycket människor i rörelse, även på kvällstid. I Lindeborg å andra sidan möter man sällan någon vilket gör att när ett möte väl uppstår kan det medföra obehag:

men det är ju inte så mycket folk som rör sig ute här, om du inte ska någonstans, så så fort man möter en människa så blir man ju lite såhär
hmm... och oftast är det ju då om det är män

Miras berättelse bekräftar resultaten från Anderssons (2001) studie, att som ensam kvinna möta en eller flera män kan upplevas som mer hotfullt än att vara helt ensam.

Visualisering av otrygga och trygga platser på vägen till/från stationen

På kartan nedan (se fig. 25) ges en överblick över platser på vägen till/från stationen som upplevs som trygga respektive otrygga med utgångspunkt i den fysiska och sociala miljön. Precis som i fallet med kartan över trygga och otrygga platser för stationen (se s. 52) är det dock så att de otrygga platserna på kartan inte *alltid* upplevs som otrygga. Ett exempel är byggarbetsplatserna, som på dagtid upplevs som trygga, men som på kvällen, i kombination med mörker och ödslighet upplevs som obehagliga.



Figur 21. Karta över trygga och otrygga platser på vägen till/från stationen. Kartdata bakgrundskarta: GSD-Terrängkartan & GSD-Fastighetskartan © Lantmäteriet. Kartlayout: Sofia Rutberg

Mentala kartor

Något som också påverkar upplevelsen av vägen till och från stationen är kvinnornas mentala kartor. Tidigare forskning har visat att till exempel media, rykten och tidigare händelser påverkar tryggheten. Att känna sig hemma genom att dagligen röra sig på en plats påverkar också upplevelsen (Stanko 1992; Koskela 1997; Listerborn 2002:96; Loukaitou-Sideris 2012). Detta är något som blir synligt även i denna studies empiriska material.

Vad gäller hur *media och rykten* påverkar den upplevda (o)tryggheten är detta något som är särskilt påtagligt för Malin. Hon beskriver att hon i stor utsträckning påverkas av nyhetsrapporteringen i Malmö och att detta skapar en medvetenhet om att: "...det händer ganska så mycket grejer". Mer specifikt kopplat till Hyllie så har rapporteringen om ungdomsrån som förekommit både på Hyllievångsskolan och på Emporia påverkat Malins trygghetskänsla negativt, särskilt i form av att hon känner oro för sina barn.

Att Malin påverkas av medias rapportering blir också synligt när hon berättar att hon börjat undvika att cykla genom Holma/Kroksbäck om hon ska ta sig in till centrala Malmö. Även i detta fall är det just rapporteringen om "säkerhetshändelser" i området som gör att hon känner sig otrygg där.

Katarina och Siri beskriver också att de generellt påverkas av media och saker de hört, även om det inte verkar påverka deras upplevelse av just Hyllie. Katarina nämner ett exempel då hon cyklade inne i centrala Malmö och blev väldigt rädd när hon mötte en man längre ner på gatan. Rädslan, menar hon dock, kom inte från själva mötet utan: "... det var ju mina egna tankar som stimmade upp mig [...] och det är ju för att man läser mycket och sådär".

Även Siri påverkas av saker hon läst och hört. Hon berättar att busshållplatsen Södervärn i centrala Malmö är en plats där hon ofta känner sig otrygg: "...allt man hör, ser läser... påverkar nog också rätt mycket, jag har ju aldrig varit med om något... men ja... jag har ju hört haha... att vissa har varit med om grejer".

En annan aspekt som framträder i intervjuerna är hur tidigare händelser påverkar den upplevda (o)tryggheten. Siri berättar att hon på vägen från jobbet passerar en bänk där det ibland sitter människor och röker, vilket skapar en otrygghetskänsla. Hon säger dock att det inte beror på människorna i sig, antagligen är de oskyldiga, men att otryggheten är en konsekvens av hennes "hjärnspöken". Att hon upplever människorna

på bänken som något otryggt förklarar Siri med att hennes arbetsplats tidigare har varit utsatt för inbrott:

... det är nog lite det som skrämmer mig också, just dom gångerna när jag har kommit där och sett någon liksom... ja vad gör jag om dom kommer fram, då ger jag dom nycklarna liksom [...] eller att man ska bli rånad eller något, inte för att jag har så mycket av värde, men det är väl mer känslan...

Under perioden som intervjuerna genomfördes skedde också en sprängning i en närbutik i centrala Hyllie. Detta påverkade Malins upplevelse i stor utsträckning och är något som återkommer flera gånger under intervjun. Även om hon själv inte passerar förbi området där butiken ligger berättar hon att händelsen gjort att hennes trygghetskänsla försämrats.

Även Katarina, som dagligen passerar närbutiken, uppmärksammade sprängningen under intervjun. Sprängningen skedde mellan vår första och andra intervju, och när vi genomförde uppföljningsintervjun kommenterade hon händelsen på följande vis:

jag kände mig verkligen trygg därför att ja det är nära in till alla som bor och dom bor i markplan och... såhär... och sen smäller det en bomb här... det är liksom... det blir ju jättedumt. Jag tänkte direkt på dig att jag hade varit kaxig och sagt att 'jamen jag känner mig så trygg'... ehm... jag känner mig ändå inte riktigt rädd för det som har hänt här nu, för jag känner inte att det är riktat mot mig, ehm... och det kanske är lite dumt också för det, man hade kunnat komma till skada ju...

Trots att Katarina på ett annat sätt än Malin är direkt berörd av händelsen verkar den ändå inte påverkat hennes trygghetskänsla negativt i särskilt stor utsträckning. Detta skulle kunna förklaras med att om individen har en vardaglig relation till en plats så upplevs den också som tryggare (Koskela 1997). Här kan alltså Katarinas relation till platsen göra att hon inte påverkas på samma sätt som Malin, som bara läst om händelsen i tidningen och inte själv vistas på platsen.

Att vår relation till platser har betydelse för den upplevda tryggheten illustreras också av hur Katarinas trygghetskänsla ökat allteftersom hon blivit mer hemma i sitt område. Innan hon flyttade till Hyllievång brukade hon besöka området då en familjemedlem bor där, men hon kunde då känna sig lite tveksamt inställd: "... då har

jag ju nog känt mig lite så, är det verkligen trevligt och såhär ...”. Nu, när hon bekantat sig mer med området, har känslan förändrats. Katarina beskriver att hon känner sig trygg och bekväm i sitt område, hon känner igen människorna och miljöerna: “... ja, där är den balkongen med det och det är dom med den hunden där och... då känner man ju sig mer trygg... än att man bara kommer och inte alls vet något om området”. Mira har en liknande upplevelse: “... typ som när jag kommer till vår innegård, då är jag ju hemma hemma, så det räcker ju för mig bara att gå förbi det här lilla cykelstället och så ba ’ahh här är det lugnt’...”.

Även för Amanda är betydelsen av att dagligen röra sig en viss sträcka påtaglig:

jag letar i hjärnan om jag någon gång känner mig otrygg någonstans [...] näee, och det kanske beror på att jag har liksom alltid cyklat [...] jag har ju cyklat till skolor eller jobb som en del av min vardag i 40 år, alltid, liksom... ehm så jag har, det har liksom blivit en del av min vardagsrytm att man har den där relativt långa cykelturen...

Amanda berättar också att hon som en del av sitt arbete ofta cyklat till platser hon inte är bekant med. Ibland har hon då passerat miljöer som hon på kvällstid helst snabbt skulle ha flyttat sig bort från. Hade sträckorna däremot ingått i hennes dagliga cykeltur säger hon att: “...så hade jag nog ändå känt mig trygg där också liksom, för då hade jag känt till det...”. Återigen blir det alltså tydligt hur våra relationer till platser påverkar upplevelsen och att rutin och hemkänsla tenderar att öka tryggheten.

5.2.4 Upplevelsens påverkan på den dagliga mobiliteten

Något som återkommer i flera av kvinnornas berättelser är medvetenheten om att det finns en 'risk' att något obehagligt kan inträffa, som kvinnorna själva behöver ta ansvar för att motverka. Detta får konsekvenser i form av olika mobilitetsstrategier som kvinnorna använder sig av när de vistas på stationen eller förflyttar sig till eller från stationen. Av intervjuerna framgår vidare att de strategier kvinnorna använder oftast inte uppstår på grund av att Hyllie upplevs som mer otryggt än någon annan plats. Snarare är det så att vissa strategier, som att välja en alternativ väg när det är mörkt, är något som intervjupersonerna har använt under lång tid, oavsett var de befinner sig.

Detta kan kopplas samman med att kvinnor redan från ung ålder socialiseras in i att se det offentliga rummet som något otryggt och farligt. Genom välmenande råd om hur man ska hålla sig säkert 'lär sig' kvinnor att det finns en fara, som de måste förhålla sig till (Loukaitou-Sideris 2012; Ortiz Escalante 2019:211). Som exempel kan nämnas det som Mira berättar när jag frågar om hon gör på något särskilt sätt för att förhålla sig till känslor av otrygghet. Mira berättar att hon bland annat alltid går långt in på trottoaren. När jag frågar varför berättar hon att: " 'för annars kan det stanna någon och dra tag i en, och så drar dom med en', det sa alltid min mamma till oss när vi var små...". Här synliggörs alltså hur Mira, redan från ung ålder, fått lära sig att det finns faror, och att hon måste anpassa sitt beteende för att undvika den potentiella faran.

De strategier som kvinnorna använder sig av har kategoriserat i enlighet med det analytiska ramverket (se s. 35). I tabell 6 nedan ges en överblick över strategierna i respektive kategori. Kategorin 'självförsvar' är lämnad tom, detta då inga sådana strategier kunde identifieras i det empiriska materialet. I återstoden av avsnittet ges en mer utförlig beskrivning av strategierna inom respektive kategori.

Tabell 6. Mobilitetsstrategier

Undvika	Självförsvar	Kroppsliga strategier	Vara 'sedd'	Mod och motstånd
Undvika att resa Anpassa färdvägen Planera	-	Öka takten Vara vaksam Förändra utseende/kroppsspråk	Telefonkontakt med vänner/familj	Resonera Sociala färdigheter Ta makten över rummet

Avstå, anpassa och planera - ett undvikande beteende

Tidigare forskning visar att det är vanligt att kvinnor på olika sätt undviker platser och anpassar sitt resande för att förhålla sig till känslor av otrygghet (Painter 1992; Andersson 2001; Loukaoito-Sideris 2015; Bergndahl 2019; Vera-Grey & Kelly 2020). Detta bekräftas även i denna studie, och tar sig uttryck i flera olika strategier. Den som i störst utsträckning anpassar sitt resande är Malin som berättar att hon helt *undviker att resa* hem med kollektivtrafik "för sent" på kvällen. Detta då hon inte har: "...tillräcklig trygghetskänsla i den miljön för att våga, om man uttrycker det så, chansa på att ta sig hem". Hon berättar att anledningen till att hon avstår att resa sent på kvällen beror på att hon känner ett ansvar för att inte sätta sig i: "... en sits där jag kanske skulle bli överfallen... eller rånad...". Hon låter inte heller sitt barn resa ensamt, inte för att hon känner sig osäker på om hen skulle klara av det, utan för att hon inte upplever det som tillräckligt tryggt. Att inte våga resa ensam hem på kvällen, och att inte heller låta sitt barn resa ensamt, gör att Malin känner sig begränsad i vilka handlingar hon kan utföra.

Istället för att resa med kollektivtrafik på kvällen tar Malin istället taxi för att kunna känna att hon kommer hem tryggt hela vägen. Här blir det dock synligt att alla inte har valet att kunna avstå från att resa med kollektivtrafiken. Mira berättar att även om hon ibland kan känna sig otrygg så reser hon ändå:

... jag måste ta mig hem, och då gör jag väl det, asså [...] det är ju det man gör haha, asså jag måste ju komma hem så [Förf. anm: att det inte finns så mycket val kanske?] nä, nä men precis, och då får man bara... hoppas på det bästa typ...

En annan strategi är att *anpassa sin färdväg*. Denna strategi handlar till exempel om att gå på vägar som är väl upplysta, eller om att helt undvika vissa platser/stråk vid vissa tider. Mira berättar till exempel att hon ibland valt att inte hoppa på en buss från stationen, eller att hon ibland inte gått av vid sin hållplats, för att undvika att behöva gå med någon hon upplever som obehaglig. För Siri kan det handla om att istället för att gå, vilket går snabbast, istället stanna kvar på jobbet och vänta in bussen till stationen om det är mörkt ute.

Att anpassa sitt resande handlar också om att *planera*. Malin brukar på dagtid ställa cykeln i cykelgaraget. Om hon vet att hon kommer återvända till Hyllie på kvällstid när det blivit mörkt brukar hon dock i förebyggande syfte undvika att ställa

cykeln där för att slippa hämta den på kvällstid. Även för Siri är planeringen av resandet påtagligt, hon berättar att det är något som alltid präglat hennes resande:

”... asså jag kan sitta och planera ‘jaa nu tar jag inte den vägen nu tar jag den andra’ [...] i och med att jag alltid har åkt kollektivt så är jag väl inne i det tankesättet...”

Specifikt kopplat till Hyllie kan planeringen handla om att se till att ha sällskap med en kollega hem om det är mörkt. Siri berättar att hon ofta på förhand kan komma överens med en kollega om att gå tillsammans: “som i morgon [...] då kommer jag ha sällskap hem, då är det mörkt, och då vet jag det att det känns bra redan nu... annars hade jag nog gått ut till bussen...”

Varken Amanda eller Katarina anpassar sitt resande just mellan Hyllie station och hemmet. Däremot finns det andra platser i Malmö de undviker och då specifikt på kvällen. Amanda berättar att hon inte skulle cykla längs med Ribersborgsstranden en sen kväll, eller genom Pildammsparken: ”... så det är klart att det finns några såna där stråk [...] där jag skulle kunna anta att det är tomt på människor, dom hade jag undvikit, när det är riktigt sent ...”. För Katarina är det istället ett byggarbetsplatsområde i Hyllie hon undviker på kvällstid, där det är ”lite kusligt”.

Kroppen som redskap - eller något att gömma

Utöver att på olika sätt anpassa själva förflyttningen visar tidigare forskning också att kroppsliga strategier är vanliga när kvinnor förflyttar sig i det offentliga rummet (Vera-Grey & Kelly 2020). Även detta bekräftas i denna studie och tar sig uttryck på flera olika sätt.

En kroppslig strategi är att *öka takten* i situationer som känns otrygga. Detta gör Mira, dels när hon förflyttar sig genom ett område med begränsad sikt men också när hon stöter på andra människor hon upplever som obehagliga: “...så hör man att det är ett gäng killar bakom, och det är såhär oavsett om dom är 14, 15 år så... så är det ju fortfarande asså man ökar ju takten liksom ...”.

En annan strategi som alla kvinnorna använder är att *vara vaksamma*. Att hålla uppsikt över omgivningen och kontinuerligt utvärdera och bedöma situationen blir ett sätt att vara redo ifall något skulle hända. Detta är också något som är ett generellt beteende, som inte är kopplat specifikt till Hyllie, men som ändå används i Hyllie för att genomföra den önskade förflyttningen. Evelina berättar att hon alltid är uppmärksam på

sin omgivning för att kunna avlägsna sig om hon: ”ser någon som verkar lite suspekt”, och att hon alltid har det i tanken att: ”det skulle kunna hända något”.

Även Mira är uppmärksam på sin omgivning, särskilt när hon rör sig i sitt bostadsområde på kvällstid. Att då möta en enstaka person innebär att Mira blir på sin vakt, särskilt när det är en man hon möter. Detta resulterar i en ökad anspänning: ”... men det är ju att man spänner sig, asså det [...] man vet ju inte vad den andra skulle kunna göra, den kan ju vara en galning, asså... man får anta det värsta...”.

Ytterligare en kroppslig strategi är att *förändra sitt utseende eller kroppsspråk*. Detta synliggör att (den kvinnliga) kroppen inte alltid är ett ’redskap’ för att känna sig trygg utan också något som i vissa situationer behöver döljas. Katarina berättar att när hon bodde inne i stan och cyklade till stationen på sommaren så brukade hon dra på sig vindtygsbyxor över sin kjol, för att undvika att se ut som en kvinna. Hon undviker också att gå i klackar, för att inte ”väcka något”. Katarina förändrar också sitt kroppsspråk, hon berättar att hon ibland kunde: “... liksom försöka blåsa upp mig lite när jag cyklar, så jag inte är väldigt feminin i [...] hur jag ser ut när jag cyklar på morgonen”. Hon berättar vidare att detta är något hon skulle göra även i Hyllie när hon framöver behöver resa på natten.

Vara ’sedd’

En strategi som Katarina, Siri och Mira använder är att *vara i kontakt med vänner eller familj* över telefon när de förflyttar sig. Det handlar både om att prata i telefon under resans gång, men också om att höra av sig när man kommit fram. Detta skulle kunna förstås utifrån den betydelse samtidigt närvaro har för att skapa trygghet (Aretun 2009). Genom att prata i telefon säkerställs att det finns någon som vet var man är och som skulle kunna tillkalla hjälp i fall något obehagligt skulle inträffa. Att prata i telefon kan alltså fylla samma funktion för kvinnorna som att det finns andra människor i rummet.

Denna strategi är mycket betydelsefull för Katarina. Med anledning av att hon ofta reser vid tidpunkter när det inte är särskilt många andra ute är hon alltid i kontakt med sina kollegor när hon reser till jobbet. På så vis kan kollegorna kontinuerligt meddela var de befinner sig. Skulle något inträffa vet de att det finns någon som kan kalla på hjälp. Även Mira brukar prata i telefon, framförallt med sin sambo, vilket hon gör både för att själv känna sig trygg, men också för att han ska känna sig trygg.

Siri berättar att hon alltid pratat i telefon med vänner eller familj för att känna sig trygg och att det har blivit till en vana. I Hyllie, särskilt på stationen, känner hon dock inget behov av att göra det. När vi pratar om hur hon skulle känna om polisen, som är den främsta anledningen till att hon känner sig trygg på stationen, försvann säger hon dock att: "... nä då hade jag nog genast tagit upp telefonen och pratat med någon [...] varje gång det är lite mörkt...".

Mod och motstånd

Slutligen finns också de strategier som kategoriserats som "mod och motstånd" utifrån tidigare forskning av Koskela (1997) och Andersson (2001). En av dessa strategier är att kvinnorna *resonerar* med sig själva. Detta är något som exempelvis Katarina gör för att förhålla sig till mörker. När vi pratar om varför Katarina inte vill promenera på byggarbetsplatsen på kvällstid berättar hon om något en bekant sa till henne för länge sedan: "[att] mörkt mörker inte är farligare än ljusst mörker", och att hon försöker ha det i åtanke. När hon på kvällstid befinner sig i en situation hon upplever som otrygg försöker hon tänka att: "...alla människor som är ute när det är mörkt är ju inte ute efter att göra något kriminellt haha, eller något farligt, dom finns ju på dagen också". Hon nämner också att hon tänk att rent procentuellt, så händer det ju oftare saker när det är fler människor i rörelse, inte på natten.

Även Mira resonerar med sig själv för att genomföra den nödvändiga förflyttningen. Hon berättar att när hon ibland känner sig lite otrygg så tänker hon att: "jag måste ta mig hem, och då gör jag väl det" och beskriver det vidare som att: "man bara halvt biter ihop liksom".

Evelina för också ett typ av resonemang med sig själv. Hon berättar att hennes trygghetskänsla grundar sig i att hon försöker ha en positiv inställning till andra människor. Hon brukar tänka att de antagligen inte är ute efter att göra henne något ont. Som exempel lyfter hon fram hur hon tänker kring berusade människor, att de antagligen är upptagna med att tänka på sig själva och att hon därför troligen inte har så mycket att oroa sig för.

Det går dock att urskilja en viss skillnad kring vilken funktion resonerandet fyller för de tre kvinnorna. Koskela (1997) menar att dels kan kvinnor resonera för att hantera rädsla, vilket är fallet både för Mira och Katarina, men också för att faktiskt inte

bli rädd över huvud taget. Den utgångspunkt Evelina har, att ha en positiv inställning till andra människor, gör att hon blir 'modig'.

En annan strategi som Koskela (1997) lyfter fram är *sociala färdigheter*. Detta innebär att man litar på att man kan göra en korrekt bedömning av en situation och därmed kan man också känna sig trygg. Detta synliggörs i Malins berättelse om när hon en gång missat bussen från stationen och fick skjuts hem av en man:

...så då liftade jag med en man som bodde i Bunkeflo strand, och det kan man ju säga - hur vågade jag göra det? ehm... och då var det väl för att man känner den dära personkänslan att här går en annan småbarnspappa som ska hem...

Genom att lita på sin magkänsla kände Malin sig alltså trygg och kunde fullfölja sin resa hem.

Slutligen så är det inte bara upplevd *otrygghet* som påverkar den dagliga mobiliteten, utan också upplevd *trygghet*. Detta avsnitt har hittills fokuserat på hur upplevd otrygghet resulterar i olika strategier som används för att hantera känslorna, och därmed kunna möjliggöra förflyttningen. Men precis som Koskela (1997) understryker är kvinnor inte alltid rädda. Så hur påverkas den dagliga mobiliteten av att känna sig trygg? Detta har fått relativt lite utrymme i intervjuerna. Kanske beror det på att det är lättare att beskriva en otrygg än en trygg plats, vilket bland annat framgår av hur Evelina resonerar:

det är väl olika parametrar som spelar in tänker jag, vad det är som gör att man känner sig trygg. Jag tänker väl att... asså det kanske är svårt att peka på något enskilt, ah men vad det är som gör att 'nu känner jag mig trygg'

Det tydligaste exemplet på hur känslan av att vara trygg påverkar den dagliga mobiliteten återfinns i Amandas berättelse. Genom att under många års tid ha cyklat över allt i staden har hon för att använda Koskelas (1997) begrepp *tagit makten över rummet*. För henne blir den dagliga cykelturen en stund för reflektion och avkoppling, en tid som bara är för henne när hon: "tänker på grejer jag kunde ha gjort under jobbet, eller mat jag tycker skulle vara kul att laga, eller en kompis som jag har lust att ringa eller något sånt där...". När man slipper vara på sin vakt, meddela var man är eller tänka på vilken väg man väljer uppstår en lucka i vardagen, en slags frizon.

Att känna sig trygg innebär också att slippa tänka på den 'risk' som finns för att bli utsatt för något. Detta belyses av hur Mira känner ibland, särskilt när hon har sällskap: "...då reflekterar jag nog inte över det på samma sätt, men det är väl också för att man inte är med sina egna tankar... så man har inte tid att skrämman upp sig själv".

6. Diskussion

Nedan följer uppsatsens näst sista kapitel. Kapitlet inleds med en diskussion av resultaten/analysen i vilken uppsatsens frågeställningar besvaras. Därefter följer en diskussion kring studiens metod.

6.1 Diskussion av resultat/analys

I detta avsnitt diskuteras först upplevelsen av Hyllie station samt vägen till och från stationen. Därefter, i avsnitt 6.1.2, diskuteras hur upplevelsen påverkar kvinnornas dagliga mobilitet.

6.1.1 Upplevelser av Hyllie station samt vägen till och från Hyllie station

Utgångspunkten för denna studie är att upplevd (o)trygghet är komplext och formas av flera olika aspekter. För att kunna uppnå en holistisk förståelse för hur en plats upplevs ur ett trygghetsperspektiv måste analysen utgå från den specifika platsens karaktärsdrag, våra mentala kartor *och* sociala kategorier/maktrelationer (Listerborn, 2002:96-97; Loukaitou-Sideris 2012). För att besvara studiens första frågeställning, om hur Hyllie station och förflyttningen till och från stationen upplevs ur ett trygghetsperspektiv, kommer dessa tre delar diskuteras var för sig för att sedan slutligen vävas samman.

Platsens karaktärsdrag

Vad gäller aspekter i den fysiska miljön som påverkar upplevelsen av (o)trygghet stämmer kvinnornas berättelser väl överens med faktorer som identifierats i tidigare forskning. Liksom Andersson (2001) och Loukaitou-Sideris (2012) påpekar är det ofta platser som upplevs som slutna, mörka, med begränsade siktlinjer och avsaknad av möjlighet till naturlig övervakning som upplevs som otrygga. De viadukter som några av kvinnorna passerar, den begränsade sikten på plattformen och cykelparkeringsgaraget utgör exempel på just detta.

Tidigare forskning visar vidare att förekomsten av miljömässiga olägenheter, såsom nedskräpning, klotter och övergivna byggnader, påverkar tryggheten negativt (Smith 1987; Warr 2000; Loukaitou-Sideris 2012). Även om vissa aspekter som kan kopplas ihop med miljömässiga olägenheter, som trasiga rulltrappor och det 'slitna' cykelgaraget, nämndes under intervjuerna var detta dock inget som verkade påverka

kvinnornas trygghetskänsla avsevärt. Att miljömässiga olägenheter inte uppmärksammades särskilt mycket under intervjuerna betyder dock inte nödvändigtvis att intervjupersonerna inte skulle påverkas av det. Snarare kan det vara så att förekomsten av sådana problem inte är särskilt utbredd i Hyllievång, vilket också stämmer överens med de observationer som gjordes på stationen. Således kan Malmö stad sägas ha lyckats i sin strävan efter att hålla ”...en hög skötsel- och underhållsnivå” som ett led i sitt trygghetsarbete (Malmö stad 2006b:6).

Vad gäller den sociala miljön har denna studie, liksom tidigare forskning, påvisat att närvaron av andra människor i rummet har stor betydelse för den upplevda tryggheten (Andersson 2001; Ceccato 2013:49). Precis som Andersson (2001) uppmärksammar är det också tydligt att den sociala miljön i stor utsträckning påverkas av tid på dygnet och veckodag. På dagtid när köpcentrumet Emporia skapar ett stort flöde av människor som rör sig runt stationen upplever ingen av intervjupersonerna sig otrygga. På kvälls- eller nattetid däremot, när det är få människor som rör sig i det offentliga rummet, förändras upplevelsen.

Det blir också tydligt i det empiriska materialet att den fysiska och sociala miljön är tätt sammanlänkade med varandra. Att perrongen upplevs som mörk på dagen påverkar inte trygghetskänslan negativt, men på kvällen, när det är färre människor i rörelse blir dov belysning något som upplevs som otryggt.

Detta pekar på vikten av att få till den *samtidiga närvaro* som Aretun (2009) belyser som central för att skapa en trygg miljö. Här verkar Malmö stad på ett övergripande plan ha lyckats ganska väl i planeringen av Hyllie. I bostadskvarteren kring stationen, med entréer och balkonger vända mot gatan, skapas en upplevelse av att de som är på insidan ser vad som händer på utsidan. Samtidigt blir det också tydligt att Hyllie fortfarande inte är ett färdigbyggt område. Byggarbetsplatserna nämns av flera personer som obehagliga, just för att ingen är där. Samma sak gäller på kvällstid runt stationen, platsen är ofta ödslig när Emporia har stängt för kvällen. Med tanke på att det ofta tar många år för nya bostadsområden att färdigställas är detta en insikt som bör tillvaratas. Det är givetvis svårt att skapa ett flöde av människor dygnet runt på en byggarbetsplats. En idé är dock att pröva att låta rummet användas tillfälligt av olika verksamheter för att skapa en levande miljö även under byggtiden. Tidigare studier har dock visat att närvaron av andra människor inte alltid bidrar till trygghet. Andersson (2001) belyser till exempel att för kvinnor kan närvaron av en

okänd man känns mer hotfull än ett helt tomt rum. Även detta bekräftas i det empiriska materialet, och blir särskilt påtagligt på natten eller tidiga morgnar.

Vad gäller sociala olägenheter, som inom tidigare forskning visat sig ha stor betydelse för den upplevda tryggheten (Hale 1996; Warr 2000), var detta liksom miljömässiga olägenheter inte något som uppmärksammades i särskilt stor utsträckning under intervjuerna. Återigen beror detta inte nödvändigtvis på att kvinnorna inte skulle uppleva det obehagligt, utan snarare på att det inte förekommer i särskilt stor utsträckning.

Slutligen har undersökningen också visat att polisen som befinner sig på stationen påverkar tryggheten, både positivt och negativt, vilket ligger i linje med tidigare forskning (Kochel & Nouri 2020). Intressant i sammanhanget är dock att polisens närvaro på stationen inte är en trygghetsinsats utan en gränskontroll. Därmed är det mycket möjligt att upplevelsen av stationen skulle förändras om gränskontrollen försvann.

Mentala kartor

Att upplevelsen av stationen och förflyttningen till och från stationen inte bara är ett resultat av platsens specifika karaktärsdrag, utan också av andra influenser blir tydligt i kvinnornas berättelser. Tidigare forskning har visat att media och rykten kan påverka upplevelsen av en plats i stor utsträckning (Stanko 1992; Koskela 1997; Listerborn, 2002:96; Loukaitou-Sideris 2012).

För majoriteten av kvinnorna som ingått i denna studie verkar det dock som att media och rykten inte påverkar deras upplevelse av trygghet i just Hyllie särskilt mycket. Däremot blir det synligt att detta påverkar kvinnornas upplevelse av andra platser runt om i Malmö. Att media och rykten inte påverkar upplevelsen av Hyllie i särskilt stor utsträckning kan hänga samman med att alla kvinnor använder Hyllie station och vägen till och från stationen i princip dagligen. Precis som Koskela (1997) framhåller finns en skillnad mellan den mentala karta som är formad av att använda en plats med regelbundenhet, jämfört med att bara läsa om en plats i media. Genom att kvinnorna har en relation till en plats, som formats av daglig användning, känner de sig hemma. Med hemkänsla kommer också trygghet, man vet vad man kan förvänta sig på platsen.

Sociala kategorier/maktrelationer

Många tidigare studier har påvisat hur aspekter som kön, ålder, funktionsförmåga och etnicitet påverkar den upplevda tryggheten (Loukaitou-Sideris 2006; Yavuz & Welch 2010; Stjernborg 2017; Ceccato m. fl 2019; Chowdhury & Van Wee 2020). Särskilt stor påverkan har kön, där kvinnor konsekvent upplever mer otrygghet än män (Listerborn 2002:80; May, Rader & Goodrum 2010). Med tanke på att endast kvinnor ingått i studien går det dock inte att utifrån det empiriska materialet dra några slutsatser kring hur upplevelsen eventuellt hade påverkats av att ha ett annat kön. Vidare är alla kvinnorna inom ett relativt snävt åldersspann, 26–55 år, vita och har ingen funktionsnedsättning. Det går således inte heller att resonera kring hur dessa aspekter påverkar upplevelsen utifrån det empiriska materialet. Däremot är det rimligt att utifrån den tidigare forskning som presenterats *anta* att kvinnornas upplevelse påverkas av att de är just kvinnor.

Något som uppmärksammats i tidigare forskning är vidare att många kvinnor är rädda för att utsättas för sexuellt våld (Vera-Grey & Kelly 2020), vilket kan vara en förklaring till att kvinnor generellt upplever sig mer otrygga i jämförelse med män. Rädslan för sexuellt våld är dock inget som explicit nämns under intervjuerna. Kvinnorna berättar vid flera tillfällen om oron för att ”något” kan hända. Vad detta något faktiskt är lämnas dock ofta outtalat. Däremot blir det synligt att om det är någon annan person som framkallar otryggheten, så handlar det ofta om män.

Syntes - hur upplevs Hyllie station samt vägen till och från stationen ur ett trygghetsperspektiv?

Att sammanfattningsvis besvara hur stationen och förflyttningen till och från stationen upplevs ur ett trygghetsperspektiv är svårt. Det beror framför allt på att det inte finns *en* upplevelse, utan en mångfald av upplevelser som till och med kan inrymmas under en och samma resa. De flesta kvinnorna i studien beskriver att de generellt sett känner sig trygga, både på Hyllie station samt under vägen till och från stationen. Något som dock synliggörs i det empiriska materialet är, precis som Pain (2000) och Listerborn (2002) säger, att otrygghet är en situationell och subjektiv upplevelse som varierar och påverkas av såväl det fysiska som sociala rummet.

Otrygghet är inte statiskt utan varierar och påverkas av ett flertal aspekter. Utifrån detta kan upplevelsen av stationen och vägen till och från stationen beskrivas

som *sårbar*. En liten förändring, som att möta en man i ett tomt rum, kan göra att känslan snabbt förändras.

Det som dock framkommer som den aspekt som har störst påverkan på den upplevda tryggheten, både på stationen och under vägen till och från stationen, är närvaron av andra människor. Ingen av intervjupersonerna upplever att de är otrygga på dagtid, när det är mycket folk i rörelse. När det finns andra människor närvarande spelar det ingen roll att siktlinjer är begränsade eller att det är dålig belysning. Samtidigt behöver inte alltid ett tomt rum innebära otrygghet. Här kan den mentala kartan sägas ha stor betydelse. När kvinnorna som en del av sin dagliga rutin använder en plats och känner sig hemma där kan platsen istället för att upplevas som öde och otrygg, kännas lugn och trygg.

Insikten om att såväl den sociala miljön som våra mentala kartor och sociala kategorier påverkar den upplevda tryggheten synliggör att otrygghet inte går att bygga bort helt och hållet. Detta betyder dock inte att den fysiska planeringen är obetydlig. Dels har studien visat att vissa typer av miljöer upplevs som mer otrygga än andra, även om det inte bara är miljön i sig som skapar otryggheten. Om platser planeras med utgångspunkt i den kunskap som finns kring hur element i den fysiska miljön påverkar tryggheten är det troligt att otryggheten kan minska, om än inte försvinna helt och hållet. Vidare blir också den fysiska planeringens roll på ett mer övergripande plan viktig. Då närvaron av människor visat sig ha stor betydelse för den upplevda tryggheten bör en planering som skapar förutsättningar för mänsklig närvaro över hela dygnet uppmuntras. Här är Malmö stad på god väg i Hyllievång, även om det är tydligt att området ännu inte är färdigutvecklat.

6.1.2 Upplevelsens påverkan på den dagliga mobiliteten

Hos alla de kvinnor som intervjuats finns en medvetenhet kring 'risken' att något oönskat *kan* inträffa. Detta gäller även de som oftast känner sig trygga. Denna medvetenhet har i tidigare forskning, liksom i denna studie, visat sig ta sig uttryck i flera olika mobilitetsstrategier. I tidigare studier har fem kategorier av strategier identifierats:

- Undvika (Painter 1992; Andersson 2001; Loukaitoi-Sideris 2015; Bergdahl 2019)
- Självförsvar (Andersson 2001; Stark & Meschik 2018)

- Kroppsliga strategier (Valentine 1989; Bergdahl 2019; Chowdhury & van Wee 2020; Vera-Grey & Kelly 2020)
- 'Vara sedd' (Ceccato m. fl 2019)
- Mod och motstånd (Koskela 1997; Andersson 2001)

Detta stämmer väl överens med denna studies resultat, med undantag från "självförsvar", som inte kunde identifieras i det empiriska materialet. Vad gäller de specifika strategierna inom respektive kategori är även detta något som i stort sett känns igen från tidigare forskning. Det finns dock ett par strategier som kvinnorna i denna studie använde sig av, att *planera* och att *öka takten*, som inte identifierats i den tidigare forskningen.

För att besvara studiens frågeställning, om hur upplevelsen av (o)trygghet påverkar den dagliga mobiliteten, blir Cresswells (2010) synsätt på mobilitet som innefattar både den fysiska *förflyttningen* och den mobila *praktiken* viktigt. Med utgångspunkt i detta kan de strategier som kvinnorna i denna studie använder sig av delas upp i två huvudsakliga teman (se tabell 7). Dels finns det de undvikande strategierna där kvinnorna på olika sätt anpassar sitt resande. Det kan till exempel handla om att inte resa alls på kvällen eller om att välja andra vägar när det är mörkt. Det som dessa strategier har gemensamt är att de alla inskränker och/eller påverkar den faktiska *förflyttningen* från a till b.

I sammanhanget blir också de mobilitetsbarriärer som Cass, Shove och Urry (2005) lyfter fram relevanta. I kvinnornas berättelser synliggörs hur dessa barriärer interagerar med varandra och påverkar handlingsutrymmet. För vissa kvinnor finns möjligheten att välja bort kollektivtrafiken och ta taxi hem för att känna sig trygg, och på så vis hantera den *rädslomässiga barriären*. För andra gör den *finansiella barriären* detta till en omöjlighet. För någon är det möjligt att vänta in en buss, för att slippa gå när man känner sig otrygg. För någon annan gör den *temporal barriären* detta omöjligt, om man börjar ett arbetspass kl. 06 på andra sidan Öresundsbron går det inte att avstå från att resa.

Utöver de strategier där den faktiska förflyttningen inskränks eller påverkas finns också de strategier som framförallt påverkar den mobila *praktiken*, alltså hur förflyttningen känns och upplevs genom den mänskliga kroppen (Creswell 2010). Vissa av strategierna kan göra att resan känns tung, som att ständigt behöva vara på sin vakt.

Andra strategier, som att ta makten över rummet, kan istället göra resan lätt och glädjefylld.

Tabell 7. *Mobilitetsstrategiernas påverkan på mobiliteten*

Strategier som påverkar <i>förflyttningen</i>	Strategier som påverkar <i>praktiken</i>
<i>Undvika</i> Undvika att resa Anpassa färdvägen Planera	<i>Kroppsliga strategier</i> Öka takten Vara vaksam Förändra utseende eller kroppsspråk <i>Vara sedd</i> Telefonkontakt med vänner/familj <i>Mod och motstånd</i> Resonera Sociala färdigheter Ta makten över rummet

För att förstå den sammanlagda innebörden av både de strategier som inskränker förflyttningen och av de strategier som påverkar den mobila praktiken på så vis att resan blir 'tung', blir Vera-Grey och Kellys (2020) begrepp trygghetsarbete relevant.

Trygghetsarbete är alla de anpassningar en kvinna gör för att förhålla sig till risken att bli utsatt för något. Var och en för sig kanske de inte kan anses särskilt anmärkningsvärda, men sammantaget, över en livstid, blir alla dessa anpassningar en tydlig inskränkning av kvinnors frihet. I relation till kvinnornas berättelser i denna studie blir det också tydligt hur internaliserat trygghetsarbetet är. Flera kvinnor säger att de generellt känner sig trygga, att de inte går runt och oroar sig, samtidigt som deras agerande pekar på motsatsen.

Något som också synliggörs är den dubbla börda som kvinnorna bär på. Många av kvinnorna återkommer flera gånger i sina berättelser till att det är de 'egna tankarna' eller 'hjärnspekna' som ställer till det. Det finns alltså en känsla av att man inte borde vara otrygg, man är medveten om att risken att något ska hända förmodligen inte är särskilt stor, men otryggheten finns likväl där och påverkar kvinnornas beteende. Detta bekräftar att oavsett om otryggheten kan härledas till en faktisk risk eller ej så påverkar fortfarande rädslan individens beteende och bör därmed tas på allvar (Koskela 1997).

Slutligen bör det också tilläggas, att precis som Koskela (1997) belyser, så är inte alla kvinnor alltid otrygga, och att vara *trygg* påverkar också mobiliteten. I de stunder när otryggheten ersätts av trygghet, när man slipper vara på sin vakt, meddela var man är eller tänka på vilken väg man väljer uppstår en frizon. En frizon som antingen kan användas för reflektion och funderingar, eller till ingenting alls. Att känna sig trygg är att vara fri, och det är något som alla har rätt till.

6.2 Metoddiskussion

Denna uppsats har genomförts av en kvalitativ forskningsansats vilket påverkar studiens resultat. Att kartlägga otrygghet genom kvantitativa undersökningar, såsom genom årliga trygghetsmätningar, är viktigt för att få en uppfattning om problemets utbredning. Vidare kan kvantitativa studier till exempel påvisa skillnader vad gäller upplevd (o)trygghet mellan olika grupper. Kvantitativa studier kan dock inte fånga de nyanser som ryms i människors berättelser om deras dagliga mobilitet. Med tanke på denna studies frågeställningar blev därmed en kvalitativ ansats nödvändig.

För att genomföra undersökningen har observationer samt två typer av intervjuer använts. Dessa tre metoder har kompletterat varandra väl och på olika sätt bidragit till att besvara studiens frågeställningar.

Vad gäller materialet som genererades från observationerna har det dock, i jämförelse med materialet från intervjuerna, spelat en begränsad roll för att besvara studiens frågeställningar. Det är möjligt att en mer djupgående observation med fler observationstillfällen vid varierande tidpunkter/dagar hade kunnat bidra med ytterligare insikter. Samtidigt har studiens syfte hela tiden varit att undersöka individers *upplevelse* av (o)trygghet. Med utgångspunkt i detta syfte blir det tydligt att observationer i sig inte kan besvara studiens frågeställningar. Däremot har observationerna varit viktiga för att dels underlätta för läsaren, men också för min egen förståelse av platsen och för att kunna förbereda intervjuerna.

Vad gäller att genomföra intervjuerna i två omgångar gav detta goda resultat. Genom att först få följa med intervjupersonerna på deras färdväg gavs jag en unik inblick i deras dagliga mobilitet, som var av stor vikt för att sedan kunna genomföra den mer djupgående uppföljningsintervjun. Att använda bilderna från promenaden under uppföljningsintervjun visade sig också ha stor betydelse. När vi tittade på bilderna under

uppföljningsintervjun väcktes minnen till liv från platserna och detaljer och nyanser framkom som jag inte tror hade varit möjliga att fånga utan dem.

Något som kan ha påverkat det material som framkom under framför allt promenadintervjuerna är att majoriteten av intervjuerna genomfördes på dagtid, när det fortfarande var ljust ute och relativt mycket folk i rörelse. Därmed hade det kunnat bidra med ytterligare perspektiv att genomföra flera promenader med varje person, under olika tider på dygnet. Tack vare uppföljningsintervjuerna gavs dock ändå möjlighet till att prata om hur stationen och färdvägen upplevs även vid andra tider på dygnet.

Det är också viktigt att belysa att även andra metoder hade kunnat användas för att besvara studiens frågeställningar. Till exempel hade intervjuerna kunnat kompletteras med resedagböcker där kvinnorna själva hade kunnat få reflektera kring upplevelser av (o)trygghet. Detta hade gett en möjlighet till att följa kvinnornas dagliga resor under en längre period vilket hade kunnat bidra med nya insikter.

Något som troligen har stor påverkan på studiens resultat är hur intervjupersonerna rekryterades. Att annonsera i Facebookgrupper är visserligen ett bra verktyg för att nå ut, men tenderar samtidigt att skapa vissa ramar för vilka personer som deltar i studien. Här har också covid-19-pandemin spelat viss roll. Jag prövade inledningsvis att kontakta ett par organisationer för att nå ut till personer som ofta är underrepresenterade inom forskningen. Med anledning av pandemin var dock sådana verksamheter stängda, vilket gjorde denna idé svår att genomföra. Jag hade också en tanke om att kontakta personer direkt på stationen, men även detta bedömdes svårt att genomföra på grund av rådande restriktioner.

Det urval som, med tanke på omständigheterna, var möjligt att åstadkomma har påverkat studiens resultat på flera sätt. För det första medförde urvalet att den initiala idén om att jämföra Rosengårds station och Hyllie station inte kunde genomföras. Detta ser jag som en nackdel då jag tror att en jämförelse mellan två olika kontexter hade kunnat bidra med att synliggöra hur till exempel ett områdes socioekonomiska förutsättningar påverkar den upplevda tryggheten. Vidare hade en jämförande studie gjort det möjligt att studera hur två olika planeringsideal kan påverka upplevelsen.

För det andra resulterade urvalet i att en relativt homogen grupp av kvinnor kom att ingå i studien. De kvinnor som ingått i studien är inom ett relativt snävt åldersspann, vita och utan funktionsnedsättning. Hade kvinnor från mer olikartad bakgrund ingått i studien hade det troligen resulterat i att andra perspektiv hade framkommit. Detta i

kombination med det begränsande antalet intervjupersoner, sex kvinnor, gör att det inte går att utgå ifrån att dessa kvinnors upplevelser representerar *alla* kvinnors upplevelser. Samtidigt ligger många av denna studies resultat i linje med tidigare forskning, vilket styrker den bild som framträtt. Även om de specifika resultaten från denna studie, som att en viss viadukt upplevs som otrygg, inte kan antas gälla i alla kontexter, kan ändå studiens mer generella resultat, att otrygghet är ett komplext fenomen som formas av flera tätt sammanlänkande komponenter, vara en viktig insikt även i andra sammanhang.

Pandemin har troligen också påverkat studiens resultat på andra sätt än bara vad gäller rekryteringen av intervjupersoner. Inte minst med anledning av de restriktioner som införts till följd av pandemin, som begränsade öppettider för restauranger och rekommendationer om att inte åka kollektivtrafik i onödan. Med tanke på att närvaro av andra människor i det offentliga rummet visat sig ha stor påverkan på upplevd trygghet är det möjligt att resultatet blivit annorlunda om studien inte genomförts under pandemin. I relation till detta bör det dock tilläggas att den sociala miljön, och mängden människor som rör sig i rummet, oavsett pandemi eller ej, inte är statisk utan varierar.

Slutligen några ord om hur *jag* påverkat studiens resultat. När Andersson (2001) intervjuade kvinnor om otrygghet stötte hon flera gånger på något hon benämner som 'tyst kunskap'. Andersson (2001) upplevde att hon, i egenskap av kvinna, förväntades förstå vissa saker, som till exempel varför kvinnor undviker parker på nätterna, utan att kvinnorna behövde förklara detta. Därmed menar hon att hon under intervjuerna flera gånger fick återkomma till vad som för kvinnorna var 'självklarheter'. Detta är något jag kan känna igen när jag reflekterar över intervjuerna, och det resulterande materialet, i efterhand. Eftersom jag själv delar flera av kvinnornas upplevelser förstod jag under intervjun ofta vad de menade med sådant som att till exempel 'öka takten' eller 'känna anspänning'. Detta ledde till att jag i vissa fall inte mer uttryckligen bad kvinnorna förklara varför de ökar takten, eller hur anspänningen faktiskt känns. Hade jag på förhand reflekterat kring hur mitt kön skulle påverka intervjuerna hade jag kanske varit mer uppmärksam och därmed kunnat komma ännu mer på djupet. Samtidigt tror jag också att det på många sätt har varit en fördel att kunna dela erfarenheten av att vara kvinna i ett offentligt rum, inte minst då det skapat en förtrolighet som lett till öppna och djupa samtal.

7. Avslutande ord

Denna studie har visat att upplevelser av (o)trygghet, och hur det påverkar kvinnors dagliga mobilitet, är komplext. Vad gäller hur en plats upplevs ur ett trygghetsperspektiv har det visat sig att aspekter som i teorin kan plockas isär och separeras i praktiken är tätt sammanlänkade. Att till exempel säga att dålig belysning i sig skapar otrygghet ger inte hela bilden. Att säga att den upplevda tryggheten på en plats bara är ett resultat av våra föreställningar om platsen stämmer inte heller. Alla de aspekter som framkommit i det empiriska materialet formar tillsammans upplevelsen av (o)trygghet, om än i varierande utsträckning.

Detsamma gäller hur känslor av (o)trygghet påverkar kvinnors dagliga mobilitet. Otrygghet tar sig inte uttryck i en strategi, utan i ett flertal som dessutom ofta kombineras med varandra. Det är återigen den sammanvägda bilden, hur användandet av alla dessa strategier till slut blir en inskränkning av kvinnors frihet som är viktigt att uppmärksamma.

En kollektivtrafik som upplevs som tillgänglig och trygg är en förutsättning för en hållbar stadsutveckling, både ur ett socialt och miljömässigt perspektiv. I relation till detta blir insikten om att den fysiska planeringen inte kan lösa allt viktig. Det finns inga universella designlösningar som per automatik gör ett otryggt rum tryggt. Samtidigt visar denna studien att vissa miljöer upplevs som mindre trygga än andra, även om det inte nödvändigtvis *bara* är den fysiska miljön som påverkar upplevelsen. Därmed blir också kunskap om varför specifika miljöer upplevs som otrygga viktig för att möjliggöra en planering som i största möjliga utsträckning strävar efter att undvika att skapa sådana miljöer. För att denna strävan ska ge resultat är det dock viktigt att fortsätta lyssna till de människor vars liv påverkas av otrygghet och att ta deras berättelser på allvar.

Förslag till vidare forskning

Denna studie har fokuserat på *kvinnors* upplevelse och mobilitet i relation till (o)trygghet. Detta med utgångspunkt i att kvinnor generellt upplever mer otrygghet jämfört med män och att det påverkar deras mobilitet i större utsträckning. Detta innebär dock inte att män *inte* upplever eller påverkas av otrygghet. I nuläget finns endast ett fåtal kvalitativa studier som fokuserat på, eller inkluderat, mäns upplevelse av trygghet i

det offentliga rummet (se till exempel Brownlow 2004). Således skulle det kunna ge nya insikter att genomföra en liknande studie med båda könen representerade.

Vidare skulle en jämförande studie mellan två stationer kunna bidra med viktiga insikter. Genom att jämföra två platser skulle det vara möjligt att undersöka även hur området i sig, och hur områdets representation i till exempel media, påverkar upplevelsen.

8. Referenser

- Andersson, B. (2001). *Rädslans rum - trygghetens rum - ett forskningsprojekt om kvinnors vistelse i trafikrummet*. (VR 2001:32). Lund: Vinnova.
- Adey, P. (2010). *Mobility*. London: Routledge
- Aretun, Å. (2009). *Ungdomars utsatthet i bostadsområden: trygghetsprinciper för fysisk planering*. Linköping: Institutionen för tema barn, Linköpings Universitet. URN: urn:nbn:se:liu:diva-52504
- Auken, P.M., Frisvoll, S.J., & Stewart, S.I. (2010). Visualising community: using participant-driven photo-elicitation for research and application. *Local environment*. 15(4), 373-388. DOI: 10.1080/13549831003677670
- Bellander, G. (2005). *Blandstaden: ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling?* Karlskrona: Boverket.
<https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2005/blandstaden.pdf>
[2021-04-28]
- Bergdahl, L. (2019). *Women's Perceived Safety on Public Transport Journeys: A Qualitative Study*. (Masteruppsats). Kungliga Tekniska Högskolan. Institutionen för samhällsplanering och miljö. URN: urn:nbn:se:kth:diva-260324
- Bohman, H., Ryan, J., Stjernborg, V., & Nilsson, D. (2021). A study of changes in everyday mobility during the Covid-19 pandemic: As perceived by people living in Malmö, Sweden. *Transport Policy*. 106, 109-119. DOI: 10.1016/j.tranpol.2021.03.013
- Brinkman, S. (2013). *Qualitative Interviewing*. Oxford: Oxford University Press.
- Brownlow, A. (2004). A geography of men's fear. *Geoforum*. 36, 581-592. DOI: 10.1016/j.geoforum.2004.11.005
- Brottsförebyggande rådet. (2019). *Nationella trygghetsundersökningen - resultat på kommunal nivå*. (NTU Kortanalys 1/2019). Stockholm: BRÅ
https://www.bra.se/download/18.62c6cfa2166eca5d70e2b469/1561470781848/2019_Nationella_trygghetsundersokningen_resultat_pa_kommunal_niva.pdf [2021-04-28]
- Carlsson, A. (2019). Minskad brottslighet i Malmö - ändå stor oro. *Svenska Dagbladet*, 3 december. <https://www.svd.se/orattvis-bild-av-malmo-skapar-otrygghet> [2021-05-05]
- Cass, N., Shove, E., & Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. *The sociological review*. 53(3), 539-555. DOI: 10.1111/j.1467-954X.2005.00565.x
- Ceccato, V. (2012). The Urban Fabric of Crime and Fear. I: Ceccato, V (red.) *The Urban Fabric of Crime and Fear*. Dordrecht: Springer. 3-33.

- Ceccato, V. (2013). *Moving safely. Crime and perceived safety in Stockholm's subway stations*. Lanham: Lexington Books
- 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*. (TRITA-ABE-RPT-1923). Stockholm: Kungliga Tekniska Högskolan. URN: urn:nbn:se:kth:diva-261407
- Ceccato, V., & Newton, A. (2015). Aim, Scope, Conceptual Framework and Definitions. I: Ceccato, V. & Newton, A. (red.) *Safety and security in transit environments*. London: Palgrave Macmillan. 3-23.
- Chowdhury, S., & van Wee, B. (2020). Examining women's perception of safety during waiting times at public transport terminals. *Transport policy*. 94, 102-108. DOI: 10.1016/j.tranpol.2020.05.009
- Church, A., Frost, M., & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*. 7(3), 195-205. DOI: 10.1016/S0967-070X(00)00024-X
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*. 28(1), 17-31. DOI: 10.1068/d11407
- Denscombe, M. (2010). *The good research guide for small-scale social research projects. Fourth Edition*. 4 uppl., Berkshire: Open University Press
- Doran, B. J., & Burgess, M.B. (2012). *Putting fear of crime on the map*. New York: Springer
- Ferraro, K. F. (1995). *Fear of crime: interpreting victimisation risk*. Albany, NY: State University of New York Press.
- Flamm, M., & Kauffman, V. (2006). Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study. *Mobilities*. 1(2), 167-189. DOI: 10.1080/17450100600726563
- Gil Solá, A., Thulin, E., & Vilhelmson, B. (2020). Tillgänglighet på hållbara villkor. Mot en ökad närhet i vardagen. I: Lindkvist, C. & Henriksson, M. (red.) *Kollektiva resor utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Lund: Arkiv förlag. 121-141.
- Grundström, K. (2018). *Kollektivtrafik i Malmö*. (K2 Research 2018:4.). Lund: K2. https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_research_2018_4_web.pdf [2021-04-28]
- Hale, C. (1996). Fear of Crime: A Review of the Literature. *International Review of Victimology*. 4(2), 79-150. DOI: 10.1177/026975809600400201
- Hannam, K., Sheller, M., & Urry, J. (2006). Editorial: mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities*. 1(1), 1-22. DOI: 10.1080/17450100500489189
- Henriksson, M., & Lindkvist, C. (2020). Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet. I: Lindkvist, C. & Henriksson, M. (red.) *Kollektiva resor utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Lund: Arkiv förlag. 11-23.

- Henriksson, M. (2020). Ensam i mörkret. Gestaltningar av hållplatsen i minnesarbeten om otrygghet med ungdomar. I: Lindkvist, C. & Henriksson, M. (red.) *Kollektiva resor utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Lund: Arkiv förlag. 57-69.
- Herbert, D., & Davidson, N. (1994). Modifying the built environment: the impact of improved street lighting. *Geoforum*. 25(3), 339–350. DOI: 10.1016/0016-7185(94)90035-3.
- Hine, J., & Mitchell, F. (2001). Better for everyone? Travel experiences and transport exclusion. *Urban studies*. 38(2), 319-332. DOI: 10.1080/004209800 20018619
- Holloway, L., & Hubbard, P. (2013). *People and place: the extraordinary geographies of everyday life*. New York: Routledge
- Hong, J., & Chen, C. (2014). The role of the built environment on perceived safety from crime and walking: examining direct and indirect impacts. *Transportation*. 41, 1171-1185. DOI: 10.1007/s11116-014-9535-4
- Honkaniemi, H., Wimark, T., Juárez, S., Lagerqvist, M., & Rostila, M. (2017). Social hållbarhet i kollektivtrafiken. I: Wimark, T. (red.). *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken*. Stockholm: Stockholms Universitet. 9-55.
- Isaksson, K., & Heikkinen, S. (2018). Sustainability transitions at the frontline. Lock-in and potential for change in the local planning arena. *Sustainability*. 10(840), 1-17. DOI:10.3390/su10030840
- Kochel, T., & Nouri, S. (2020). Drivers of perceived safety: do they differ in contexts where violence and police saturation feel ‘normal’? *Journal of Crime and Justice*. DOI: 10.1080/0735648X.2020.1835693
- Koskela, H. (1997). ‘Bold Walk and Breakings’: Women's spatial confidence versus fear of violence. *Gender, Place and Culture: A Journal of Feminist Geography*. 4(3), 301-320. DOI: 10.1080/09663699725369
- Koskela, H. (1999). Gendered Exclusions’: women’s fear of violence and changing relations to space. *Geographical Annals B*. 81(2), 111–124. DOI: 10.1111/j.0435-3684.1999.00052.x
- Kusenbach, M. (2003). Street phenomenology: the go-along as ethnographic research tool. *Ethnography*. 4(3), 455-485. DOI: 10.1177/146613810343007
- Levin, L. (2015). Gender equality and safety, a challenge for transport planning: Moving away from stereotypes and stereotypical attitudes and habits. I: Ceccato, V. & Newton, A. (red.) *Safety and security in transit environments*. London: Palgrave Macmillan. 309-328.
- Levy, C. (2013). Travel choice reframed: “deep distribution” and gender in urban transport. *Environment & Urbanization*. 25(1), 47-63. DOI: 10.1177/0956247813477810

- Listerborn, C. (2002). *Trygg stad - diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik*. Diss. Göteborg: Chalmers tekniska högskola.
<http://cpl.lib.chalmers.se/records/fulltext/349.pdf> [2021-04-28]
- Loukaitou-Sideris, A. (2006). Is it safe to walk? Neighborhood safety and security considerations and their effects on walking. *Journal of planning literature*. 20(3), 219-232. DOI: 10.1177/0885412205282770
- Loukaitou-Sideris, A. (2012) Safe on the Move: The Importance of the Built Environment. I: Ceccato, V. (red.) *The Urban Fabric of Crime and Fear*. Dordrecht: Springer. 85-110.
- Loukaitou-Sideris, A. (2015). Intimidated riders: US women's perspective about safety in transit settings. I: Ceccato, V. & Newton, A. (red.) *Safety and security in transit environments*. London: Palgrave Macmillan. 291-309.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*. 20, 105-113. DOI: 10.1016/j.tranpol.2012.01.013
- Malmö stad. (u.åA). *Befolkning*. <https://malmo.se/Fakta-och-statistik/Befolkning.html> [2021-04-28]
- Malmö stad. (u.åB). *Trygghet och säkerhet*. <https://malmo.se/Fakta-och-statistik/Trygghet--sakerhet.html> [2021-04-28]
- Malmö stad. (2006). *Program för stadsmiljön inom Hyllie centrumområde*. Malmö: Malmö stad: <https://docplayer.se/14833603-Program-for-stadsmiljon-inom-hyllie-centrumomrade.html> [2021-04-28]
- Malmö stad. (2007). *Vision och förutsättningar kring markanvisning: Hyllie*. Malmö: Malmö stad. <https://docplayer.se/17416535-Vision-och-forutsattningar-kring-markanvisning-hyllie.html> [2021-04-28]
- Malmö stad. (2008a). *Planprogram Hyllie Östra Stationstorg*. (Pp 6022). Malmö: Malmö stad. <https://malmo.se/download/18.5d8108001222c393c008000130324/1491299114884/planprogram%206022.pdf> [2021-04-28]
- Malmö stad. (2008b). *Hyllie Stationstorg m m i Hyllie*. (Dp 4828). Malmö: Malmö stad. http://kartor.malmo.se/Planvisaren?plan=Dp4828_dok.pdf [2021-04-28]
- Malmö stad. (2016). *Trafik och mobilitetsplan: för ett mer tillgängligt och hållbart Malmö*. Malmö: Malmö stad. https://malmo.se/download/18.4cc964c317575b479bd78f1/1605625383803/MALM_TROMP_210x297mm_SE.pdf [2021-04-28]
- Malmö stad. (2018a). *En ny del av Malmö*. <https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering-och-strategier/Stadsutvecklingsomraden/Hyllie/Om-Hyllie/En-ny-del-av-Malmo.html> [2021-04-28]

- Malmö stad (2018b) *En plats i världen*. <https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering-och-strategier/Stadsutvecklingsomraden/Hyllie/Parker--Torg/Stationstorget.html> [2021-04-28]
- Malmö stad. (2019a). *Malmö områdesundersökning 2018*. Malmö: Malmö stad. <https://malmo.se/download/18.6f4cd7c416cadbf90b228040/1575386603001/190628%20Malm%C3%B6%20omr%C3%A5desunders%C3%B6kning%202018.pdf> [2021-04-28]
- Malmö stad. (2019b). *Översiktsplan för södra Hyllie*. Malmö: Malmö stad. [https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af164bb/1610118811763/F%C3%96P_Shyllie_antagen_25april2019_kf.webb%20\(1\).pdf](https://malmo.se/download/18.4f363e7d1766a784af164bb/1610118811763/F%C3%96P_Shyllie_antagen_25april2019_kf.webb%20(1).pdf) [2021-04-28]
- Malmö stad. (2020a). *Idag fyller Citytunneln 10 år*. <https://malmo.se/Aktuellt/Artiklar-Malmo-stad/2020-12-04-Idag-fyller-Citytunneln-10-ar.html> [2021-04-28]
- Malmö stad. (2020b). Tjänsteskrivelse: *Trygghets- och säkerhetsstrategi för tekniska nämnden*. (TN-2019-3886). [Internt material]. Utlämnad av Malmö stad 2021-01-25.
- Malmö stad. (2020c). *Trygghets- och säkerhetsstrategi*. (TN 2019-3986). [Internt material]. Utlämnad av Malmö stad 2021-01-25.
- Malmö stad. (2020d). *Detaljplan för del av fastigheten Hyllie 165:61 m.fl. (södra delen av Holmastan) i Hyllievång i Malmö*. (Dp 5546). Malmö: Malmö stad. <https://malmo.se/download/18.38c6709716cae2cad39301e6/1579265573818/Dp%205546%20Planbeskrivning%20granskning.pdf> [2021-05-04]
- Malmö stad. (2021). *Kollektivtrafik*. <https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Trafik/Kollektivtrafik.html> [2021-04-28]
- Mason, J. (2018). *Qualitative research*. London: SAGE
- May, D.C, Rader, N.E., & Goodrum, S. (2010). A gendered assessment of the "Threat of Victimization": Examining gender differences in fear of crime, perceived risk, avoidance and defensive behaviours. *Criminal justice review*. 35(2), s. 159-182. DOI: 10.1177/0734016809349166
- Melde C. (2011) Fear of Crime. I: Levesque, R.J.R. (red.) *Encyclopedia of Adolescence*. New York: Springer. DOI: 10.1007/978-1-4419-1695-2_301
- Ortiz Escalante, S. (2019). *Planning the everyday/everynight: a feminist participatory action research with women nightshift workers*. Diss. Vancouver: The University of British Columbia. DOI: 10.14288/1.0379046
- Pain, R. (2000). Place, social relations and the fear of crime: a review. *Progress in Human Geography*. 24(3), 365-387. DOI: 10.1191/030913200701540474

- Painter, K. (1992). Different worlds: The spatial, temporal and social dimensions of female victimization. I: Evans, D., Fyfe, N., & Herbert, D. (red.) *Crime, Policing and Place: essays in environmental criminology*. London: Routledge. 124-143
- Rasmusson, D. (2020). Fem år med gränskontroll. *Sveriges Radio*, 12 november. <https://sverigesradio.se/artikel/7597349> [2021-04-28]
- Region Skåne (2016). *Skånetrafikens tågresa 2016*. Hässleholm: Skånetrafiken. https://www.mynewsdesk.com/se/hassleholms_kommun/documents/skaanetrafikens-taagresande-2016-66124 [2021-04-28]
- Region Skåne. (2020). *Kollektivtrafik*. <https://www.skane.se/organisation-politik/Vart-uppdrag-inom-kollektivtrafik/> [2021-04-28]
- Rennstam, J., & Wästerfors, D. (2015). *Från stoff till studie: om analysarbete i kvalitativ forskning*. Lund: Studentlitteratur
- Samsyn Hyllie (2016). En knutpunkt i Öresund. *En plats i världen*. https://issuu.com/samsynhyllie/docs/en_plats_i_varlden_-_sept_2016_-_di [2021-04-28]
- Salonen, T., Grander, M., & Rasmusson, M. (2019). *Segregation och segmentering i Malmö*. Malmö: Malmö Universitet. <http://hdl.handle.net/2043/28210>
- Smidfelt Rosqvist, L., Adell, M., Bösch, S., Indebetou, L., Neergard, K., Nilsson, A., & Linderholm, L. (2010). *Trafik i hållbara städer*. (Rapport 2010:56). Lund: Trivector. https://www.trivector.se/wp-content/uploads/2019/09/trafik_i_hallbara_stader_101011_v2_skickad.pdf [2021-04-28]
- Smith, S.J. (1987). Fear of crime: beyond a geography of deviance. *Progress in Human Geography*. 11, 1–23. DOI: 10.1177/030913258701100101
- Stadskontoret, Malmö stad (2021). *Statistikunderlag för Malmös områden 2021-01-12*. Malmö: Malmö stad. <https://malmo.se/Fakta-och-statistik/Statistik-for-Malmos-omraden.html> [2021-04-28]
- Stanko, E. A. (1992). The case of fearful women: Gender, personal safety and fear of crime. *Women and Criminal Justice*. 4(1), 117-136. DOI: 10.1300/J012v04n01_06
- Stark, J., & Meschik, M. (2018). Women's everyday mobility: frightening situations and their impacts on travel behaviour. *Transportations research part 4*. 54, 311-323. DOI: 10.1016/j.trf.2018.02.017
- Stjernborg, V. (2017). Experienced fear of crime and its implications for everyday mobilities in later life: an ethnographic case study of an urban Swedish neighbourhood. *Applied Mobilities*. 2(2), 134-150. DOI: 10.1080/23800127.2017.1322777

- Stjernborg, V., & Nilsson, D. (2018). *Kollektivtrafikens bidrag till samhällsutveckling*. (K2 Research 2018:2). Lund: K2.
http://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/kollektivtrafikens_bidrag_till_samhallsutveckling_2018_2.pdf [2021-04-28]
- Stjernborg, V. (2021). Ställ högre krav på en mer inkluderande och jämlik kollektivtrafik. I: Holm, H., & Kollman, A. (red.) *Omstart för kollektivtrafiken. Idéer för en hållbar framtid*. Lund: K2. 119–128.
https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/omstart_for_kollektivtrafiken.pdf [2021-05-05]
- Särnbratt, L. (2006). *Perspektiv på miljonprogrammet: arkitektur, historia och miljöanpassning som delar av hållbar utveckling*. Lic. Göteborg: Chalmers tekniska högskola.
<https://publications.lib.chalmers.se/records/fulltext/22642.pdf> [2021-04-28]
- The Point. (u.å). *The Point är huset som lyfter din verksamhet till nya höjder*.
<https://thepoint.se/#1549551809334-1c0acc85-3b6e> [2021-05-11]
- Ureta, S. (2008). To Move or not to Move? Social Exclusion, Accessibility and Daily Mobility among the Low-income Population in Santiago, Chile. *Mobilities*. 3(2), 269-289. DOI: 10.1080/17450100802095338
- Valentine, G. (1989). The Geography of Women's fear. *Area*, 21(4), 358-390.
<https://www.jstor.org/stable/20000063>
- Van Cauwenberg, J., Van Holle, V., Simons, D., Deridder, R., Clarys, P., Goubert, L., Nasar, J., Salmon, J., De Bourdeaudhuij, I., & Deforche, B. (2012). Environmental factors influencing older adults' walking for transportation: a study using walk-along interviews. *International journal of behavioral nutrition and physical activity*. 9(85), 1-11. DOI: 10.1186/1479-5868-9-85
- Vera-Grey, F., & Kelly, L. (2020). Contested gendered space: public sexual harassment and women's safety work. *International Journal of Comparative and Applied Criminal Justice*. 44(4), 265-275. DOI: 10.1080/01924036.2020.1732435
- Vetenskapsrådet. (2017). *God forskningssed*. (VR1708). Stockholm: Vetenskapsrådet.
https://www.vr.se/download/18.2412c5311624176023d25b05/1555332112063/God-forskningssed_VR_2017.pdf [2021-04-28]
- Warr, M. (2000). Fear of crime in the United States: Avenues for research and policy. *Criminal justice*. 4, 451-489.
- WSP. (2020). *Så påverkas pendlingsvanor under en pandemi - en mobilitetsstudie under unika förutsättningar*. Stockholm: WSP. <https://www.wsp.com/sv-SE/insikter/sa-paverkas-pendlingsvanor-av-en-pandemi> [2021-04-28]
- Yavuz, N., & Welch, E. (2010). Addressing Fear of Crime in Public Space: Gender Differences in Reaction to Safety Measures in Train Transit. *Urban Studies*. 47(12), 2491-2515. DOI:10.1177/0042098009359033

Bilaga 1. Intervjuguide

Bakgrund – berätta om dig själv

- Sysselsättning?
- Ålder?
- Hur länge har du bott i Malmö/på Hyllievång?
- Hushållsammansättning?

Daglig mobilitet

- Vilka platser brukar du besöka på en vanlig dag? (innan/efter Covid-19)
- När på dygnet brukar du resa?
- Med vilka färdmedel brukar du resa?

Betydelsen av kollektivtrafik

- Hur använder du dig av kollektivtrafiken i ditt dagliga liv?
- Vilken betydelse har tillgången till kollektivtrafik för dig?
- När du använder Hyllie station - i vilket syfte brukar du resa?

(O)trygghet

- Vad är dina generella tankar om trygghet och otrygghet i förhållande till kollektivtrafik?
- Har du någon gång avstått från att resa kollektivt pga. upplevd otrygghet?
- Har du gjort/tänkt på något speciellt sätt för att hantera känslor av otrygghet?
 - o T.ex. gått en annan väg? Inte rest en viss tid?
- Kan du berätta om en situation när du känt dig otrygg på väg till/från stationen eller på stationen?
- Kan du berätta om en situation när du känt dig trygg på väg till/från stationen eller på stationen?

Hyllie - generellt om området

- Kan du beskriva Hyllie?
- Hur upplever du Hyllie generellt utifrån ett trygghetsperspektiv?
 - o Olika tider på dygnet? Olika årstider?
- Finns det någon särskild plats som upplevs som mer/mindre trygg? (visa karta)

Vägen till/från stationen

- Hur brukar du gå till/från stationen, samma väg som vi gick?
 - o Varför den vägen? Går du alltid samma väg?
- Går du alltid ensam? Om inte, upplever du någon skillnad i upplevelsen när du går med någon annan?
- Finns det något särskilt längs vägen som gör att du känner dig mer eller mindre trygg?
- Hur upplever du vägen till/från stationen utifrån ett trygghetsperspektiv?
 - o Olika tider på dygnet? Olika årstider?

Stationen

- Kan du beskriva stationen?
- Finns det några särskilda aspekter du har lagt märke till på stationen?
- Hur upplever du stationen utifrån ett trygghetsperspektiv?
 - o Olika tider på dygnet? Olika årstider?

Bilder

- Visa bilderna från promenadintervjun
- Vad tänker/känner du när du ser bilden?

Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här:

<https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publiceras/avtal-for-publicering/>.

JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara