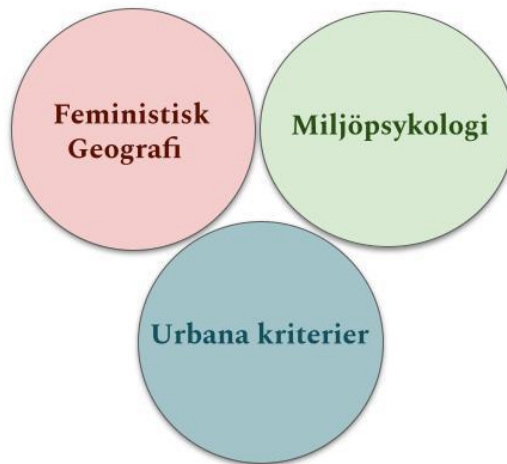


Kvinnors upplevda trygghet vid Frölunda Torgs spårvagnshållplats



Författare

Cira Ruttledge och Linnéa Hernevik

Handledare

Juan Velasquez

Kandidatuppsats i Kulturgeografi

VT 2024

Institutionen för ekonomi och samhälle
Avdelningen för Kulturgeografi
Handelshögskolan vid
Göteborgs Universitet



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Uppsats/Examensarbete: 15 högskolepoäng
Nivå: Kandidat
Kurs: KGG320 Samhällsvetenskapligt miljövetarprogram
Termin/år: VT 2024
Handledare: Juan Velasquez
Examinator: Oscar Jacobsson
Antalord: 17978
Nyckelord: Upplevd trygghet, fysisk planering, social hållbarhet, feeling of safety, spatial planning, social sustainability

Abstract

This thesis aims to study women's feelings of safety at the tram station Frölunda Torg in Gothenburg and identifies a number of factors in the physical environment that impacts their experience. With the perspective of feminist geography and a theoretical framework that includes broken window theory, CPTED and Eyes on the street theory, the project aims to add to the understanding of how Frölunda Torg tram station is interpreted by women and how the layout could be improved. Through semistructured interviews women's view of their perceived safety and unsafety at the tram station will be analysed. The interviews were done with women who work or live in the area and who visit the tram station Frölunda torg in their daily life. The results of the study shows that women generally feel safe during the day and unsafe during evenings and night time. The feeling of unsafety can lead to increased heart rate, stress and worry that stays for a short period with the person. The women gave six suggestions at improving Frölunda Torg tram stop which were 1. More greenery 2. Replacing concrete 3. Adding art 4. Increased surveillance and more frequent trams 5. Increased lighting 6. Open up the area.

Sammanfattning

Denna studie undersöker den upplevda tryggheten hos kvinnor vid Frölunda Torgs spårvagnshållplats i Göteborg och identifierar en rad olika faktorer i den fysiska miljön som påverkar deras upplevelse. Med en feministiskt geografisk infallsvinkel och teoretiska ramar som inkluderar Broken Window-teorin, CPTED syftar studien till att bidra till en ökad förståelse för hur Frölunda Torgs spårvagnshållplats uppfattas och kan utformas från kvinnornas perspektiv. Genom semistrukturerade intervjuer, analyserar studien kvinnors upplevelser av trygghet och otrygghet vid spårvagnshållplatsen Frölunda Torg. Intervjuerna gjordes med personer som bodde eller arbetade i området och som ofta besökte spårvagnshållplatsen Frölunda torg. Studiens resultat visar att kvinnor upplever otrygghet vid Frölunda torgs spårvagnshållplats under kväll och natt. Känslan av otrygghet leder till hjärtklappning, stress och oro som varar under kortare tid. Kvinnorna föreslår 1. Användning av grönska, 2. Ersättning av betong, 3. Konst, 4. Ökad övervakning, väktare, kameror och täta avgångar med vagnar, 5. Mer ljus samt 6. Öppna upp området.

Institutionen för ekonomi och samhälle
Handelshögskolan vid Göteborgs universitet
Viktoriagatan 13, Box 625, 405 30 Göteborg
031 786 00 00
es.handels.gu.se

Förord

Denna uppsats utgör vår kandidatuppsats i kulturgeografi vid Handelshögskolan, Göteborgs universitet. Vi som har genomfört studien är två studenter från Samhällsvetenskapligt miljövetarprogram med inriktning kulturgeografi. Studien fokuserar på kvinnors upplevelse av trygghet vid Frölunda torgs spårvagnshållplats och vilka faktorer som påverkar deras upplevda trygghet samt vilka förbättringar som kan implementeras för att öka trygghetskänslan på hållplatsen.

Vi vill rikta ett särskilt tack till vår handledare, docent Juan Velasquez vid Göteborgs universitet, för hans vägledning och stöd under arbetsprocessen. Vi vill även tacka samtliga intervjupersoner som medverkat och möjliggjort genomförandet av denna studie.

Göteborg, maj 2024

Linnea Hernevik och Cira Ruttledge

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	6
1.1 Problemformulering och syfte	6
1.3 Avgränsning	7
1.4 Disposition.....	7
2. Viktiga Begrepp och teorier	8
2.1 Trygghet.....	8
2.2 Broken window theory.....	8
2.3 Feministiskt teori och geografi	9
2.4 CPTED- teori	10
2.5 Eyes on the street.....	11
3. Kunskapsöversikt.....	12
3.1 Genusskillnader avspeglas i trygghet i offentliga rum	12
3.1.1 Rädslor i kollektivtrafiken	12
3.1.2 Rädslans geografi påverkar kvinnors rörlighet.....	13
3.2 Hur otrygghet känns i kroppen	13
3.2.1 Fysisk Stress känns i kroppen	14
3.2.2 Mental stress påverkar livet	15
3.3 Grönskans betydelse för trygghetskänsla.....	16
3.3.1 Grönskan minskar stressen.....	16
3.3.2 Överblickbarhet stärker känslan av kontroll och trygghet	17
3.3.3 Vegetationens täthet och höjd påverkar tryggheten	18
3.3.4 Välskött vegetation stärker känslan av trygghet.	18
3.3.5 Artificiell grönska/konst i offentliga rum stärker tryggheten.....	19
3.3.6 Känslan av tillhörighet till platsen ökar tryggheten	20
3.4 Bra underhållsplanering stärker tryggheten	21
3.4.1 Upplevd bra tillgänglighet stärker tryggheten	22
3.6 Sammanfattning av kunskapsöversikt.....	22
4. Metod	25
4.1 Val av metod	25
4.2 Urval av respondenter	26
4.3 Analysmetod	26
4.4 Tillvägagångssätt / datainsamlingsmetoder.....	27
4.5 Etik	28
4.6 Reliabilitet och validitet/ studiens kvalité.....	29
5. Kontext	30

6. Resultat.....	32
6.1 <i>Upplevelse av trygghet vid Frölunda Torgs hållplats.....</i>	32
6.2 <i>Rörelsemönster</i>	34
6.3 <i>Tillgängligheten på platsen.....</i>	36
6.4 <i>Kroppslig känsla</i>	38
6.5 <i>Grönska, artificiell grönska och upplevd trygghet i Frölunda.....</i>	40
6.6 <i>Känslan av tillhörighet</i>	43
6.7 <i>Förbättringsområden på platsen</i>	45
7. Analys	50
8. Diskussion	52
8.1 <i>Trygghetskänslan vid Frölunda Torgs spårvagnshållplats varierar beroende på tidpunkt under dygnet...52</i>	52
8.2 <i>Faktorer som påverkade kvinnornas upplevda trygghet i den fysiska miljön vid spårvagnshållplatsen Frölunda torg.</i>	53
8.3 <i>Metodologiska reflektioner och framtida forskning</i>	55
9.Slutsats	56
Referenser:	57
<i>Tabell- och bildförteckning:</i>	25

1. Inledning

Städer och samhällen står inför utmaningar med att skapa trygga och attraktiva resmöjligheter. På hållplatser i kollektivtrafiken kan människor känna sig osäkra eller utsatta för olika risker, såsom brott eller trakasserier. Detta påverkar särskilt kvinnor eftersom de är en grupp som upplever högre nivåer av otrygghet (Brå, 2023). Enligt Boverket (2022) är det särskilt viktigt att fokusera på trygghetsåtgärder vid hållplatser för att förbättra resor till och från arbete samt samhällsservice.

Frölunda torg är en plats som upplever sociala oroligheter. Kommunen har tillsammans med Polis infört ett "medborgarlöfte" för att minska den upplevda otryggheten runt Frölunda torg. Detta innebär att polisen var insatt som en extra resurs i området under perioden 1 feb 2022 till 30 sep 2023 (Polisen, 2022). Via dialog som gjordes vid denna insats synliggjordes en ökad oro som var kopplad till kriminella gäng och deras närvaro i det offentliga rummet. Tydligast var det vid hållplatser och knutpunkter i anslutning till Frölunda torg (Polisen, 2022). Detta ligger till grund för att undersöka hur det går att arbeta med den fysiska miljön för att främja den upplevda tryggheten på platsen och därmed understödja kvinnor i vardagen.

1.1 Problemformulering och syfte

Efter de ökade sociala oroligheterna runt Frölunda Torg ska undersökningen ta reda på hur den fysiska miljön kan förbättra tryggheten. Användandet av kollektivtrafiken skiljer sig mellan kvinnor och män. Kvinnor har ett ökat behov av kollektivtrafiken i vardagen vilket ökar kraven på att kollektivt resande skall vara ett tryggt och säkert alternativ. Om staden inte når upp till miljömålet hållbara städer och samhällen samt jämställdhetsmålet (UNDP, 2015), så finns en risk att kvinnors livsvillkor försämras eftersom det kan medföra en begränsad eller minskad användning av kollektivtrafiken i samband med undvikande beteenden.

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur den upplevda tryggheten ser ut för kvinnor på Frölunda torgs spårvagnshållplats, och därigenom undersöka vilka faktorer i den fysiska miljön som påverkar den upplevda otryggheten/tryggheten och ifall förslag som tas upp kan vara förslag på förändringar i framtida planering, eller vara underlag i vidare forskning. Med syfte att öka tryggheten i området.

1.2 Frågeställningar

1. Upplever kvinnor otrygghet vid Frölunda torgs spårvagnshållplats?
2. Vilka faktorer påverkar deras upplevda trygghet respektive otrygghet?
3. Hur kan fysisk planering förändra och förbättra den upplevda tryggheten på platsen?

1.3 Avgränsning

Arbetet avgränsas fysiskt till Frölunda torgs spårvagnshållplats. Studien fokuserar på kvinnor eftersom de är mer utsatta för otrygghetskänslor. Tidsramen för arbetet är fokuserat till våren 2024. Uppsatsen har undersökt de fysiska aspekterna av miljön som påverkar den upplevda trygghetskänslan, och inkluderar inte de sociala aspekterna i samma utsträckning.

1.4 Disposition

Det första kapitlet inledning, presenterar studiens relevans. Kapitel två introducerar teorier och begrepp som ligger till grund för analysen och diskussionen. Kapitel tre är metodkapitlet och förklarar den kvalitativa metod som användes för studien. Kapitel fyra ger en kontext till området Frölunda. Kunskapsöversikten i kapitel fem redogör för tidigare forskning om ämnet. Kapitlet sammanställs med en modell. I kapitel sex redovisas resultatet, som sammankopplas med teorierna och den tidigare forskningen. Kapitel sju analyserar resultatet, vilket ger läsaren underlag att förstå den avslutande diskussionen i kapitel åtta och slutsatsen i kapitel nio.

2. Viktiga Begrepp och teorier

Nedan följer en definition av trygghet, för att skapa en gemensam förståelse av begreppet. Sedan introduceras huvudteorierna som används i uppsatsen. Teorierna används sedan i analys och diskussion för att tolka vårt resultat.

2.1 Trygghet

I samhällsplanering är det viktigt att skilja på trygghet och säkerhet då de uppfyller olika faktorer i miljö. Begreppet trygghet är subjektivt och baseras på individens personliga upplevelse av att känna sig trygg. I kontrast är säkerhet kopplat till objektiva fakta om en plats (Haug & Uittenbogaard, 2021). Säkerhet kan mätas med brottsstatistik och kan förhöjas med larm, galler, eller andra fysiska åtgärder (Nationalencyklopedin, u.å, b). Säkerhetsåtgärder av den karaktären kan dock vara negativa för den upplevda tryggheten då de istället kan väcka obehag. Det beskrivs inte sällan som en utmaning att planera för säkerheten och samtidigt möta alla kriterier för den upplevda tryggheten på en och samma plats (Urbanutveckling, 2024).

2.2 Broken window theory

Broken Window-teorin belyser hur förbättringar av den fysiska miljön kan bekämpa och förebygga brottslighet. Oordning och förfall, såsom trasiga fönster, skräp och klotter, kan öka brottsligheten i ett område. Detta koncept har inspirerat studier som undersöker hur platsens fysiska tillstånd påverkar upplevd säkerhet (O'Brien, Farrell & Welsh, 2019, sid. 285-286).

Teorin föreslår att en oordnad plats signalerar att brott kan begås ostraffat, vilket kan uppmuntra fler till normbrytande beteenden. Samtidigt kan de som inte är benägna att begå brott tolka oordningen som en indikation på fara, vilket leder till att de undviker platsen (O'Brien et al., 2019, sid. 277). Kritiker menar dock att det är svårt att isolera effekterna av Broken Window-teorin från andra sociala faktorer (O'Brien et al., 2019, sid. 287), något vi beaktar i vår undersökning.

I Frölunda, som har hög skadegörelse, är det viktigt att minimera tecken på oordning genom att ansa rabatter, ta bort skräp, laga trasiga lampor och fönster, och omgående ta bort klotter. Dessa åtgärder kan minska brottslighet och öka tryggheten (Wilson et al., 2017, sid. 2-4; Malm, 2023). Genom att undersöka om faktorer som skräp, klotter och trasiga miljö påverkar

trygghetskänslan för kvinnorna i Frölunda torg, kan vi avgöra om Broken Window- teorins ansatser är relevant för att förbättra tryggheten på hållplatsen eller om andra faktorer spelar en större roll.

2.3 Feministiskt teori och geografi

Feminism är ett samlingsbegrepp som strävar mot ett jämställt samhälle, där alla människor har lika värde och möjligheter att påverka, oavsett könsidentitet.

Vad som kännetecknar ett feministiskt synsätt är problematiseringen av de patriarkala maktstrukturerna i samhället. Det synsättet belyser att män har privilegier och bredare inflytande i politiska, sociala och ekonomiska frågor. Detta kan leda till diskriminering och hinder för kvinnors möjligheter och förutsättningar i livet (Kvinnatillkvinna, 2023). Eftersom trygghetsundersökningar visar att kvinnor upplever betydligt större otrygghet än män i Frölunda (Malm, 2023), antar studien en feministisk karaktär.

Denna uppsats bygger på en feministisk geografisk grund, som undersöker kvinnors plats i det offentliga rummet (Olsson & Vilhelmson, 1997). Forskningen erkänner att kvinnors identitet medför unika utmaningar och att forskning aldrig är helt objektiv. Feministisk geografi strävar efter att förstå hur kön upplevs i relation till makt och hur denna makt påverkar rumsliga sammanhang. Enligt Couper (2015) betraktas kön inte som neutralt utan som en social konstruktion, där människors upplevelser och erfarenheter är formade av geografiska miljöer. Texten fokuserar på att förstå hur kvinnor upplever hållplatsen och känslan av trygghet. Feministisk geografi är en central del av detta.

Människor bör ha samma rättigheter, skyldigheter och möjligheter i alla livets områden (Nationalencyklopedin, u.å, a). Våldsutsatthet och inkomster är bara några exempel på de obalanser som fortfarande existerar mellan könen (Jämställdhetsmyndigheten, 2024; Rosqvist, 2020; UNDP, 2015). Jämställdhetsperspektivet och feministisk geografi samarbetar och belyser strukturella olikheter mellan könen och strävar efter lika rättigheter och möjligheter för alla.

Att säkerställa att kvinnor och män har lika tillgång till och känner sig trygga på spårvagnshållplatsen ses som en viktig del i framtida planering av Frölunda torgs spårvagnshållplats. Det är viktigt att kontinuerligt utvärdera och anpassa planeringen baserat på

feedback och förändrade behov för att säkerställa att jämställdhetsperspektivet och feministisk geografi beaktas på ett meningsfullt sätt.

2.4 CPTED- teori

Denna uppsats använder teorin om CPTED vilket står för "Crime Prevention Through Environmental Design". CPTED bygger på sex principer: *Territorialitet* att människor tenderar att ta ansvar för och skydda områden som de uppfattar som sina egna vilket kan minska brottsligheten. *Tillträdeskontroll*, skapas bland annat genom en öppen och upplyst miljö då det gör det lättare att övervaka och kontrollera vem som kommer in och lämnar området. vilket kan avskräcka potentiella brottslingar och öka den upplevda säkerheten. *Övervakning*, såsom fönster mot parkeringsplatser och användning av väktare eller kameror. *Försvårande av brott* innefattar användandet av lås, staket och larm. *Image* handlar om att hålla platsen välskött, då de signalerar trygghet. Slutligen innebär *aktivering* av platsen att lekplatser, caféer och andra mötesplatser ökar närvaron och därmed tryggheten (Ceccato, 2014, sid. 101). Genom att designa miljöer med hänsyn till belysning, landskapsarkitektur, och platsens layout kan brottslighet avskräckas och gemenskap och trygghet främjas (Ceccato, 2014, sid. 104; Brå, 2019).

Att inkludera kvinnor i designprocessen är avgörande för att skapa trygga och inkluderande miljöer, som vid Frölunda torgs spårvagnshållplats. Genom att ta hänsyn till kvinnors erfarenheter kan miljön utformas på ett sätt som känns tryggt och inkluderande för alla.

2.5 Eyes on the street

"Eyes on the street" är ett koncept inom stadsplanering och urban design (Fuller & Moore, 2017). Det är ett koncept som betonar fördelarna med att ha en hög aktivitet av människor i offentliga utrymmen för att öka känslan av trygghet och trivsel. Genom att många människor rör sig och vistas på gator och torg, kan det skapa en naturlig övervakning som dessutom avskräcker brottslighet och främjar en känsla av gemenskap och trygghet bland invånarna. Därmed anses "eyes on the street" vara en viktig faktor vid utformningen av stadsmiljöer för att främja ett levande och tryggt samhälle (Fuller & Moore, 2017). Genom att undersöka huruvida hållplatsen är trafikerad med människor som rör sig genom området kan vi bedöma om det finns tillräckligt med naturlig övervakning, som i så fall går att koppla till koncepter "eyes on the street".

3. Kunskapsöversikt

Det kommande kapitlet går igenom den tidigare forskning som vi kommit i kontakt med kopplat till uppsatsämnet. Vi har identifierat olika aspekter av kvinnors känsla av trygghet på hållplatser i kollektivtrafiken och använt dessa för att tolka vårt material i resultatet. Aspekterna återkommer i analysen för att understryka den här studiens bidrag till detta fält. De identifierade aspekterna är genusskillnader, rädslor, kvinnors strategier, rädslans geografi, kroppens fysiska och psykiska reaktioner hos kvinnor, grönskans betydelse för trygghet genom planering av dess underhåll.

3.1 Genusskillnader avspeglas i trygghet i offentliga rum

Studier har visat på en genusskillnad i offentliga rum. Navarrate- Hernandez m.fl (2021) framför att för att skapa ett inkluderande och säkert offentligt rum krävs ett genusperspektiv i planering vilket även Forsberg (2003, sid. 18-19) instämmer i. Den byggda miljön har en påverkan på människors uppfattning av trygghet (Chataways, 2020, sid. 664). Det framgår i Ceccato, Langefors & Näsman (2023, sid. 501) att just hållplatsens utformning kan ha inverkan på kvinnors känsla av trygghet. En hållplats som har dåligt underhåll kan upplevas som mer otrygg och leda till ett undvikande beteende, vilket texten berör mer i senare avsnitt.

3.1.1 Rädslor i kollektivtrafiken

Det finns skillnader vad gäller mäns och kvinnors resande, kvinnor reser generellt mer frekvent med kollektivtrafik än män som oftare väljer att ta bilen. Kvinnor arbetar i högre grad inom samhällstjänster, vilket minskar möjligheten att arbeta hemifrån och ökar vikten av ett tryggt och säkert färdstätt. Något som också går att urskilja kring skillnader och likhet är att kvinnors resande i kollektivtrafiken är som högst under dagtid och att männens användande av kollektivtrafiken ökar under kvälls- och nattetid (Svenskkollektivtrafik, 2022; Rosqvist & Wennberg, 2018). Vad det gäller trygghet kopplat till i transportsystemet tar en studie från Malmö upp att den oro som är kopplad till hållplatser oftast handlar om en rädsla för trakasserier, våld och överfall, som i sin tur kan påverka kvinnor att begränsa sitt resande på olika sätt (Rosqvist & Wennberg, 2018). Studien tar upp att även män uttrycker sin oro för sina kvinnliga familjemedlemmars säkerhet i kollektivtrafiken. En annan studie, också från Malmö tar upp att det är fler kvinnor än män som aktualiserar just frågan om otrygghet vid hållplatser, speciellt på kvällar och nätter (Levin, 2011).

3.1.2 Rädslans geografi påverkar kvinnors rörlighet

Det finns studier som visar på sambandet mellan manligt våld och kvinnors användning av offentliga rum. De dagliga vägar och rutter som kvinnor väljer att ta i sin vardag är i själva verket produkter av strategier som används för att förbli säkra. Studier visar att den allra vanligaste strategin är att kvinnor undviker "farliga platser" vid "farliga tider". En sådan försvarsteknik gör även att kvinnor får ett minskat utrymme av det offentliga rummet (Valentine, 1989, sid. 386). Studien visar även att kvinnor utvecklar individuella mentala kartor vart de kan röra sig och över platser där de fruktar hot eller brott. Detta är en produkt av tidigare erfarenheter av platsen eller information från sekundära källor såsom media (Valentine, 1989, sid. 386).

Många kvinnor har någon form av skrämmande upplevelse med män, som att bli ofredad eller störd på annat sätt. Dessa incidenter blir till erfarenheter som sedan förknippas med den miljökontext där själva händelsen ägde rum (Valentine, 1989, sid. 386). Kvinnor i studien förklarar även att när de vistas i det offentliga rummet så invaderas deras personliga utrymme ofta av män, genom kommentarer, visslingar eller till och med fysiska övergrepp. Det blir till en oförmåga för kvinnor att själv styra hur och när man integrerar med henne, vilket kraftigt skakar känslan av trygghet (Valentine, 1989, sid. 386). Kvinnorna i Valentines studie (1989) menar när de befinner sig ensamma på kvällen eller när de tror sig vara i någon riskzon använder sig av strategin att öka uppmärksamheten och planerar sin flyktväg samtidigt som man lyssnar efter ljud. Strategin som de flesta kvinnor utvecklar är därmed en ökad medvetenhet kring sin omgivning för att kunna fly, speciellt vid nattetid. Kvinnor kan i och med det anpassa sin rutt eller sin gångtakt därefter, eller börja springa förbi ställen som känns hotfulla som exempelvis gränder, buskage eller större portar, vilket också är strategier för att vistas i det offentliga rummet (Valentine, 1989, sid. 386-387; Yavuz & Welch, 2010, sid. 2508).

3.2 Hur otrygghet känns i kroppen

Individens känsla av trygghet påverkas av den fysiska miljön beroende på hur individen uppfattar och tar in miljön i fråga (Boverkets (2022)). Uppfattningen samverkar med egna erfarenheter kopplat till platsen såväl som andras och mediernas beskrivningar av risker att utsättas för brottsliga handlingar på platsen (Valentine, 1989, sid. 388). Den upplevda otryggheten som kvinnor känner vid spårvagnshållplatsen går att likna vid hur det känns på andra offentliga platser (Yavuz & Welch, 2010, sid. 2494). Molnar & Karlsson (2023) gjorde

ett arbete tillsammans med Göteborgs Stad då de tog fram en broschyr om kvalitetskriterier för trygga offentliga platser, där förklarar de trygghet som ett allmänt välmående och en tro om att inget dåligt kommer att hända. De tar även upp några viktiga, övergripande element som gynnar trygghetskänslan, exempelvis känslan av tillhörighet och förtroendefulla relationer till andra med anknytning till platsen. Även god tillgänglighet på platsen spelar en viktig roll för upplevd trygghet (Molnar & Karlsson, 2023). Detta är element som kommer att tas upp mer senare i uppsatsen.

Otrygghet är en emotionell reaktion som sker när individer upplever en känsla av osäkerhet, hot eller sårbarhet. Denna reaktion kan framträda som en naturlig respons på förändringar, eller osäkra situationer. Den upplevda otryggheten kan förstärkas av en kombination av externa och interna faktorer och kan vara relaterad till olika livsområden såsom relationer, arbete, hälsa eller samhällsförhållanden (Yavuz & Welch, 2010, sid. 2508).

Upplevelser av trygghet skiljer sig mellan män och kvinnor, därför antar studien ett feministiskt perspektiv. Enligt Brås nationella trygghetsundersökning (2023) är kvinnor mer benägna att känna sig mycket eller ganska otrygga samt helt avstå från att gå ut sent på kvällen på grund av otrygghetskänslan, vilket gäller för alla åldersintervall. Totalt är det 34 % av kvinnor som känner sig otrygga när de går ut eller helt avstår från att gå ut på grund av otrygghet. Trenden är liknande i Göteborg, det visar SOM-rapporten 2023 som mäter trygghetsupplevelser i staden. Rapporten tar även upp skillnader mellan män och kvinnors rörelsemönster i vardagen. Vid frågan om man avstått från att gå ut vid särskilda tidpunkter, svarade 14 % av kvinnorna att de avstått någon gång i veckan, jämfört med endast 5 % av männen. Det är utifrån denna diskrepans som arbetet undersöker vad som påverkar otrygghetskänslan hos kvinnor.

3.2.1 Fysisk Stress känns i kroppen

Otrygghet kan manifesteras i stress. Stressorer kan bland annat vara sociala, fysiska och mentala de samverkar och är tätt sammanflätade med varandra. Sociala stressorer handlar om andra människor och samhällets förväntningar på oss. Fysiska stressorer kan exempelvis vara trånga utrymmen eller oönskat ljud, Mentala reaktionen på stressorer kan manifesteras i form av ångest, irritabilitet eller nedstämdhet efter att konstant vara på sin vakt (Währborg, 2009 s. 68, 92, 75).

Kvinnor och män har enligt Breberg och Ström (2018, sid. 2) olika känslighet för stressorer i det offentliga rummet. Dock är staden byggd av och för män, rent historiskt, då kvinnor hört till den privata sfären och männen till den offentliga (Forsberg, 2003, sid. 18; Forsell, Listerborn & Andersson, 2010). För att förbättra kvinnors upplevelse av det offentliga rummet kan åtgärder i den fysiska såväl som den sociala miljön bidra till en mer tilltalande och hållbar miljö, exempelvis genom vegetation, arkitektur eller annan design (Ulrich, 1984, sid. 420-421). På så sätt går det att minska individers upplevda otrygghet vilket kan gynna både samhälle och individ. Symptomen/ effekterna på otrygghet varierar från individ till individ, men inkluderar vanligtvis ångest, rastlöshet, koncentrationssvårigheter, och en ihållande känsla av att vara på sin vakt (Valentine, 1989, sid. 388; Währborg, 2009, s. 68, 92, 75). Fysiska manifestationer såsom hjärklappning, magbesvär och muskelspänningar kan också förekomma. Det är viktigt att notera att otrygghet kan ha en negativ inverkan på individens välbefinnande och förmåga att fungera optimalt i vardagen (Brå, 2023).

3.2.2 Mental stress påverkar livet

En konsekvens av att kvinnor upplever otrygghet i samhället och kollektivtrafiken är att deras frihet begränsas. Dessutom påverkas deras mentala välbefinnande negativt av rädslan för överfall. Währborg (2009, sid. 62, 92, 75) påpekar att kvinnor är känsligare för långvarig stress och ofta måste balansera många av livets ansvarsområden, vilket kan leda till högre stressnivåer. Enligt Quinones (2020, sid. 68) försämras kvinnors mentala hälsa när de av rädsla och otrygghet undviker vissa platser och ständigt måste vara på sin vakt samt anta sina strategier för att undvika brott. Studien av Quinones (2020) genomfördes genom intervjuer med kvinnor om deras upplevelser av otrygghet i kollektivtrafiken. Rädslan för sexuella övergrepp är högre för kvinnor och studien identifierar olika strategier de använder för att minska risken för oönskat beteende från män.

Känslan av otrygghet varierar beroende på plats i kollektivtrafiken; på bussar förekom det oftare fysisk trakassering, medan känslan vid hållplatser beror på vilket område och tidpunkt. Flera kvinnor upplever otrygghet på natten, trots att fler trakasserier sker under dagen särskilt rusningstid, så kallade ”peak hours”¹ (Quinones, 2020, sid. 61). Vår studie undersöker ifall kvinnorna på Frölunda Torgs hållplats har mönster som liknar eller avviker från den tidigare forskningen för att besvara vilka faktorer som påverkar deras upplevda trygghet på platsen.

¹ Från Ruttledge (2024)

3.3 Grönskans betydelse för trygghetskänsla

Enligt Ulrich & Addoms (1981) räcker endast vetskapen om att det finns en trädgård eller ett grönområde i närheten för att minska stress i kroppen hos kvinnor. Naturen har en rad tjänster för oss som är kopplat till vårt välmående och vår psykiska såväl som får fysiska hälsa (Jansson, Fors, Lindgren & Wiström, 2013, sid. 129).

Vegetation och greenareas är viktiga för stadens som helhet, utan grönska så skulle staden upplevas som hård och leda till att vi känner oss vilsna, naturen fungerar som en stötdämpare och är något vi behöver, förklarar Nordström (1994, sid. 14). I grönområden kan vi mötas för rekreation och sociala aktiviteter som i sin tur bidrar till folkhälsan (Jansson et al. 2013, sid. Sid. 127; Boverket, 2007).

3.3.1 Grönskan minskar stressen

Grönområden och vegetation medför generellt en god påverkan på människors hälsa, naturen kan reducera stressnivåerna i kroppen (Kaplan & Kaplan, 1989; Nordström, 1994, sid. 14; Löhmus, 2021; Marcus och Barnes, 1999). Jansson (et al, 2013, sid. 127) menar för att grönska skall bidra till en ökad upplevd trygghet krävs vissa attribut, som bland annat är hur man arbetat med landskapsdesigner på platsen, möjligheten till överblick och kontroll, hur tät vegetationen är samt att vegetationens karaktär och underhåll. Dessa kriterier är viktiga om grönskan ska upplevas positivt och inte skapa en skrämmande känsla i stället. I följande avsnitt beskrivs de olika kriterierna mer ingående.

Den vilda skogsvegetationen är generellt sett som en mycket attraktiv form av grönska för oss människor, den naturliga skogsvegetationen är komplex och innefattar en mångfald av träslag och växtlighet med hög variation. Denna typ av grönska ger positiva känslor dagtid men ses som skrämmande kvällstid, vilket då leder till undvikande. Det drabbar särskilt kvinnor som oftare undviker tätbevuxna områden i högre utsträckning, speciellt under kvällstid (Jansson et al. 2013, sid. 128).

Landskapsdesign kan förbättra den upplevda tryggheten för kvinnor. Det beskrivs i litteraturen att design som är öppen i sin struktur, enhetlig och lätt att läsa av bidrar till en stärkt känsla av trygghet men en avgörande faktor kan vara att underhålla växtlighet väl i det offentliga rummet (Jansson, et al. 2013, sid. 129). I arbetet med landskapsdesign bör man vara noggrann med att planera bort stängda utrymmen i det offentliga rummet. Det finns variationer på hur man arbetat

med vegetation och ibland uppfattas det som helt stängd, då finns det vegetation på båda sidor, delvis stängd har vegetation på ena sidan och träd på andra, den sista är ingen stängning och då finns endast vegetation på ena sidan. Det sista alternativet anses vara det säkraste alternativet. Om det finns områden som känns stängda för insyn och/eller flykt så uppfattas det otrygg, i dessa situationer oroar sig kvinnor särskilt för sexuellt våld (Madge, 1997, sid. 241). I uppsatsen ska detta undersökas genom att få inblick i hur kvinnorna ställer sig till design som en metod för att skapa trygghet och att minska stress det görs genom frågor om kopplingen mellan grönska och trygghet i intervjuguiden.

3.3.2 Överblickbarhet stärker känslan av kontroll och trygghet

En faktor som skapar kontroll och ökad upplevd trygghet är överblickbarhet i miljön, vilket stängda utrymmen saknar. Med god överblick över områden går det att förutse vad som potentiellt utgör ett hot i miljön och därmed även chans till en flyktväg. I samband med överblick talar man ofta om belysning och hur även det bidrar till positiv effekt för individens trygghet.

En teori som går att koppla till trygghet i anslutning till överblick och kontroll är prospect-refuge-teorin (Lidwell, et al 2023, sid. 150; Haug & Uittenbogaard, 2021). Teorin syftar till en preferens för miljöer där människor kan se men utan att bli sedda. Teorin bygger på vår evolutionära historia om chansen att överleva, där miljöer med utsikt (prospect) och tillflykt (refuge) ökar överlevnaden och upplevs som tryggare att vistas i. Detta är faktorer som är bra att tänka på vid en spårvagnshållplats där individer vanligtvis står en vid en stund och väntar på sin vagn. För att få den feminina vinkeln på teorin säger den också att kvinnor tenderar att trivas bättre i refuge än män, vilket innebär mer skydd. Teorin pekar även en gång på evolutionen och menar att refuge kan ha varit viktigt för kvinnor och barn historiskt och är mer optimalt för upplevd och faktisk trygghet (Heerwagen, 2003).

Design som anammat prospect-refuge-teorin har ofta inkluderat användandet av kanter/ sidor i miljön, ser till så att det finns utrymmen med tak samt skydd från baksidan eller sidan men som inte täcker för mycket så att överblickbarheten försämras. Teorin strävar efter platser som möjliggör fri utsikt från flera utsiktspunkter och tar avstamp i att utrymmen ska ge en känsla av säkerhet och skydd (Lidwell, et al 2023, sid. 150). Vid en hållplats kan det exempelvis röra sig om väggar eller andra föremål som kan vara hinder från fri sikt, som i sin tur gör så att platsen blir skrämmande. Är det mycket grönska på platsen är det bra att se till så att den är välkött och noggrannhet välklippt, för att undvika risken att skymma sikten (Jansson et al. 2013, sid.

130) för personer på hållplatsen. Vi vill ta reda på hur kvinnorna i vår studie förhåller sig till hur grönska kan uppfattas på platsen, beroende på hur välskött det är, samt hur designen är utformad på platsen därför kommer vi ställa frågor under vår intervju om hur platsen upplevs och vad som kan förbättra platsen.

3.3.3 Vegetationens täthet och höjd påverkar tryggheten

Något som hänger ihop med överblickbarhet och kontroll som väcker otrygghet är om grönskan på platsen både tät och hög. Att visuellt kunna skåda igenom växtlighet är viktigt för tryggheten, eftersom det ger individen en ökad förståelse och kontroll på sin omvärld (Schroeder & Anderson, 1984). Som tidigare nämnts i texten, är den vilda och mer komplexa växtligheten den typ av grönska som skänker oss mest återhämtning från stress. För att skapa en trygg och attraktiv grönmiljö kan man kombinera den mer avskalade, urbana växtligheten, som enligt Schroeder och Anderson (1984) upplevs som den säkraste typen av grönska, med inslag av vildare och mer komplex växtlighet. Ett förslag är att använda höga träd, eftersom dessa bibehåller god sikt i ögonhöjd samtidigt som deras höga trädkronor bidrar till en komplex och naturlig karaktär.

3.3.4 Välskött vegetation stärker känslan av trygghet.

Det framgår att mer formella men dekorativa och välsköta planteringar inger en känsla av trygghet. Buskage ses som en negativ vegetationstyp i offentlig miljö, särskilt över höfthöjd, eftersom det skapar en osäkerhet då individer inte vet vad som finns där bakom (Jansson et al. 2013, sid. 129). Detta går även att kopplas till Broken-window-teorin som vi nämnt tidigare i inledningen. Teorin menar att vid ledtrådar på störande fenomen i miljön, så exempelvis missköta buskar. Teorin menar att en sådan ledtråd, kan vara ett första steg på en nedåtgående spiral som i sin tur leder till värre företeelser och även startar en rädsla för brott (Wilson & Kelling, 1982). Jansson, et al (2013, sid. 132) menar genom att använda grönska i offentlig miljö kan man påverka den upplevda tryggheten och minska uppfattningar om en bristande säkerhet, om det görs rätt. Nu har fyra faktorer tagits upp som kan vara av vikt att se över vid planering av hållplatser; landskapsutformning, möjligheter till överblick och kontroll, vegetationens täthet samt vegetationens karaktär och underhåll. Något som är viktigt att ha med i beräkningen är att dessa faktorer samspelar med varandra och bör inte ses som separata faktorer i miljön.

Nyckelkomponenterna i främjandet för trygghet är att hålla låg täthet i vegetationen, marktäckande växter och att den växtlighet som finns på platsen är noggrant efterhållen. Jansson et al (2013, sid. 131) tydliggör att det är viktigt att arbeta med miljöerna för att stärka de faktorer som skänker trygghet, han menar dessutom att fysiska förändringar har förmåga att öka den upplevda tryggheten, trots att anledningen till att individer känner sig otrygga inte har ett miljömässigt ursprung till att börja med (Jansson, et al, 2013, sid. 127).

Sammantaget kan vi adressera vad som är positivt och negativt i samband med grönska på offentliga platser. Grönska som är positiv för den upplevda tryggheten är att det bidrar till rekreation, grönskan behöver vara låg så som marktäckande växter eller hög i form av träd, det är viktigt att grönskan är välskött och inte skymmer sikten. Grönska som bidrar negativt till offentliga platser är om den skymmer sikt, bidrar till mörker eller instängdhet, misskött växter samt buskage i över höfthöjd. Denna forskning användes genom att fråga hur kvinnorna upplevde grönskan vid hållplatsen för att ta reda på om upplevelsen stämde med forskningen samt att vi ville undersöka om det var en avgörande faktor för tryggheten på platsen.

3.3.5 Artificiell grönska/konst i offentliga rum stärker tryggheten

Som tidigare nämnt kan grönska och natur påverka oss och ge oss positiva effekter. Det påverkar vår trivsel och vår upplevda trygghet. Trivsel och trygghet är direkt kopplade till vår hälsa och vårt mående (Jansson, et al, 2013, sid. 130).

Det symboliska värdet i naturen är stort och ger oss människor positiva fördelar exempelvis i form av avkoppling och lugn. Denna uppkomst har blivit omsatt i praktiken på så sätt att nyopererade patienter presenterats för naturbilder i samband med uppvak. Dock kan inte en bild helt ersätta en verklig utsikt som även får med vindens rörelser, eller andra skiftningar i upplevelsen, men den kan ändå påverka och bidra positivt (Ulrich, 1984, sid. 420-421).

Ibland används grönska och natur av artificiell sort i våra stadsrum, exempelvis som skärmar med landskapsmotiv eller konst av olika slag. Ett speciellt exempel är Malmö centralstation som 2010 införde ett permanent konstverk av konstnären Tania Ruiz Gutiérrez. Konstverket framställs med videoprojektorer som slumpvis visar 44 olika videosnuttar på miljöer från världens alla hörn, motiven är riktade mot betongväggen nere i tunnelbanan. Konstnären vill att verket ska ge de resande en känsla av dagsljus under marken, samt att videorna spelas upp i ett sakta tempo för att bidra till lugn och ge en avslappnande effekt gör de som besöker stationen (Holm, 2023). Ulrich (1984, sid. 420-421) och Heerwagen (2003) framfört att enbart att titta på

naturen kan vara välgörande för oss, även om det vi ser är konstgjorda bilder. Vår längtan efter naturen kan alltså tillfredsställas på olika sätt, till exempel genom konstnärliga bilder som väggkonst.

Konst tas upp som en viktig faktor för att främja den upplevda tryggheten på offentliga platser, det bidrar även till social integration och en ökad gemenskap, Svanelid (2021, sid. 120) menar dock att användandet av konst i samband med trygghetsarbete i det offentliga rummet har minskat och är en strategi som inte alltid används i så hög utsträckning. Göteborgs stad har som en del i sitt uppdrag att integrera konst i stadsrummet, och menar på att konstföremål i offentliga rum måste nå stadens periferi (Göteborg stad, u.å, *a*). I dagsläget finns det inte någon konst vid själva spårvagnshållplatsen i Frölunda torg, därmed är konst något som kan utvecklas då det finns plats och potential att utöka mängden konst för att bidra till att skapa en tryggare miljö.

3.3.6 Känslan av tillhörighet till platsen ökar tryggheten

Något som påverkar känslan av trygghet på en plats är huruvida kvinnor känner tillhörighet till platsen. Det är även av vikt att känna tillhörighet till andra människor i samhället för att känna trygghet (Molnar & Karlsson 2023). Tillhörighet innebär en upplevelse av att vara en del av en gemenskap och samhället, och genom den upplevelsen tillkommer en rätt att bruka det offentliga rummet. Studier har även visat att kvinnor som upplever grannskap och känsla av ägarskap känner sig säkrare i sin stadsdel, en sådan typ av grannskap stärker även kvinnors självförtroende och är viktig i upplevelsen av trygghet (Koskela, 1997; Merry, 1981). I studien av Shakily & Lira (2022) ges ett exempel på hur kvinnor och särskilt unga kvinnor tidigt exkluderas från det sociala rummet via satsningar på aktiviteter som fotbollsplaner och andra sportarenor, där man studerat hur dessa investeringar gynnat män ojämnt mycket.

Den ojämna fördelningen mellan hur män och kvinnor använder det offentliga rummet kan vara en förklaring till varför kvinnor känner en mindre självklarhet att vistas offentligt än vad män gör. Författarna tar upp exempel på varför det kommer sig att unga kvinnor är mindre benägna att använda det offentliga rummet och menar att det sker en slags självuppfyllande profetia i hur användning av fotbollsplaner och i skateparker ser ut. Dessa faciliteter ses som traditionellt manliga i samhället och används främst av män vilket gör det svårt för kvinnor att bryta sig in i den sfären och känna samma självklara tillhörighet till platsen och människorna som män gör. I längden kan denna väjning av kvinnor från att använda det offentliga rummet på samma sätt

som män gör, göra att det uppstår en otrygghet till att vistas på offentliga platser (Shakily & Lira, 2022). Detta är bara ett exempel på hur platser kan erövrats av män. Vi frågade om kvinnornas tillhörighet och om de kände sig hemma på platsen, samt om de kände att de kunde påverka platsen.

3.4 Bra underhållsplanering stärker tryggheten

Studien från Sydafrika (Bennetts et al., 2017) undersökte sambandet mellan upplevd trygghet och CPTED (Crime Prevention through Environmental Design). CPTED betonar att bra planering av miljön kan skapa säkra områden. Studien visade att blandad markanvändning med bostäder, kontor och verksamheter ökar trygghetskänslan genom naturlig övervakning. Författarna förespråkar miljöbaserad design med öppna ytor och undvikande av mörka hörn, snarare än enbart satsningar på övervakningskameror och belysning, som viktiga åtgärder för att förbättra tryggheten i städer (Bennetts et al., 2017, sid. 416).

CPTED inkluderar underhåll som en viktig komponent. En väl underhållen miljö signalerar att området är övervakat och omhändertaget, vilket kan minska brottslighet och öka trygghetskänslan. Underhåll ingår i den första av de fyra principerna för CPTED, som är "Natural Surveillance," "Natural Access Control," "Territorial Reinforcement," och "Maintenance." Bra underhåll skapar en inbjudande och säker miljö (Ceccato, 2014, sid. 101).

En annan studie som tar upp vikten av underhåll är Loukaitou-Sideris (2014, sid 250). Studien tar upp att på platser där miljön är mörk, nedskräpad och har dålig naturlig övervakning kan kvinnor känna sig mer otrygga. Då är bland annat designen av transitmiljöer avgörande för att öka tryggheten. Loukaitou-Sideris (2014, sid 250-251) menar att ökad belysning kan förbättra tryggheten, men det måste vara kopplat till närliggande vägar, annars kan det skapa en "fishbowl-effekt", där belysta hållplatser istället känns utsatta. Övervakningskamerors effektivitet för att öka tryggheten är omtvistad. I Loukaitou-Sideris (2014, sid 251) tar de upp att kvinnor kan uppleva att övervakningskameror inte ökar trygghet, eftersom det inte kan stoppa brott från att inträffa. Medan Masoumi & Fastenmeier (2016, sid. 110) visat på en övervägande positiv inställning till övervakningskameror som ett sätt att öka trygghet.

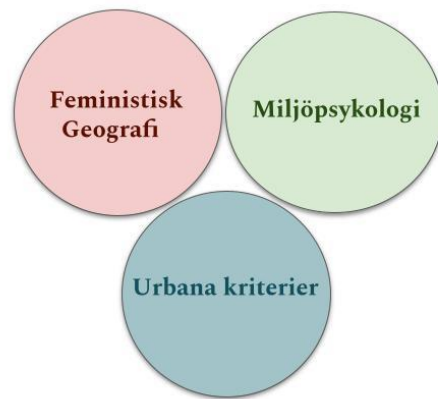
3.4.1 Upplevd bra tillgänglighet stärker tryggheten

Enligt Lättman, Friman & Olsson (2016, sid. 36) finns det en tydlig koppling mellan upplevd tillgänglighet och upplevd trygghet. För att skapa en god offentlig miljö och en ökad trygghetskänslan på en plats, kan man arbeta med tillgänglighetsdesign. Det bidrar till trygghet eftersom man lätt skall kunna ta sig runt på platsen även om man har en fysisk nedsatthet. Kvinnor med rörelsehinder är en grupp som känner mer rädsla för att bli ett offer för brott och känner en ökad oro när de rör sig ute i det offentliga rummet efter mörkrets inbrott (Yavuz & Welch 2010, sid. 2494).

Det finns en grundprincip i stadsplanering och det är att staden skall vara tillgänglig för alla på samma villkor. Därför eftersträvas en universell design i stadsrummet, som inkluderar alla oavsett funktionsvariation. Göteborgs stad skriver om tillgänglighet och framhäver vikten av att alla ska kunna använda den ordinarie byggda miljön. Det innebär alltså att försöka minimera särlösningar och utgå från att det som byggs redan skall vara anpassat för alla (Göteborgs Stad, u.å b).

3.6 Sammanfattning av kunskapsöversikt

För att sammanfatta vår kunskapsöversikt har vi sammanställt tre stora spår som är viktiga vid undersökandet av kvinnors upplevda trygghet på hållplatser. De tre spåren är Feministisk geografi, Miljöpsykologi och Urbana kriterier. Genom att använda denna modell för att undersöka den upplevda tryggheten på en hållplats kan man täcka kriterier som är viktiga för att skapa en miljö som känns trygg för kvinnor. Nedan följer de viktigaste kriterierna som vi kommit fram till, med hjälp av tidigare forskning.



Modell 1: De tre stora spåren som påverkar kvinnors trygghet baserat på vår kunskapsöversikt

Feministisk geografi

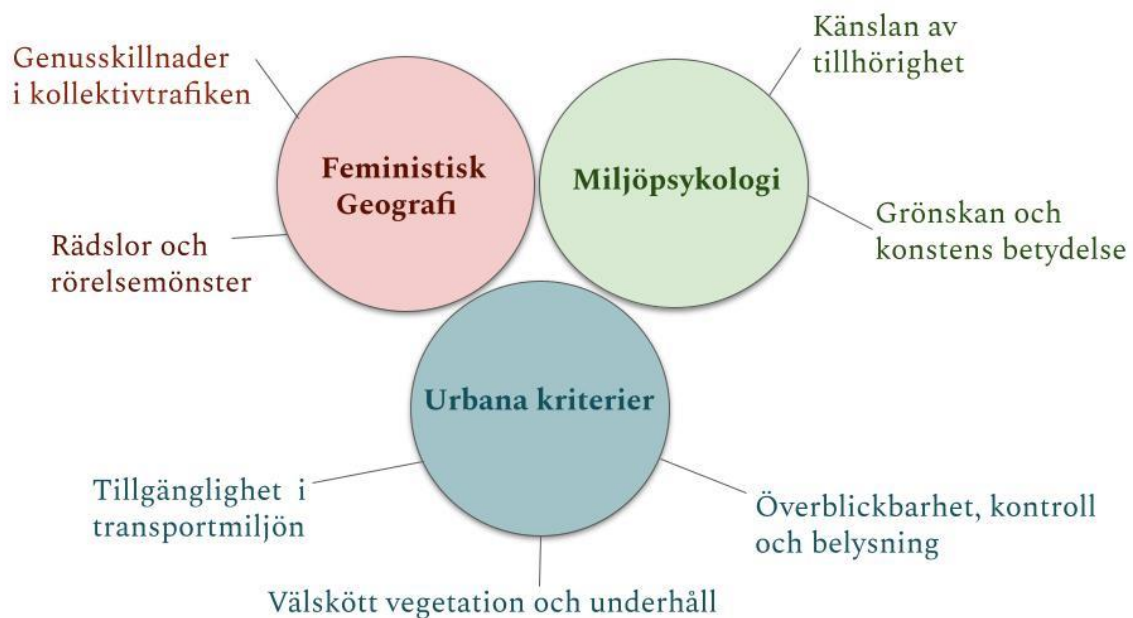
- Genusskillnader och rädslor i kollektivtrafiken: Analysera hur genusskillnader påverkar upplevelsen av rädsla och otrygghet i kollektivtrafiken, och identifiera specifika rädslor relaterade till detta (Couper, 2015; Brå, 2023).
- Rädslor och rörelsemönster: Utforska skillnader i hur män och kvinnor rör sig i geografiska områden och hur dessa skillnader påverkar deras trygghet (Valentine, 1989, sid. 386).

Miljöpsykologi

- Grönskans och konstens betydelse för trygghetskänslan: Utforska hur närvaron av grönska, vegetationens utformning och konst i offentliga rum kan förbättra trygghetskänslan (Heerwagen 2003; Ulrich, 1984, sid. 420-421; Svanelind, 2021, sid. 120).
- Känslan av tillhörighet och social interaktion: Enligt O'Brien (et al, 2019, sid. 286-287) kan tillhörighetdesignen av hållplatser som inkluderar inslag som caféer stärka känslan av tillhörighet och främja social interaktion, vilket i sin tur ökar den upplevda tryggheten.

Urbana kriterier

- Överblickbarhet, kontroll och belysning: Designa hållplatsen så att den ger bra överblick och en känsla av kontroll över omgivningen, samt säkerställ att belysningen bidrar till tryggheten, (Lidwell, et al 2023, sid. 150; Masoumi & Fastenmeier, 2016).
- Välskött vegetation och underhållsplanering: Säkerställ att vegetationen är välskött och att hållplatsen har en bra underhållsplanering för att stärka känslan av trygghet. det ingår även övervakning (Jansson, et al. 2013, sid. 130) (Boverket, 2023) (Ceccato, 2014, sid. 101).
- Tillgänglighet och trygghet i transportmiljön: Säkerställ att hållplatsen är lätt att nå och använda för alla, inklusive personer med funktionsnedsättningar, och att den upplevs som trygg (Lättman, et al, 2016, sid. 36).



Modell 2: Över sammanfattning av kunskapsöversikten, med förgreningar.

4. Metod

Följande redogörs för uppsatsens metod, urvalsprocessen och tillvägagångssätt följt av motiveringar till de val som gjorts kring metoden. Reflektioner tas upp kring etik, reliabilitet och validitet samt tänkbar kritik till valet av metod för att visa förståelse för arbetsprocessens möjliga brister.

4.1 Val av metod

Utifrån intresset av kvinnors upplevelse av trygghet antog studien en kvalitativ metod. Det innebär att forskningen fokuserar på att förstå och utforska kvinnors upplevelser av trygghet på ett djupare och mer detaljerat sätt och därmed antog studien även en fenomenologisk karaktär (Bryman, 2008, s. 33). Vårt syfte var att undersöka hur kvinnor upplevde tryggheten på Frölunda torgs spårvagnshållplats, och genom det undersöka vilka faktorer i den fysiska miljön som påverkar den upplevda tryggheten på platsen samt vad som kan förbättras. Kvalitativa metoder lägger vikt vid ord och personers uppfattningar i den sociala verkligheten. En kvalitativ studie lämnar mer utrymme för djupare analyser (Bryman, 2008, s.41). En kvalitativ studie anses även vara mer anpassad till feministiska studier då de har en karaktär med ökad sensitivitet (Bryman, 2018, s. 490). Därför lämpade sig ett kvalitativt angreppssätt.

Vi valde att använda kvalitativa semistrukturerade intervjuer i vår studie. Bennetts, Soebarto, Oakley, & Babie (2017) genomförde en liknande studie där de intervjuade människor som bor och arbetar i studieområdet för att undersöka hur miljöbaserad design kan minska brottsligheten. Denna studie, som delar liknande struktur med vår egen, motiverade vårt val av intervjuer som metod.

Uppsatsen har en abduktiv karaktär, vilket möjliggör en ökad anpassning i forskningsdesignen under arbetets gång. Alvesson och Sköldberg (2017) menar att den abduktiva forskningsprocessen kan ses som en kombination av de mer klassiska angreppssätten induktiva och deduktiva. Ett induktivt förhållningssätt baseras och utgår från empirin som sedan kopplas till teorier och det deduktiva utgår från teorier som sedan har en direkt koppling till empirin (Alvesson & Sköldberg, 2017). Studien antar ett abduktivt angreppssätt eftersom den integrerar både empiri och teori för att utveckla en förståelse av ämnet. Detta ger en ökad öppenhet i processen.

4.2 Urval av respondenter

Urvalet var strategiskt målinriktat, då intervjupersonerna valdes ut specifikt för att kunna besvara studiens forskningsfrågor och syfte (Bryman, 2018). De utvalda respondenterna utgjordes av kvinnor i arbetsför ålder (18–64 år) med en koppling till området kring Frölunda Torgs hållplats, antingen som boende eller arbetande i området.

För att identifiera lämpliga respondenter för intervjuer kontaktades olika verksamheter i området, bland annat Frölunda kulturhus, biblioteket, Framtidshubben och Hyresgästföreningen. De kontaktades genom email. Framtidshubben besöktes dock personligen, varvid de anställda informerades om studien och deltagare för intervjuer rekryterades. Vi kontaktade även redan kända respondenter som vi visste bodde i området.

Efter en period av e-postutbyten med dessa verksamheter bokades intervjumöten in. De flesta intervjuerna hölls ansikte mot ansikte, med undantag av två som genomfördes via Zoom. De personliga intervjuerna ägde rum i skolans grupprum, och en hölls i en av forskarnas hemmiljö.

4.3 Analysmetod

I denna studie användes en fenomenologisk ansats för att utforska kvinnors upplevelse av trygghet på Frölunda Torgs spårvagnshållplats. Analysen baserades på tematisk analys av intervjudata, vilket innebar att gemensamma teman och mönster identifierades för att besvara forskningsfrågorna (Bryman, 2018 s. 703). Den abduktiva ansatsen tillät flexibilitet i forskningsdesignen för att anpassa sig efter framväxande insikter (Bryman, s. 2018).

I efterföljande av insamlingen av tidigare forskning sammanställdes en modell som visade de huvudspår som förklarar kvinnors upplevda trygghet. Denna modell, tillsammans med tidigare forskning och teorier, användes som underlag för analys och diskussion.

4.4 Tillvägagångssätt / datainsamlingsmetoder

Primärdata i studien baserades på en *semistrukturerad intervjustudie*, vilket enligt Bryman (2018, s. 206) är en intervju mellan forskaren och intervjuperson, där intervjun bygger på forskarens intervjuguide. En intervjuguide användes och var ett dokument som säkerställde att alla viktiga ämnen togs upp och kunde effektiviseras genom relevant information. Guiden bestod av en lista med bestämda tema som vi valt utifrån den tidigare forskningen. Frågorna i guiden gav svar på våra frågeställningar. Vi ställde frågorna på ett sätt som gjorde det möjligt för respondenten att svara flexibelt och personligt. Denna typ av intervju hade utrymme för följdfrågor vilket ledde till nya upptäckter och synvinklar på ämnet (Bryman, 2018 s. 206).

Sekundärdata i studien baserades på vetenskapliga artiklar, internetkällor och övrig litteratur som studerades för att skapa en teoretisk bakgrundsinformation om ämnet. Primärdata, tillsammans med de olika sekundärdata källorna, skapade en helhetssyn där olika perspektiv lyftes. De vetenskapliga artiklarna söktes fram via olika elektroniska databaser och sökorden som användes inkluderade bland annat "jämförd stadsplanering", "upplevd trygghet", "fysisk planering", "kvinnor i offentlig miljö" på både svenska och engelska för att få ett större underlag.

6 deltagare rekryterades till intervju, de döptes till K1, K2, K3, K4, K5 och K6. Genom att breda och öppna frågor användes kunde deltagarnas egna uppfattningar lättare tas upp och spinnas vidare på. Först kontaktades respondenterna via e-mail där de fick en förfrågan om deltagande och även information om uppsatsens syfte och en beskrivning av undersökningen. Det var fördelaktigt eftersom respondenterna därmed kunde förbereda sig inför intervjun (Bryman, 2018, s. 315). Respondenterna bjöds in till intervjuer som hölls hemma hos oss som intervjuade, i skolans grupprum eller på zoom. I början av varje intervju fick personer läsa en förklarande text om uppgiften, där hade syftet med studien skrivits och i texten förmedlades även att det var frivilligt att delta, att identiteten hålls anonym och att svaren endast var till för studien och vidare forskning. I texten skrevs att inga svar är rätt eller fel för att ge betoning på att fokus låg på deras upplevelse. När respondenterna intervjuades frågades de om det var okej att intervjun spelades in. Samtliga respondenter var okej med inspelning. Frågematerialet delades upp mellan intervjuare, så att båda intervjuare ställde frågor till respondenten. Innan intervjun planerades vem som tog vilken del för att undvika förvirring. Innan intervjun bestämdes vem som skulle hålla koll på transkribering och inspelning under

intervjun för att säkerställa att materialet sparades. En del frågor hade en förklarande text innan vissa frågor, för att intervjupersonen skulle bli lite mer införstådd och introducerad till ämnet. Vi hade även en bifogad karta med på intervjun över området. Kartan fanns i utskrift på plats, eller i bifogad fil på mail, till de som hölls via Zoom. Kartan kunde respondenterna peka på när de berättade om sina rörelsemönster och andra platser de tog upp.

Utöver insamlingen av intervjuer så besökte vi hållplatsen både dag- och kvällstid för att få en mer komplett förståelse av dess fysiska och sociala miljö. Genom att observera platsen under olika tidpunkter kunde vi fånga variationer i aktivitet, belysning och omgivande miljö som kan påverka kvinnors upplevelse av trygghet. Dessutom tog vi foton av platsen, vilket gav oss visuellt material för att komplettera och illustrera observationer i uppsatsen.

4.5 Etik

För att genomföra en etisk korrekt forskningsprocess krävdes det vissa förhållningssätt. Det var bland annat viktigt att respondenten informerades om varför undersökningen gjordes, att samtycke kraven klargjordes samt konfidentialitet som står för att personuppgifter hölls i förtrolighet. Undersökningens nyttjande förklaras, vilket syftar till att informationen endast användes till studien. När de deltagande respondenterna informerades om dessa förhållningssätt, kunde den etiska aspekten bevaras i arbetet (Bryman, 2018, s.170).

Som vi tidigare skrev i avsnitt om tillvägagångssätt, så fick respondenterna information via mail och innan intervjun, som innehöll de etiska förhållningssätten som innebär att vi följer de etiska riktlinjer för att säkerställa att forskningen genomförs på ett rättvist, ansvarsfullt och respektfullt sätt.

4.6 Reliabilitet och validitet/ studiens kvalitet

För att säkerställa kvaliteten på en kvalitativ studie är det avgörande att noggrant överväga och tillämpa aspekter relaterade till reliabilitet och validitet, vilka bidrar till studiens övergripande kvalitet (Bryman, 2018, s. 72, 465). Reliabilitet eller tillförlitlighet, avser förmågan att få konsekventa resultat vid upprepade mätningar av samma fenomen. En noggrant dokumenterad forskningsprocess möjliggör transparent granskning och kritisk bearbetning av arbetet. I denna studie har granskning genomförts via obligatoriska seminarier och handledningstillfällen för att säkerställa pålitlighet och kvalitet. (Bryman, 2018, s. 75).

Respondentvalidering kan öka trovärdigheten i studien genom att de intervjuade får möjlighet att granska materialet och bekräfta att tolkningarna stämmer överens med deras uppfattning (Bryman, 2018, s.75, 467). Respondenterna fick möjlighet att ge feedback på den färdiga uppsatsen, för att säkerställa att deras perspektiv är korrekt återgivna.

Överförbarhet handlar om möjligheten att generalisera studiens resultat till andra liknande miljöer eller sammanhang (Bryman, 2018, s. 75). Trots att kvalitativa studier fokuserar på djupgående förståelse snarare än generalisering, kan detaljerade beskrivningar underlätta överföringen av resultaten till liknande sammanhang. För att upprätthålla objektivitet i studien och undvika att egna värderingar påverkar resultatet, antas ett neutralt förhållningssätt under intervjuerna. Forskningsprocessen strävar efter att hålla egna åsikter utanför och inte påverka respondenterna (Bryman 2018, s.75).

Validitet, eller äkthet, uppnås genom att välja respondenter med nära anknytning till platsen för att säkerställa att svaren är relevanta intervjuerna spelas in för att möjliggöra noggrann transkribering och analys (Bryman, 2008, s. 72, 467).

Det är av yttersta vikt att vara kritisk till sin forskning och den valda metoden (Bryman, 2018). Av naturliga skäl fanns det sannolikt inslag av personliga värderingar som påverkade valet av undersökningsämne från början och som i någon mån kan ha färgat processen. Den empiriska datan som samlades in från respondenterna genom kvalitativa intervjumetoder bidrog till resultatet i denna studie. En ingående metodreflektion presenteras i kapitel 8.

5. Kontext

För att bättre förstå platsen som arbetet studerar, beskrivs Frölunda som stadsdel i en kontextdel.

Frölunda är en stadsdel i södra Göteborg. 2022 var 10 658 personer bosatta i stadsområdet Frölunda Torg-Tofta (Scb, 2023). Stadsdelen ligger cirka sju kilometer från Göteborgs centrum (Bilaga 1). Frölunda blev en del av Göteborgs Stad 1945 (Hallén, 2019). Frölunda som vi känner det idag är planerad och uppbyggd under 1950-, 1960- och 1970-talen vilket bidrar till att Frölunda har varierande och karaktäristisk arkitektur (Brunnström & Cleansson, 2019). I stadsdelen ligger även det uppskattade grönområdet Ruddalen med motionsanläggningar och positivparken med äventyrslekplats (Göteborgs stad, u.å. c).

Det har varit sociala oroligheter i stadsdelen, särskilt runt Frölunda Torg, vilket området har fått uppmärksamhet för. Oroligheterna har ökat i takt med att gängkriminalitet och narkotikahandel har ökat (Polisen, 2022). Frölunda har hög brottsstatistik. Under 2022 polisanmäldes 3,781 brott. De vanligaste brotten var inom kategorin stöld, skadegörelse och bedrägeri och området hade sammantaget 279 misshandelsanmälningar under 2022, varav 120 var mot kvinnor över 18 år (Malm, 2023). I och med oroligheterna arbetar Polis och lokala myndigheter långsiktigt för att hantera eventuella säkerhetsproblem och förebygga brott i området. Det innefattar bland annat samarbete med kommun, fastighetsägare och andra aktörer för att erbjuda alternativa aktiviteter och stöd till unga samt ökad närvaro av polisen för att övervaka och ingripa vid behov (Polisen, 2022).

I Frölunda ligger köpcentret Frölunda Torg som utgör en viktig knutpunkt. Köpcentret öppnade för allmänheten 1966. Olof Palme invigde torget som var en del av tidens stora stadsutvecklingsprojekt och symboliserade moderniseringen och tillväxten i Göteborgs förortsområden (Frölunda Torg, 2024, b). Köpcentret bidrar med en mängd arbetsplatser och ligger nära beläget till bostadsområden. I dag är köpcentret 75 000 kvadratmeter stort, och ägs av Skandia fastigheter (Göteborgs stad, u.å. c).

Vid Frölunda torg finns en stark närvaro av övervakning och säkerhetsåtgärder under alla timmar på dygnet. Nivå av säkerhet förstärks av den omfattande användningen av övervakningskameror som inkluderar samtliga offentliga ytor inom centret. Frölunda Torg har

ett kontinuerligt samarbete med lokalpolisen, vilket bidrar till att upprätthålla en säker och skyddad miljö för både besökare och personal (Frölunda Torg, 2024, a).

Frölunda torg är en viktig knutpunkt vad gäller mobilitet och kollektivtrafik. Spårvagnshållplatsen byggdes samtidigt som byggnaden och stod klar 1966. Då var den helt underjordisk, men byggdes om och förbättrades 2008. Mycket på grund av att man ville stärka den upplevda tryggheten. I dagsläget går spårvagnslinjerna 1, 7 och 8 via Frölunda Torgs spårvagnshållplats och ett tiotal bussar avgår från busshållplatserna på markplan (Frölunda Torg, 2024, a). Spårvagnshållplatsen ligger under jord, men med en större öppning som vetter mot Frölunda kulturhus. Vid spåren kan man gå raka vägen in i köpcentret via svängdörrar. Vid båda sidor perrongerna finns två smala trappor. Dessa leder raka vägen upp till markplan. 2008 tillkom en ny större och bredare trappa, som dessutom har en ramp. Utöver trapporna finns två hissar. Förutom de redan nämnda vägarna finns det en trappa och en ramp som ligger lite gömd och som vetter mot Mandolingatan och en trappa som vetter mot parkeringshuset (Göteborgs stad, u.å. c).



Bild 1: Bildkälla: Google Earth 2024-05-03.

6. Resultat

I det följande kapitlet presenteras resultatet från det insamlade materialet, här redovisas vad intervjupersonerna svarat med hjälp av citat och beskrivningar. Vårt resultat sätts i relation till vad tidigare forskning kommit fram till och besvarar syfte och forskningsfrågor för uppsatsen. Vi hänvisar även till modellen. På vissa delar av resultatet drar vi längre tolkningar om forsknings insikter, men på grund av utrymmesskäl har vi valt att andra delar i resultatet endast bekräfta att det finns en relation mellan tidigare forskning.

Nedan följer en tabell på kvinnorna som deltagit i studien. Bland respondenterna finns variation av etniska bakgrunder. Ett gemensamt drag är att samtliga i studien är högutbildade.

Intervjuperson	Ålder	Anknytning till platsen	Datum för intervjun
K1	30	Boende i området	22/4 2024
K2	30	Arbetar i området	24/4 2024
K3	27	Boende i området	26/4 2024
K4	35	Arbetar i området	7/5 2024
K5	43	Arbetar i området	8/5 2024
K6	57	Bor och arbetar i området	10/5 2024

Tabell 1: Över respondenternas ålder samt främsta koppling till Frölunda Torg

6.1 Upplevelse av trygghet vid Frölunda Torgs hållplats

Alla intervjupersoner svarade initialt vid frågan om hur de upplevde tryggheten vid Frölunda Torgs spårvagnshållplats att de generellt upplevde trygghet. Vid frågan om det fanns någon tid på dygnet eller i veckan som de upplevde otrygghet svarade alla att kvällar och nätter är den tid på dygnet som de upplevde som mest otrygg. Att det rör sig människor på platsen är en viktig aspekt av den upplevda tryggheten hos flera av respondenterna. K4 och K5 nämner att de känner sig trygga på grund av att många människor rör sig på platsen. K1 menar att hon känner sig trygg eftersom det ofta finns poliser och trygghetsvårdar på platsen. Även K2 nämner att övervakning på platsen är en bidragande faktor till hennes trygghetskänsla. K2 har arbetat nära

hållplatsen under en tid och nämner att på grund av detta har hon insiderinformation om övervakningen på platsen.

K2: "Det som har fått mig att känna mig tryggare här, det är att jag vet att de har ett väldigt bra övervakningssystem här och sen har jag gått på trygghetskurs i Frölunda Torg där man berättat att utanför själva köpcentret är det övervakningskameror nästan överallt, så de ser om det är någon skummis som är på väg in kan de haffa den personen på en gång. Så jag tror att om folk hade vetat att det egentligen är väldigt tryggt just runt om här då kanske man inte hade känt sig så otrygg. Bara en vetskap om att det är folk som ser." - Intervju med K2 22/4-2024

Här nämner K2 som arbetat i området det faktum att det räcker att ha vetskap om att människor ser för att platsen ska kännas tryggare. K2 nämner övervakning flera gånger och att hennes vetskap om övervakningssystemet på hållplatsen har gjort henne mer trygg. Övervakning är en viktig del av att känslan av trygghet ska höjas, vare sig det är i form av övervakningskameror eller i form av naturlig övervakning som tas upp i Bennetts (et. al, 2017, sid. 416) det viktiga är vetskapen om att någon annan ser på som skapar en känsla av säkerhet. I tidigare forskning har övervakningskameror visats positiva för tryggheten (Masoumi & Fastenmeier, 2016).

K2s svar- går emot Loukaitou-Sideris (2014, sid 251) studie om att kameror kan indikera på att något dåligt eller hotfullt, kan hända. Loukaitou-Sideris (2014, sid. 251) menar att övervakningskameror kan leda till negativa känslor; trots att någon ser kan ingen ingripa om ett brott sker. K2 svar är snarare i linje med eyes on the street teorin som handlar om att övervakning i form av rörelse av människor kan göra en plats tryggare, att "ögon" från exempelvis övervakningskameror, bostäder, verksamheter eller liknande kan skapa en känsla av att man är säker (Fuller & Moore, 2017). K2 svarar att övervakningen är till för att stoppa "skummisar" från att komma in till köpcentret. Det visar på att det kan vara en subjektiv idé om hur en farlig person ser ut som skapar känslan av otrygghet.

K6 menar att tryggheten är okej på dagtid men inte under kvällar och helger. Även K3 poängterar att helgerna är extra otrygga. Både K6 och K3 tar upp att människor kan vara det som skapar otrygghet. Att både K3 och K6 nämner helgerna som mer otrygga kan förklaras med att fler kvinnor använder kollektivtrafiken i arbetet (Svenskkollektivtrafik, 2022; Rosqvist & Wennberg, 2018) och fler män använder kollektivtrafik under kvällar och nattetid enligt

statistik från Svensk kollektivtrafik (2022). Att helgerna upplevs som mer otrygga kan bero på att det är fler män som använder kollektivtrafiken då.

6.2 Rörelsemönster

Vi frågade intervjupersonerna om deras rörelsemönster på platsen eftersom forskning visar att kvinnor som upplever otrygghet tenderar att anpassa sitt rörelsemönster för att undvika särskilda platser eller tider på dygnet när de använder kollektivtrafiken (Yavuz & Welch, 2010, sid. 2494; Valentine, 1989, sid. 386).



Bild 2: Trappan bakom hållplatsen 12/5 kl. 22:32 Foto: Linnéa Hernevik

K1 beskriver att hon alltid tar trappan bakom hållplatsen när hon ska gå hem (se bild 1). Hon känner inte att hennes rörelsemönster är begränsat av en upplevelse av otrygghet. Men hon lägger till att det kan uppstå en känsla av otrygghet på kvällen när hon tar trappan bakom hållplatsen eftersom den är lite undangömd och det är inte många som hör eller ser en där. Bilden visar trappan bakom hållplatsen, den är upplyst i början och svagare upplyst längre upp, på ena sidan finns en betongvägg och på andra buskar och stort träd. Känslan av undangömdhet kan bero på betongväggen och trädet som skymmer sikten en del. Under dagtid skulle trädet

inte skapa en särskilt otrygg känsla på grund av det går att blicka igenom det (Jansson, et al. 2013, sid. 131). På nattetid förändras trädets karaktär till att kännas skymmande vilket istället minskar känslan av trygghet, det kan även ge tankar om att någon kan gömma sig i buskaget vilket påverkar trygghetskänslan negativt (Schroeder & Anderson,1984). Detta går i linje med vår modell som bland annat tar upp vikten av blickbarhet i urbana kriterier.

K3 beskriver att det finns platser som hon upplever som mer otrygga, som den smala trappan från hållplatsen, (se bild 2 och 3) men att hon fortfarande rör sig där och att det därför inte begränsat hennes rörelsemönster. Perrongen (se bild 2) upplevs som mörk och smal och den plats som helst undviks av två av respondenterna. K2 nämner att hon gärna undviker den mörkare delen av spårvagnshållplatsen och rör sig inte in mot tunneln.

Linnéa: Finns det någon särskild plats på Frölunda Torgs spårvagnshållplats som du känner dig mer otrygg på?

K2: Alltså ju närmare grottan eller tunneln. Eller kanske... Trappan upp liksom mot busshållplatsen - Intervju med K2 22/4-2024

De mörka aspekterna av den smala trappan, perrongen och tunneln skapar en otrygg känsla hos K3 och K2 och detta har visats i Loukaitou-Sideris (2014, sid 249), att mörka hållplatser inger en känsla av otrygghet på grund av ovetskapen om vad som finns där. Även i Bennetts (et. al, 2017, sid. 413) förklaras ljus som en viktig aspekt i att skapa trygghet medan mörka hörn och mörker ger en känsla av ovetskap för vad som kan finnas där.



Bild 3,4: På perrongen, den mörka delen av hållplatsen och tunneln samt den smala trappan 2/5 kl:22:30. Foto: Linnéa Hernevik

K2 som arbetar i området beskriver perrongen (se bild 2) som är belägen närmast tunneln som en grotta och tar upp att den mörka känslan gör att hon helst undviker att stå där. Enligt CPTED-teorin kan den byggda miljön minska möjligheten till brott (Ceccato, 2014, 104). Belysning, landskapsdesign och arkitektur kan bidra till att öka känslan av trygghet och minska risken för brottslighet. CPTED teorin skulle kunna förklara varför K2 upplever denna plats som mer otrygg. En bättre planering av platsen skulle försöka undvika trånga och mörka utrymmen som gör det svårt att röra sig fritt på platsen. Detta tar vår modell upp i kategorin Urbana kriterier under överblickbarhet.

K4: På perrongen så står jag inte här borta (pekar på kartan). [...] Det är en ganska smal perrong och är det mycket folk så är man fast där. Det känns mörkt och ruggigt och skräpigt. - Intervju med K4 7/5-2024

K4 upplever att perrongen är smal och mörk och undviker att stå där. Till skillnad från K1 och K3 har K2 och K4 en tydligt negativ uppfattning om tryggheten i tunneln och beskriver den som en plats de gärna undviker på grund av brist på belysning och en känsla av att det är skymt därinne. K6 bor och arbetar på platsen säger att hon bara vistas på hållplatsen om hon måste och undviker den om hon kan. Det beror på att det är trångt, ofräscht och mycket folk. Både broken window teorin och CPTED – teorin kan förklara något om känslan av att det är ofräscht, trångt, mycket folk, ruggigt och skräpigt (O'Brien, et. al 2019, sid. 287; Ceccato, 2014, sid. 101). Bilderna visar att det ligger en del skröp på marken, (se bild 3) det skapas en mörk känsla längre in i tunneln på grund av hur belysningen är placerad, där en lampa dessutom är trasig (se bild 2). K6 skiljer sig i uppfattningen om att det är människor som bidrar till hennes känsla av otrygghet - till skillnad från K2, K4 och K5 som menar att människor kan bidra till att de känner sig tryggare (Molnar & Karlsson, 2023).

6.3 Tillgängligheten på platsen

Vi frågade intervjupersonerna om tillgänglighet. Göteborg Stad ska planeras för att inkludera alla oavsett, funktionsvariation (Göteborgs Stad, u.å, b). Eftersom ingen av de intervjuade kvinnorna levde med någon funktionsnedsättning, så frågade vi om hur de skulle uppleva platsen ifall de skadat foten och var där en sen kväll.

Hållplatsen är under jord, med en större öppning mot Frölunda kulturhus där finns en bred trappa med ramp, från spåren kan man gå raka vägen in i köpcentret via svängdörrar. Vid båda sidor hållplatserna leder två smala trappor upp till markplan. Det finns också två hissar. Förutom de redan nämnda vägarna finns det en trappa och en ramp som ligger lite gömd och som vetter mot Mandolingatan (se bild 1) och ytterligare en trappa som vetter mot parkeringshuset.

Svaren indikerar att platsen upplevs som tillgänglighetsanpassad. K1 beskriver platsen som tillgänglig eftersom det finns olika alternativ att välja mellan. K2 och K3 benämner hiss och backe som fördelaktiga för tillgänglighets känslan. Svaren tyder på att kommunen har gjort åtgärder för att göra platsen tillgänglig (Molnar & Karlsson, 2023). Tillgänglighet tas även upp i vår modell, i Urbana kriterier.

K5 som arbetar i Frölunda resonerade dock kritiskt till hur man planerat för tillgängligheten och menar på att förbättringar kan göras och syftar på att hissarna upplevs otrygga (se bilaga 4,5 och 6).

K5: Jag skulle aldrig ta den hissen ner, jag vet inte vad det är men, de gångerna jag har haft skada av något slag då pinar jag mig ner, jag skulle aldrig ta hissen, jag skulle ta bussen tror jag. Jag skulle nog gått in på Frölunda Torg och tagit rulltrappan upp. Absolut inte hissen...stackars, stackars folk som måste ta den. - Intervju med K5 8/5 2024.



Bilder 5, 6, 7: På hissarna, 12/5/2024. 22:35. Foto: Linnéa Hernevik

Hissarna är relativt rymliga, upplysta men skräp och smutsiga. Detta går att koppla till broken window theory (O'Brien et al., 2019, sid. 287). Att det ser sunkigt ut och det skapar känslan att

tröskeln för att brott sker är lägre här än på en väldigt ren och vårdad plats. K5 tycker synd om dem som skulle behöva använda hissen. I Yavuz & Welch (2010, sid. 2508) nämns att rörelsehinder kan skapa en känsla av otrygghet på platser eftersom möjligheten att ta sig från platsen snabbt kan vara begränsad. Detta kan vara vad K5 syftar till. K5 har använt hissen vid skada och hjälpt andra med den så hon har erfarenheter med hissen. Modellen kan tolka detta med hjälp av kriteriet, feministisk geografi. Om man skulle utsättas för hot är det svårt att snabbt ta sig därifrån om man behöver ta hissen, K5 är beredd att ändra sin rutt för att undvika hissen. I K5s svar framkom det att hon upplevde ökad trygghet genom att ta vägen via köpcentret. Det är dock viktigt att notera att denna väg inte alltid är tillgänglig, som när köpcentret är stängt. Detta begränsar alternativen för en trygg passage och kan påverka den upplevda tryggheten negativt under tider då köpcentret är stängt. Det indikerar på att rörelsemönster kan förändras på grund av otrygghet likt Valentines (1989, sid. 386) studie. Vid första anblick verkar respondenterna uppleva att platsen är tillgänglighets anpassad men det visar sig finnas förbättringsområden i K5:s svar, särskilt vad det gäller underhåll.

6.4 Kroppslig känsla

Vi frågade intervjupersonerna om deras kroppsliga känsla vid otrygghet. Fysiskt kan upplevelser som hjärtklappning, magbesvär och muskelspänning uppstå (Valentine, 1989, sid 389; Währborg, s, 2009)

K1 skrattar lite nervöst innan hon svarar på frågan om hur det känns i kroppen. Detta kan bero på att hon känner sig bekväm med oss och är beredd att öppna upp sig och berätta om sin kroppsliga känsla eftersom vi som kvinnliga intervjuare kan relatera till hennes upplevelse.

Linnea: Då kommer vi till nästa om hur man känner sig i kroppen. Hur känns det i kroppen när du upplever otrygghet?

K1: (skrattar) Mm, svettigt, dunkande hjärta, ont i magen. Ja.

Linnea: Upplevs känslan långvarigt eller kortvarigt, kan du utveckla?

K1: Kortvarigt. För jag bor så nära, så att så fort jag kommer innanför dörren, så blir jag... Då försvinner känslan. - Intervju med K1 22/4-2024

K5 tänker en lång stund innan hon svarar på frågan om vad för känsla i kroppen hon har vid upplevd otrygghet. Både K1 och K5:s reaktion på frågan tyder på att det är en lite känslig fråga, som väcker reaktion, frågan kräver ett val om respondenten öppnar upp sig så pass mycket att dela med sig av sin upplevelse.

K5: (lång paus) "Oj, det var svårt. Hjärtat slår fortare och man blir liksom lite stressad i att - ja vara beredd. - Intervju med K5 8/5–2024

K6 som bor och arbetar i Frölunda menar att hon får en olustig känsla i kroppen vid otrygghet men att den är kortvarig. K3 tar upp att känsla av otrygghet kan upplevas långvarigt om otryggheten varit väldigt stark, och särskilt om någonting händer, som att bli jagad eller ofredad.

K3: [...] En gång var det ju en kille som stoppade mig mitt i natten liksom och tag i mig och det var jätteobehagligt och det höll ju vid i många månader. - Intervju med K3 26/4 2024

K3 delar en erfarenhet om att bli stoppad och en rädsla för att bli jagad eller överfallen vid hållplatsen på kvällstid, vilket tyder på att det finns otrygghetskänslor. Enligt feministisk geografi, som ingår i vår modell, utsätts kvinnor oftare för trakasserier och övergrepp (Rosqvist & Wennberg, 2018). En incident där en kvinna stoppas av en man på natten kan förstärka medvetenheten om potentiella faror och skapa en ständig vaksamhet och otrygghet som varar länge. Detta blir en påminnelse om risken för våld och trakasserier. Valentine (1989, sid 388) betonar att tidigare erfarenheter av en plats eller liknande platser påverkar trygghetskänslan och kan begränsa kvinnors rörelsemönster.

K2: Brukar ta upp telefonen, ringa någon eller gå dit jag ser att det är mycket folk. Inte gå någonstans i mörkret, letar efter ljus tror jag. Ja. - Intervju med K2 24/4-2024

K2 använder sig av olika strategier när hon vistas på hållplatsen och upplever otrygghet, hon rör sig dit andra människor är vilket går att knyta till teorin eyes on the street (Fuller & Moore, 2017), vi tolkar det som att genom att vara nära andra, har andra koll och kan ingripa om det skulle uppstå något, samt att hon undviker mörkret (Bennetts, et. al, 2017, sid. 413). Som strategi för att undvika att känna sig otrygg har K1 inte hörlurar i eller ringer en kompis, vilket också stämmer med K2 tolkning.

Alla kvinnorna som vi intervjuade nämnde någon form av strategi som de tillämpade, att vara på sin vakt, ringa en vän, eller som K6 beskriver helt slippa vistas på platsen överhuvudtaget, är några. Dessa går att tolka med feministisk geografi (Valentine, 1989).

6.5 Grönska, artificiell grönska och upplevd trygghet i Frölunda

Enligt Jansson et al. (2013, sid. 131) är det viktigt att grönska är välskött, inte för hög och skymmande för att vara positivt för trygghet. Forskning av Kaplan & Kaplan (1989), Nordström (1994, sid. 114), och Löhmus (2021) understryker att närvaron av grönska påverkar genom att minska stressnivåerna och därmed även trygghetskänslan.

Svaren pekar på att grönska bidrar till positiva känslor till störst del. K2 menar att grönskan är väldigt bra på platsen och att det är något hon har tänkt på, och syftar specifikt på blomsterarrangemanget vid stora trappan (Se bild 7, 8, 9). Detta är i linje med vad tidigare forskning om att dekorativ växtlighet kan öka känslan av trygghet, för att det indikerar på att någon tar hand om platsen (Jansson, et al. 2013, sid. 130). Vilket även vår modell instämmer i.

K1: Det hade varit en varmare känsla, skulle jag säga, om det hade varit grönska. Det är väldigt mörkt där nere. - Intervju med K1 22/4 -2024

K1 svar stämmer med vår modell. Som tar upp grönskan betydelse vid utformning av hållplatsen. Kaplan och Kaplan (1989) understryker också hur grönska bidrar till ökad trygghet. När vi frågade K4 om hur hon tyckte att grönskan påverkade hennes trygghet på platsen, svarade hon:

K4: Ovanför hållplatsen där så är.. växer ju, längs med en fasad, några stackars träd, men det är ofta väldigt så här skräpigt dåligt sopat alltså. Det ligger grus i högar och. Ja, men jag vet inte om det blåser dit skräp eller om det bara är extra skräp där eller någonting, men. Jag uppmärksammar nästan alltid när de har bytt planteringar och sånt där. De har ju så här planteringslådor i trappan. Och det gör ju jättemycket, alltså jag. Det är väl det som gör att den där platsen känns generellt lite så här rå och mörk för att det är väldigt mycket betong, så att det lilla de gör för att lätta upp det med hjälp av växter, det är ju bara bra. Jag tycker det är lite som att ha konst typ, alltså allmänkonst, liksom ute, det tillför jättemycket. - Intervju med K4 7/5 2024

K4 berättar om grönskan på platsen på ett målande sätt, hon ifrågasätter först om platsen är om händtagen, då hon säger stackars träd och att det kanske inte sopas ordentligt. För att förbättra tryggheten på platsen menar broken window theory att det är av stor vikt att underhålla platsen. (O'Brien, et al. 2019, sid. 287).

Samtliga deltagare nämner blommorna i trappan med positiv ton. K4 beskriver att det blir uppseendeväckande med blommorna i trappan som sticker ut ur den annars råa och mörka platsen med mycket betong. Ett av de urbana kriterierna i modellen är välskött vegetation, som Jansson (et. al 2013, sid. 130) nämner kan blomsterarrangemang skapa en känsla av trygghet eftersom det finns någon som bryr sig om platsen.

På frågan om det var någon annan typ av växtlighet som kunnat ge en positiv koppling till trygghet svarar K5 med samma svar som K4, att trygghetskänslan är kopplad till hur välskött det är. K5 säger även att det är bra att ingen kan gömma sig bakom blommorna. De svaren stämmer med vad Schroeder och Andersson, (1984) säger om att växtligheten bör vara av en sådan karaktär så att man kan behålla god sikt för att bibehålla en trygghetskänsla. K4 menar att allt som inte känns övergivet och vilt bidrar till trygghet. K4 fortsätter och säger att om en plantering bara står där och är övergiven med ogräs, så känns det mer otryggt på platsen och att då är det bättre att välja att ha något annat där i stället. K4 avslutar den frågan med att säga att det är samma känsla som när det ligger mycket skräp, att ingen verkar ta hand om platsen. K4 och K5 kan därmed sägas se att någon bryr sig om platsen i blomsterarrangemangen, och därför koppla det till trygghet.

*K6: Vet inte men det vore bra om det var ljust, grönt och rent vid hållplatsen. -
Intervju med K6 10/5 2024*

K6 som bor och arbetar i området, svarar spontant att: grönt, rent och ljust är viktiga kriteriet, vilket associeras till CPTED, som förklarar att fysiska miljöns utformning bör utformas på ett sådant sätt som stärker trygghet, även detta i linje med modellens urbana kriterier för underhåll. K6 förslag utgör delar av CPTED-teorin vilket betyder att mer grönska, ökad renlighet och bättre ljus hade gynnat tryggheten på platsen (Ceccato, 2014, sid. 104). Bättre ljus möjliggör överblickbarhet, renlighet visar att nedskräpning inte går obemärkt förbi då platsen är omhändertagen.



Bild 8,9,10: Bilder på blomsterarrangemang och skräp, stora trappan. Tid: 12:50. Datum:15/4 2024.

Foto: Linnéa Hernevik

K3: Det känns som att det borde öka trygghet men jag tror att den ökar otrygghet, lite grann. Särskilt om det är mycket träd och sånt att man har svårt att se. Det tror jag känns lite läskigt just på den platsen. - Intervju med K3 25/4-2024

K3 fortsätter och menar att det är större risk att utsättas för brott vid buskage än vid öppna områden och att grönska kan skymma sikten. Denna observation kan förstås genom linsen av prospect-refuge-teorin, som hävdar att människor tenderar att känna sig tryggast när de har en god överblick över sin omgivning samtidigt som de har möjlighet att söka skydd om så behövs (Lidwell, et al 2023, sid. 150). Den här tanken förstärks av CPTED-teorin, som argumenterar för att den byggda miljön och dess utformning kan påverka brottsligheten. Genom att välja och utforma grönska på ett sätt som främjar god siktlinje och minskar möjligheten till gömställen för potentiella brottslingar kan man bidra till att förhindra brottsliga handlingar och öka den allmänna tryggheten i ett område (Ceccato, 2014, sid. 101; Brå, 2019).

Artificiell grönska och konst kan öka upplevelsen av trygghet i offentliga rum (Svanelid, 2021, sid. 135). Studier visar att bilder på natur kan ha en positiv inverkan Ulrich (1984, sid. 420-421). Därför kan konst på grönska användas i stadsrummen, exempelvis vid hållplatser.

De flesta intervjupersonerna tycker att artificiell grönska eller konst hade tillfört positiva känslor för platsen. När vi frågade K2 svarade hon att det inte var någon grönska nere vid spårvagnshållplatsen och menade att det skulle vara svårt att skapa där på grund av mörkret och

flikar in att exempelvis artificiell grönska eller konst kunde liva upp och göra det finare. Att grönska och konst kan skapa en positiv effekt i människors liv som i sin tur gynnar trygghet instämmer Svanelid i (2021, sid. 120). När vi frågade K5 om artificiell grönska eller införandet av konst svarade hon att det skulle göra mycket för platsen om det exempelvis målades någonting där på tak och väggar eftersom det bara är betong. Sedan lägger K5 till att det inte borde vara graffiti med taggar eller reklamskyltar på platsen, då hade det snarare känts värre, och säger att det blir ju rätt smutsigt där nere. K6 tror definitivt att grönska kan göra skillnad för den upplevda tryggheten, och menar att det gäller särskilt på den sida som är närmast torget, de behöver man göra någonting åt eftersom det är mörkt, och inte så trevligt att vistas där. Så gärna mer grönska, men hon går inte in på vilken typ av grönska.

Dessa svar indikerar på att konst/ artificiell grönska ger positiva känslor hos kvinnorna vi intervjuade, vilket stämmer med den tidigare forskningen, och vår modell då konst kan skapa mer gemenskap och bidra till samhörighet som i sin tur leder till trygghet (Svanelid, 2021, sid. 120).

K3: Jag har svårt att se att det skulle göra någon skillnad. Jag menar, oavsett hur fin platsen är kommer man ju alltid ha lite koll typ. - Intervju med K3 26/4 2024.

K3 uttrycker skepsis mot att artificiell grönska helt skulle eliminera känslan av otrygghet. Detta tyder på att otrygghetskänslor har djupare orsaker. Enligt forskning kvarstår maktobalanser mellan könen i offentliga rum, vilket påverkar kvinnors upplevelser av trygghet (Jämställdhetsmyndigheten, 2024; Rosqvist, 2020; UNDP, 2015). Dessa maktstrukturer manifesterar sig i hur kvinnor måste vara ständigt vaksamma, oavsett förbättringar i den fysiska miljön.

6.6 Känslan av tillhörighet

Vår modell och feministisk geografi uppmärksammar kvinnors relation till plats och de maktrelationer som påverkar användningen av det offentliga rummet (Olsson & Vilhelmson, 1997). Det kan beröra platsen i sig eller till andra människor där. Det handlar även om en känsla av att man har rätt att bruka det offentliga rummet. En av de faktorer som identifierats kunna öka trygghet på en plats är känslan av tillhörighet. Därför frågade vi intervjupersonerna om deras känsla av tillhörighet på platsen.

K1: Jag känner ju tillhörighet i form av att det är min hållplats typ eller vad ska man säga, men inte av någon person, eller något sådant? - Intervju med K1 22/4-2024

K1 känner tillhörighet, för att det är "hennes hållplats", och flikar in att eftersom man ser samma människor blir det som en form av tillhörighet. K1:s svar går att tolka genom att tidigare forskning bevisat att kvinnor som upplever en känsla av ägarskap känner sig säkrare i sin stadsdel, en sådan typ av grannskap stärker även kvinnors självförtroende och är viktig i upplevelsen av trygghet (Koskela, 1997; Merry, 1981). K1 benämner hållplatsen som *min* hållplats vilket tyder på någon form av ägarskap och som kan stärka tryggheten för henne på platsen.

K4 känner tillhörighet till platsen, se citat nedan.

K4: Eftersom jag jobbar i Frölunda och möter väldigt mycket människor så känner jag ändå ganska mycket tillhörighet till platsen, även om jag inte bor där. Det känns som att jag har ett utbyte med platsen, man är med och vill göra den till en bättre och trevlig plats. - Intervju med K4 7/5-2024

En viktig del av miljöpsykologi delen i modellen är tillhörighet. K4 känner tillhörighet till platsen på grund av att hon rör sig på platsen mycket och menar att detta bidrar till hennes känsla av tillhörighet. Molnar & Karlsson (2023) har skrivit att känna tillhörighet är en förutsättning för att känna sig trygg i det offentliga rummet. K4:a svarar att hon känner tillhörighet till platsen och utbyte med platsen, hon har en vilja att göra den bättre eftersom hon rör sig där och arbetar med människor där. Detta kan tolkas som en viktig aspekt i att känslan av tillhörighet uppkommer.

Svaren vi får från kvinnorna om tillhörighet är hyfsat eniga, då endast en av kvinnorna ställer sig lite avvaktande i svaret på om hon faktiskt känner tillhörighet till platsen,

K5: Jag känner mig tryggare på hållplatsen idag än vad jag gjorde första gången jag var där så hade man ju jag hört vissa grejer [...] Samtidigt så vet jag i och med mitt arbete vad som händer i området och då kan det vara en nackdel men jag skulle säga att jag är... men jag känner mig nog inte helt tillhörig. - Intervju med K5 8/5- 2024

K5 berättar att hon får reda på mycket om vad som händer i området via jobbet, vilket K5 menar är en nackdel, då vet hon vad det är som rör sig i området. Svaren visar på att trygghet kopplat till tillhörighet är komplext, vilket också stämmer överens med Boverkets (2022); Valentine, (1989) förklaring om att det är sambanden mellan sina egna iakttagelser och erfarenheterna kopplat till platsen såväl som andras och mediernas beskrivningar av risker att råka ut för brottsliga handlingar på platsen som spelar stor roll för den upplevda tryggheten. Detta går att tolka i K5s svar, då hon hänvisar till att hon hört vissa saker om platsen som var negativ, vilket också har påverkat hennes bild av trygghet på spårvagnshållplatsen.

6.7 Förbättringsområden på platsen

Som sammanfattning i intervjun tillfrågades respondenterna hur platsen kunde bli bättre.

Sju förbättringsområden identifierades från intervjuerna. Dessa var mer grönska, ersätta betong, införa konst, övervakning, öppna upp, mer ljus.

Grönska:

För att grönska skall uppfattas som trygghetsskapande är det viktigt att hålla låg täthet i vegetationen, använda marktäckande växter eller höga träd, och att den växtlighet som finns på platsen är noggrant efterhållen Janson et al (2013). När vi frågade om vad som kunde förbättra platsen så svarade K3:

K3: Bra fråga. Det vore bra med mer naturområde. De är ju positivparken i närheten, alla fall som är väldigt fin, och hela det här naturområdet Ruddalen. [...] Och sen, så tänker jag för luftrengöring också så finns det vissa växter som är bättre. Så det hade jag absolut gjort det bättre, tror jag. Eftersom det är ganska begränsat, det är tråkigt med parkeringsutrymmen. - Intervju med K3 25/4-2024

K3 lyfter Frölunda i stort och att det vore bra med mer naturområden som kunde konkurrera lite med de tråkiga parkeringsplatserna och säger att hon gillar Positivparken och Ruddalen, men hade gärna sett fler parker i området och pratar om fördelen att luften renas av växterna. Svaret går att koppla till att den upplevda känslan av trygghet kan främjas endast av vetskapen om att det finns en trädgård eller ett grönområde i närheten. Då det kan främja trygghetskänslor hos kvinnor genom att sänka stressnivåerna (Ulrich & Addoms, 1981).

Ersätt betong:

Design av miljö kan förändra upplevelsen av platsen, detta har visats genom CPTED teorin och kopplingen mellan brottslighet och miljöbaserad design (Bennetts m.fl, 2017, sid. 411). Även Loukaitou-Sideris (2014, sid. 250) har studerat kvinnors upplevelser av trygghet kopplat till design av transitmiljö. K3 och K4 tar upp att hållplatsen har mycket betong som skapar en grå känsla (se bilder 10,11,12). K3 säger:

K3: Nu är det ju väldigt miljonprojekt och väldigt grått. -Intervju med K3 25/4-2024

För att platsen ska bli bättre tycker K3 och K4 att betongkänslan ska tas bort. Nu är det grått och tungt på platsen, K3 nämner att det ser "miljonprojektigt" ut, något som associeras med grå betong och en negativ känsla, och inte till den upplevda tryggheten. Den råa betongen kan upplevas som hård, den är där för funktion inte för att skapa en särskilt positiv upplevelse för resenärerna. Med CPTED-teorin går det att skapa hållplatser med funktion och trygghetskänsla för att platsen ska upplevas som mer trygg (Ceccato, 2014, sid. 101).



Bild 11,12,13: Bilder på betong vid spårvagnshållplatsen. Datum och tid: De två till vänster: 15/4. kl: 12:55. Höger: 12/5 kl: 22:30. Foto: Linnéa Hernevik

Konst:

Heerwagen (2003) framfört att titta på naturen kan vara välgörande för oss, även om det vi ser är konstgjorda bilder på natur. Vår längtan efter naturen kan alltså tillfredsställas på olika sätt, till exempel genom konstnärliga bilder som väggkonst. Samtliga respondenter anser att mer belysning men även väggkonst skulle göra hållplatsen bättre.

K5: Ja, alltså, jag tror att om väggarna var målade. Det är ju bara grå betong alltihop om det hade varit målat och i graffiti. Ja, inte massa svarta taggar utan någonting målat det hade känts bättre, för det blir något annat än den här gråa betongen som bara blir. Ja, jag vet, den är inte så trevligt. - Intervju med K5 8/5-2024

Konst på offentliga platser är något som Svanelid (2021, sid. 118) tagit upp som en faktor som kan öka gemenskap och vara positiv för den upplevda tryggheten på en plats. Detta går även i linje med vad forskning sagt om tillhörighet, gemenskap och trygghet kopplat till konst. Konst kan främja den upplevda tryggheten på offentliga platser, det bidrar även till social integration och en ökad gemenskap (Svanelid, 2021, sid. 120). K5 tar upp hon tycker att väggarna kan målas, vilket även kan kopplas till att det finns mycket betongytor på platsen som skapar en känsla av att det finns potential för väggmålningar.

Ökad övervakning:

Enligt CPTED är det fördelaktigt att inkludera övervakning i den byggda miljön för att öka den upplevda tryggheten. Övervakning kan vara att det finns fönster mot hållplatsen, att väktare cirkulerar eller att det finns kameror på platsen (Ceccato, 2014, sid. 105).

K1: Ja, men kanske mer som sagt cirkulation av väktare och belysning och kamera och allt det här. Också att vagnarna går olika tider att de inte ska komma... vi säger att det är 3 vagnar som kommer så att det inte 2 kommer tätt inpå varandra och sedan 15 minuter senare kommer nästa utan att de är mer utspridda. - Intervju med K1 22/4- 2024

K1 nämnde cirkulation av fler väktare och lägger till att det borde finnas fler kameror på plats. K1 uttalande om vad som kunnat vara bättre på platsen går direkt att koppla till eyes on the street teorin, som handlar om att en plats upplevs tryggare ju fler personer som cirkulerar i området (Fuller & Moore, 2017). Vare sig det är fysiskt, att det finns väktare på plats eller psykiskt, att man vet att det är någon som ser genom att det finns övervakningskameror, så kan känslan av trygghet öka. K1 säger att spårvagnarna borde gå mer utspritt under tidens timmar för att öka tryggheten och slippa stå och vänta länge på en vagn. Detta kan tolkas som en form av ökad övervakning, när fler vagnar går, finns det fler ögon som ser om det skulle ske brott och därmed känns det tryggare på platsen.

Mer ljus:

Ljus är något som kan bidra till den ökade tryggheten. En känsla av mörker och instängdhet tas upp som något som skapar en känsla av ovetskap och otrygghet (Loukaitou-Sideris, 2014, sid 250; Bennetts et. al, 2017, sid. 416).

K6: Det får gärna bli mycket ljusare och gärna gröna växter. Intervju med K6-10/5-2024.

K6 menar att det gärna får bli mycket ljusare. K2 betonar också att platsen behöver få in mer ljus i det tidigare citatet. Ljus är en viktig källa till trygghet, både Loukaitou-Sideris (2014, sid. 249) och Bennetts (et. al, 2017, sid. 416) tar upp vikten av väl upplysta hållplatser för att stärka trygghet. Nu upplevs hållplatsen som mörk och underjordisk men med hjälp av fler lampor och ljusinsläpp kan detta motverkas och tryggheten öka.

Öppna upp:

Miljöbaserad design förespråkar öppna ytor och undvikande av mörka hörn, snarare än enbart satsningar på övervakningskameror och belysning, som viktiga åtgärder för att förbättra tryggheten i städer (Bennetts et al., 2017, sid. 411, 416).

K5: Ja, just för att den är nere under marken. Det tycker jag blir under liksom. Det har varit helt annan sak om den låg i markhöjd. Den blir ju liksom överbyggd, ja, det blir lite konstigt. - Intervju med K5 8/5-2024

K2 betonar att platsen behöver få in mer ljus eftersom hållplatsen ligger under jorden, och att det vore bra att öppna upp lite. Det går att koppla till miljöbaserad design (Bennetts et al., 2017, sid. 411) och prospect-refuge-teorin (Lidwell, et al 2023, sid. 150; Haug & Uittenbogaard, 2021) om att det är viktigt med känslan av sikt för att man ska känna sig trygg.

Kvinnor upplever sig till stor del trygga dagtid vid Frölunda torgs spårvagnshållplats men känner ökad otrygghet på natten. Detta beror på en kombination av faktorer, inklusive den mörka och skräpiga miljön som skapar en känsla av isolering och sårbarhet, minskad närvaro av andra människor och bristande belysning som förstärker känslan av utsatthet. Dessa faktorer samverkar för att öka den upplevda risken för kvinnor som använder spårvagnshållplatsen, vilket resulterar i en markant ökad känsla av otrygghet, särskilt under nattliga timmar. Bättre belysning, en ökad bevakning eller närvaro av andra personer ger en ökad känsla av trygghet.

Även införandet av konst på platsen som en komplettering till grönska tas upp som förbättringsområden för att öka tryggheten.

7. Analys

I detta kapitel tydliggör vi vilka framträdande teorier som berör våra resultat i relation till vårt syfte och frågeställningar

I denna analys undersöker vi kvinnors upplevelser av trygghet vid Frölunda torgs spårvagnshållplats genom ett fenomenologiskt tillvägagångssätt. Genom att låta respondenterna beskriva sina kroppsliga upplevelser av otrygghet får vi en djupare förståelse för hur dessa fenomen manifesterar sig i deras vardag (Bryman, 2018 s. 33). Denna ansats belyser den komplexa dynamiken kring kvinnors upplevelser av trygghet och ger oss insikter för att förbättra hållplatsen

De intervjuade kvinnorna rapporterade en generell känsla av trygghet vid Frölunda Torgs spårvagnshållplats under dagtid, men uttryckte ökad otrygghet under kvällar och nätter. Detta är i linje med tidigare forskning som visar att kvinnor ofta känner sig mer utsatta under dessa tidpunkter (Levin, 2011). Genom att analysera dessa upplevelser med hjälp av feministisk geografi, rädslans geografi, CPTED, broken windows-teorin och prospect and refuge-teorin, kan vi identifiera de faktorer som påverkar deras känsla av trygghet.

Feministisk geografi ger en ram för att analysera platsen ur ett kvinnligt perspektiv, format av könsmaktsrelationer och sociala normer. Våra resultat visar att kvinnors upplevelse av trygghet påverkas av närvaron av andra människor och övervakning. Detta kan förstås som att platser där kvinnor känner sig observerade och omgivna av andra minskar känslan av utsatthet och ökar tryggheten. Rädslans geografi, som Valentine (1989, sid. 386) beskriver, visar hur kvinnor undviker platser som upplevs som hotfulla. Våra respondenter undvek den mörka och skräpiga perrongen under kvällstid, vilket direkt kopplar till denna teori.

CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design) betonar den fysiska utformningens roll för trygghet. Våra respondenter identifierade brister som dålig belysning och otillräcklig grönska som faktorer som minskar tryggheten. Genom att förbättra dessa aspekter, som att öka belysningen och lägga till mer grönska och konst, kan säkerheten ökas (Ceccato, 2014, sid. 101; Brå, 2019). Broken windows-teorin förklarar hur små brister, som skräp och brist på underhåll, kan signalera en känsla av förfall och öka upplevelsen av otrygghet (O'Brien, Farrell & Welsh, 2019, sid. 287). Våra resultat visar att kvinnor reagerar negativt på nedskräpning, vilket kan signalera förfall och öka otryggheten.

Prospect and refuge-teorin föreslår att människor instinktivt söker platser där de kan ha överblick över omgivningen samtidigt som de känner sig skyddade och trygga (Lidwell, et al 2023, sid. 150; Haug & Uittenbogaard, 2021). I vårt resultat tas kvinnors strategier för att hantera upplevd otrygghet upp och det är bland annat att ringa en vän, öka på stegen, eller undvika vissa områden, detta kan tolkas i ljuset av prospect and refuge theory. När kvinnorna exempelvis ringer en vän för att hantera upplevd otrygghet kan detta ses som att de söker "refuge" genom att få emotionellt stöd och känna sig trygga genom social kontakt och samhörighet. Samtidigt kan de söka "prospect" genom att vara uppmärksamma på sin omgivning och ha någon att dela sin upplevelse med, vilket kan öka deras känsla av säkerhet. Att öka på stegen eller snabba på tempot kan tolkas som en strategi för att skapa distans till potentiellt hotfulla situationer eller platser. Detta kan ses som att söka "prospect" genom att öka avståndet till det upplevda hotet, samtidigt som de söker "refuge" genom att förflytta sig till platser där de känner sig mer skyddade och trygga

För att öka tryggheten vid Frölunda Torgs spårvagnshållplats föreslås sex förbättringsområden. Det var inte svårt för respondenterna att komma på idéer för att förbättra platsen, vilket tyder på att platsen har utrymme till förbättring. Punkterna som respondenterna tog upp var ersätt av betong, mer konst, ökad övervakning, öppna upp miljön, mer ljus och ökad grönska. Grönska bör vara välskött och med låg växttäthet för att främja trygghet (Jansson et al., 2013). Betongkänslan bör minskas då grå betong ofta associeras med en negativ miljö (Bennetts et al., 2017). Offentlig konst kan öka gemenskap och trygghet (Svanelid, 2021). Fler väktare och bättre övervakning kan öka tryggheten enligt CPTED-teorin (Ceccato, 2014). Ökad belysning motverkar känslan av mörker och isolering, och att öppna upp miljön och undvika mörka hörn förbättrar tryggheten (Bennetts et al., 2017, sid. 411).

Dessa punkter som tagits upp går alla att koppla till vår skapade Modell som innefattar: Feministisk geografi, Miljöpsykologi och Urbana kriterier. Modellen kan erbjuda värdefulla perspektiv och insikter när det gäller att förstå och förbättra kvinnors upplevelser av trygghet och otrygghet på offentliga platser som Frölunda Torgs spårvagnshållplats. Genom modellen kan vi skapa en mer holistisk och genomtänkt planering av Frölunda torgs spårvagnshållplats som tar hänsyn till både fysiska, sociala och psykologiska aspekter av kvinnors upplevelser av trygghet.

8. Diskussion

Diskussionen fokuserar på att sätta resultaten i ett sammanhang, vilket innebär att utvärdera resultatet och se ifall det överensstämmer med tidigare forskning och teori. Kapitlet identifierar eventuella brister eller begränsningar i studien. Dessutom föreslås framtida forskningsmöjligheter.

Det är viktigt att notera att denna studie är begränsad till sex intervjuer, vilket innebär att resultaten inte kan generaliseras till alla kvinnor i området. Den lilla urvalsstorleken innebär att våra slutsatser främst baseras på en specifik grupp av individer, och därför bör resultaten tolkas med försiktighet. Trots dessa begränsningar ger studien värdefulla insikter som kan fungera som en grund för fortsatt forskning.

8.1 Trygghetskänslan vid Frölunda Torgs spårvagnshållplats varierar beroende på tidpunkt under dygnet.

Resultaten återspeglar en differentierad upplevelse av trygghet vid Frölunda Torgs spårvagnshållplats, beroende på tid av dygnet. Kvinnorna uttrycker en uppfattning om trygghet på platsen dagtid. Det är dock tydligt noterbart att kvinnornas trygghetsupplevelse tenderar att minska under kväll och natt tid, vilket korrelerar med data från Brottsförebyggande rådet (Brå, 2023). På så sätt går det att se mönster som harmoniserar med tidigare forskning inom området.

När kvinnorna i vår studie upplevde otrygghetskänslor påverkade de dem fysiskt och psykiskt. De upplevde bland annat kroppsliga förnimmelser så som hjärtklappning, stress och svettningar. Tidigare forskning som undersökt hur kvinnor reagerar på otrygghet i offentliga miljöer, likt spårvagnshållplatser, har visat på likande effekter och symptom vid otrygghetskänslor. Effekter på otrygghet varierar från individ till individ, men inkluderar vanligtvis stress, rastlöshet, muskelspänningar, ökad hjärtfrekvens, yrsel och svettningar samt en ihållande känsla av att vara på sin vakt (Valentine, 1989, 388; Währborg, sida 77, 152, 2009). Det är värt att betona att när vi frågade kvinnorna om deras kroppsliga reaktioner vid upplevd otrygghet på hållplatsen, framkallade det starka och emotionella svar. De kroppsliga reaktionerna på otrygghet var påtagliga hos respondenterna i vår studie. För att hantera den ökade otrygghetskänslan under kvälls- och natttid använde kvinnorna i vår studie olika strategier för att känna sig tryggare. Strategierna kunde exempelvis vara att snabba på stegen,

försöka undvika vissa platser, ringa en vän eller öka sin uppmärksamhet på sin omgivning för att planera en potentiell flyktväg. Tidigare forskning visade att kvinnors geografi ändrades på grund av otrygghet så som att de anpassade sin rutt (Yavuz & Welch, 2010, sid. 2494). Detta stärker uppfattningen om att upplevd otrygghet på hållplatsen kräver mer planeringsåtgärder för att främja tryggheten.

8.2 Faktorer som påverkade kvinnornas upplevda trygghet i den fysiska miljön vid spårvagnshållplatsen Frölunda torg.

Det var flera faktorer som påverkade kvinnornas trygghetskänsla på platsen. De framträdande mönstren från vår studie är att kvinnorna helst undvek perrongen närmast Frölunda Torg samt att platsen upplevdes grå och mörk och saknade konst. Andra människors närvaro påverkade kvinnornas trygghet mycket såväl som ordning och belysningen på platsen. Konkret sammanfattade vi förbättringsområdena i sex punkter utifrån resultatet.

1. Användning av grönska, 2. Ersättning av betong, 3. Konst, 4. Ökad övervakning, väktare, kameror och täta avgångar med vagnar, 5. Mer ljus, samt 6. Öppna upp området.

1. Användning av Grönska:

Resultaten pekar på grönskans betydelse för kvinnors trygghetskänsla vid Frölunda Torgs spårvagnshållplats. Vilket även vår modell tar upp. Trots dess positiva effekter, som att det bidrar till en varm atmosfär med dekorativa blommor, framkom dock oro att grönskan kan fungera som gömställen för brottsliga aktiviteter. Grönskans karaktär påverkar alltså kvinnors upplevelse av trygghet, särskilt när det gäller överblickbarhet och skymda platser. Vilket även tidigare forskning tar upp (Janson, et. al 2013). Det är därför viktigt för stadsplanerare att noggrant överväga grönskans utformning för att skapa en tryggare miljö för kvinnor. Förslagsvis skulle platsen gynnas av en ökad användning av fler lågt placerade planteringar med blommor. Men hållplatsens mörka läge kan försvåra förverkligandet. Alternativ presenteras i nästa punkt.

2. Ersättning av betong och 3. Konst:

Punkt två och tre hänger ihop med varandra vad gäller förbättringsområden. Konst var något som samtliga respondenter ställde sig väldigt positivt till. Det beskrivs i vårt resultat att konst skulle göra mycket för platsen. Det skulle göra den mjukare och liva upp, och därmed påverka tryggheten till det bättre. Genom att använda konst i offentliga miljöer, så som hållplatser, kan man skapa en ökad gemenskap och stärka tillhörigheten (Svanelid, 2021, sid. 120). Platsen är som tidigare nämnt väldigt grå och byggd i betong, vilket kvinnorna i vår studie poängterar i

negativ ton. Det skulle därför vara intressant att integrera ett konstverk på platsen. Förslagsvis motiv på grönska eller som i exemplet från Malmö centralstation, där de visade videoklipp i slowmotion på betongväggarna med olika miljöer för att bidra med ett lugn till platsen (Holm, 2023). Vårt förslag till Göteborgs stad är att arbeta mer med konst på platsen och förslagsvis använda sig utav en kvinnlig konstnär eller med motiv som kan stärka kvinnor i stadsrummet.

4. Ökad övervakning, kameror och fler avgångar

Kvinnorna i vår studie uppgav att mycket aktivitet på platsen är avgörande för deras upplevelse av trygghet, då fler människor minskar risken för brott (Yavuch & Welch, 2010). Mängden aktivitet påverkas av verksameters öppettider och spåravgångar. Principen "eyes on the street" innebär att närvaron av människor avskräcker kriminell aktivitet. (O'Brien et al., 2019, sid. 273). Enligt CPTED (Ceccato, 2014, sid 105) bidrar synlighet och övervakning till ökad säkerhet. Våra respondenter angav att närvaron av väktare och poliser stärker känslan av trygghet. Det är dock viktigt att hitta en balans, eftersom övervakningsåtgärder även kan signalera fara och skapa otrygghet. Denna paradox är värd ytterligare forskning. I första hand rekommenderar vi ökad mänsklig aktivitet på platsen. Nästa steg är hård övervakning i form av polis och kameror.

5. Mer ljus och 6. Öppna upp

Alla kvinnor som vi frågade nämnde att perrongen som ligger närmast Frölunda Torg, var den plats de helst undvek eftersom den var smal, trång och mörk vilket är negativt för trygghet (Bennetts et, al. 2017, sid. 416). Därmed föreslår vi att man borde bredda perrongen på något sätt för att öka tryggheten. Men eftersom det är en omfattande förändring rekommenderas vidare undersökning som innefattar fler intervjupersoner, eftersom vi har en liten studie.

Däremot kan man göra mindre förändringar i miljön så som att tillföra bättre ljus på platsen. Ljus påverkar trygghetskänslan för kvinnorna i vår studie. Även tidigare forskning visar att väl upplysta områden kan öka trygghetskänslan och eftersom hållplatsen ligger under mark krävs det välplanerad belysning för att skapa en trygg känsla och undvika "fishbowl-effekten" som Loukaitou-Sideris (2014, sid. 247) tar upp. Först och främst bör man se över belysningen så att den är hel och fungerande, och lyser upp de gömda och mörka hörnen för att öka tryggheten. På sikt hade hållplatsen kunnat flytta till ett läge i mark-höjd, för att maximera ljus och naturlig övervakning.

8.3 Metodologiska reflektioner och framtida forskning

Det fanns skillnader i intervjuerna som hölls på zoom och fysiska möten, den främsta skillnaden var att intervjuerna som hölls på zoom inte tillät något eftersnack på samma sätt som de intervjuer som hölls i person. Zoom-intervjuerna kan ha lagt till en distans, i och med att vi satt bakom skärmar. Något som med stor sannolikhet påverkade vårt resultat är den begränsade tidsramen som arbetet utfördes under. Hade det funnits mer tid hade vi kunnat arbeta längre med vår intervjuguide och utvecklat ännu förfinade frågor för uppsatsen samt kunnat utveckla vår modell mer.

Generaliserbarheten kan ifrågasättas då studien begränsas till kvinnor på en specifik plats och tidpunkt. För att undvika urvalsbias och säkerställa att alla potentiella användargrupper inkluderas, bör man överväga andra grupper av kvinnor som använder området, men som inte har inkluderats i studien. Detta kan påverka generaliserbarheten av resultaten. För att öka generaliserbarheten och bredda studiens omfattning kan framtida forskning inkludera olika rörelsekapacitet och demografiska variationer.

Ytterligare en faktor som kan påverkat resultatet är årstiden. Det kan finnas en viss säsongsvariation i hur trygghet upplevs. Vi genomförde våra intervjuer i april och maj, när ljuset har kommit tillbaka. Det hade varit intressant att genomföra intervjuerna under de mörkare årstiderna, då det även är färre personer i rörelse under vinter/höst halvåret. Därför hade det varit intressant om man kunde göra en liknande studie fast under de mörka årstiderna.

Känslan av tillhörighet bland respondenterna i vår studie var hög, vilket kan ha bidragit till en ökad upplevelse av trygghet, vilket i så fall överensstämmer med Molnar och Karlssons (2023) studie. I framtiden kan man göra en liknande studie som fokuserar på kvinnor som saknar särskild anknytning till platsen, för att se om det framträder andra värdefulla insikter.

9. Slutsats

Vår studie gav resultat som pekar på att platsens trygghet kan förbättras, då kvinnorna var otrygga kvällar och nätter. Studien visar att otrygghet är komplext och sammanflätat med många faktorer. Bland annat urbana kriterier, miljöpsykologi, och feministisk geografi. Genom att inkludera de sex förslagen på förbättring som resultatet gav, möjliggörs en ökad trygghet på Frölunda torgs spårvagnshållplats. Resultatet i vår studie kan också användas som underlag vid framtida ombyggnationer då vår modell kan vara ett vägledande verktyg i framtida utformningar av hållplatser.

Referenser

- Alvesson, M. & Sköldberg, K. (2017). *Tolkning och reflektion: vetenskapsfilosofi och kvalitativ metod*. (Uppl. 3) Lund: Studentlitteratur.
- Bennetts, H., Soebarto, V., Oakley, S., & Babie, P. (2017). Feeling safe and comfortable in the urban environment. *Journal of urbanism*, 10(4), 401-421.
<https://doi.org/10.1080/17549175.2017.1310746>
- Boverket (2022, a). *Trygghet - ett mångtydigt begrepp*.
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering> Hämtad 2024-05-04.
- Boverket (2022, b). *Att planera för trygghet*.
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/samhallsbyggnadsprocessen/att-planera-for-trygghet/> Hämtad 2024-19-02.
- Boverket (2023). *Crime Prevention through environmental design*.
<https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/brottsforebyggande-och-trygghetsskapande-atgarder/metoder/fysiska-atgarder/cpted/> (hämtad 2024-23-05).
- Breberg, C., & Ström, I. (2018) *Stress och dess relation till kön, akademisk self-efficacy, copingstrategier och fysisk aktivitet*. [Examensarbete, Mälardahlens Högskola] Diva portal.
<http://www.divaportal.se/smash/get/diva2:1286919/FULLTEXT01.pdf>
- Bryman, Alan (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Tredje upplagan Stockholm: Liber
- Brå. (2023). *Nationella trygghetsundersökningen, om utsatthet, otrygghet och förtroende* [2023:9]. Brottsförebyggande rådet
- Brå. (2019) *Situationell prevention* <https://bra.se/forebygga-brott/forebyggande-metoder/situationell-prevention.html> Hämtad 2024-06-05.
- Brunnström, P., & Claesson, R. (Red). (2019). *Creating the city: identity, memory and participation: conference proceedings*. (1 uppl.). Ängelholm: Malmö University
- Chataway. (2020). Sense of Place and Feelings of Safety: Examining Young Adults' Experiences of their Local Environment using Mobile Surveys. *City & Community*, 19(3), 656–675. <https://doi.org/10.1111/cico.12453>
- Ceccato, V., Langefors, L., & Näsman, P. (2023). The impact of fear on young people's mobility. *European Journal of Criminology*, 20(2), 486-506.
<https://doi.org/10.1177/14773708211013299>
- Couper, P. (2015). *A student's introduction to geographical thought: theories, philosophies, methodologies*. SAGE publications ltd: London
- Forsell, R., Listerborn, C., & Andersson, M. (2010). *Trygghet som en jämställdhetsfråga* (Nr. 5, 2010). Malmö högskola

- Frölunda torg. (2024, a). Om oss- säkerhet. <https://frolundatorg.se/om-oss/> (Hämtad, 2024-25-04).
- Frölunda torg. (2024, b). *Frölundatorgs historia*. <https://frolundatorg.se/historia/> (Hämtad, 2024-29-04).
- Fuller, M., & Moore, R. (2017). *An analysis of Jane Jacobs The Death and Life of Great American Cities*. Macat library.
- Forsberg, G. (2003). *Genusforskning inom kulturgeografien - en rumslig utmaning*. Höskoleverket: Stockholm
- Från Google Earth [Kartografiskt material] av Google Earth, 2024, Hämtad 2024-05-03 från <https://earth.google.com/web/search/>
- Göteborgs Stad. (u.å. a). *Göteborgskonst*. <https://goteborgkonst.se/> (Hämtad 2024-25-05).
- Göteborgs Stad. (u.å. b). *Fysisk tillgänglighet*. <https://goteborg.se/wps/portal/start/kommun-och-politik/sa-arbetar-goteborgs-stad-med/tillganglighet-och-anvandbarhet/fysisk-tillganglighet> (Hämtad 2024-22-04).
- Göteborgs Stad. (u.å. c) *Frölunda Torg*. <https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/hitta-projekt/stadsomrade-sydvast/frolunda---hogsbo/frolunda-torg> (Hämtad 2024-25-04).
- Hallén. (2019) *Från rotar till stadsdelar*. <https://goteborgshistoria.com/2019/06/11/fran-rotar-till-stadsdelar/> (Hämtad 2024-25-04).
- Haug, M., & Uittenbogaard, C. (2021). *Trygghetskonsekvensanalys-granskning utifrån handboken BoTrygg t2030 för detaljplan för tryckluftsfabriken, del av fastigheten Sicklaön 83:22 m.fl. i Sickla, Nacka kommun*. Stiftelsen Tryggare Sverige, Stockholm.
- Heerwagen, J. H. (2003). Bioinspirerad design: Vad kan vi lära oss av naturen. *Opublicerat manuskript* .
- Holm, D. V. (2023). En resa i relationer mellan konst och arkitektur. *Magasin for Byggningskunst og Kultur*, (nr. 6). <https://byggningskunstogkultur.dk/nr-6-2023/a-voyage-in-art-architecture-relations>
- Jansson, M., Fors, H., Lindgren, T., Wiström, B. (2013). Perceived personal safety in relation to urban woodland vegetation: A review. *Urban Forestry & Urban Greening*, 12(2)
- Ceccato, V. (2014). Har stadsmiljön betydelse för säkerheten? CPTED-metodens möjligheter och utmaningar. I K. Olsson., D. Nilsson., & T. Haas. (Red.), *Urbanismer: Dagens stadsbyggande i retorik och praktik* (s. 99-120). Nordic Academic Press

- Jämställdhetsmyndigheten. (2024). *Vad är jämställdhet?*
<https://jamstalldhetsmyndigheten.se/fakta-om-jamstallldhet/vad-ar-jamstallldhet/>
(Hämtad 2024-04-04).
- Kaplan, R. & Kaplan, S. (1989). *Naturupplevelsen: Ett psykologiskt perspektiv*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Koskela, H. (1997). "Bold Walk and Breakings": Kvinnors spatiala självförtroende kontra rädsla för våld. *Gender, Place & Culture*, 4 (3), 301–320.
<https://doi.org/10.1080/09663699725369>
- Kvinnatillkvinna. (2023). *Feminism*. <https://kvinnatillkvinna.se/feminism/> (Hämtad 2024-08-04).
- Levin, L. (2011). Genusperspektiv på utveckling av kollektivtrafik. *Hållbar jämställdhet vid planering av framtidens kollektivtrafik i Malmö (VTI Rapport 712)*. Linköping: Statens väg-och transportforskningsinstitut, VTI.
- Lidwell, W., Holden, K., & Butler, J. (2023). *Universal Principles of Design, Updated and Expanded Third Edition* (Updated and Expanded Third Edition, Vol 1). United States: Quarto Publishing Group USA.
- Loukaitou-Sideris, A. (2014). Fear and safety in transit environments from the women's perspective. *Security Journal*, 27 (2), 242-256
- Lovenduski, J., & Randall, V. (1993). Contemporary feminist politics: women and power in Britain. *Equal Opportunities International*, 12(6), 28.
- Lättman, Friman, M., & Olsson, L. E. (2016). Perceived accessibility of public transport as a potential indicator of social inclusion. *Social Inclusion*, 4(3), 36–45.
<https://doi.org/10.17645/si.v4i3.481>
- Löhmus, M. (2022). *Stort fokus på hälsofrämjande effekter av grönska*.
<https://mind.se/aktuellt/stort-fokus-pa-halsoframjande-effekter-av-gronska/> (Hämtad 2024-12-04).
- Marcus, C. C., & Barnes, M. (red.). (1999). *Helande trädgårdar: Terapeutiska fördelar och designrekommendationer* (Vol. 4). John Wiley & Sons.
- Madge, C. (1997). Public Parks and the geography of fear. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 88(3), 237–250.
- Malm, U. (2023). *Trygghet i Frölunda och Tynnered 2022 Bostads AB Poseidon Socialförvaltningen Sydväst, Göteborgs Stad*
<https://frolundatynnered.se/verksamhetsomraden/statistik-och-rapporter/>
- Merry, S. E. (1981). Defensible Space Undefined: Social Factors in Crime Control Through Environmental Design. *Urban Affairs Quarterly*, 16(4), 397-422.
<https://doi.org/10.1177/107808748101600401>
- Nationalencyklopedin. (u.å, a). jämställdhet.

<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/j%C3%A4mst%C3%A4lldhet> (Hämtad 2024-04-04).

Nationalencyklopedin. (u.å, b). säkerhet.

<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/s%C3%A4kerhet>. (Hämtad 2024-03-05).

Navarrete-Hernandez, P., Vetro, A., & Concha, P. (2021). Building safer public spaces: Exploring gender difference in the perception of safety in public space through urban design Interventions. *Landscape and Urban Planning*, 214(104180) <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2021.104180>

Nordström, M. (1994). *Vårt behov av grönska: några aktuella miljöpsykologiska forskningsresultat* (R14:1994). Byggeforskningsrådet. <http://hdl.handle.net/2077/48395>

Olsson, K., & Vilhelmson, B. (1997). *Geografiska begrepp och termer* (1. uppl.). Stockholm: Natur och Kultur

O'Brien, D. T., Farrell, C., & Welsh, B. C. (2019). Broken (windows) theory: A meta-analysis of the evidence for the pathways from neighborhood disorder to resident health outcomes and behaviors. *Social Science & Medicine* (1982), 228, 272–292.

Polisen.se (2022). *Göteborg, Västragöteborg medborgarlöften*. <https://polisen.se/om-polisen/medborgarloften-och-lokal-samverkan/medborgarloften/goteborg-vastra-goteborg/> (Hämtad 2024-02-19).

Rosqvist, L. S., & Wennberg, H. (2018). *Förklaringar till resmönster i koppling till förutsättningar att resa för olika grupper*. Underlag till Trafikanalys. (2018:81) Trafikanalys

Rosqvist, L. S. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. (VR 2020:05). Vinnova - Sveriges innovationsmyndighet

Masoumi, H.E., Fastenmeier, W. (2016). Perceptions of security in public transport systems of Germany: prospects for future research. *J Transport Security*, 9, 105-116. DOI 10.1007/s12198-016-0169-y

Molnar, S., & Karlsson, S. (2023). Trygga offentliga platser för vem? - En forskningsgenomgång av trygghetens bestämningsfaktorer med hänsyn till genus, ålder, funktion och socioekonomi. (2023:58) RISE Institut: Borås.

Schroeder, H. W., & Anderson, L. M. (1984). Perception of personal safety in urban recreation sites. *Journal of leisure research*, 16(2), 178-194.

SCB. (2022). *Tätorter i sverige* <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/miljo/tatorter-i-sverige/> Hämtad 2024-11-04.

Shaikly, A., & Lira, B. M. (2023). Gender-bias in the built environment: how young women's experiences in public space are understood and addressed. *London Journal of*

Urban Design, 28 (4), 355–374.
<https://doi.org/10.1080/13574809.2022.2125370>

- SOM-institutet. (2023). *Trygghet i Göteborg* [nr 2023:8]. SOM-institutet, Göteborgs Universitet
- Svanelid, O. (2021). Trygghetskonst: Om konst som trygghetsåtgärd för offentliga rum. I H. Nilsson (Red.), *Omförhandlingar: Den offentliga konstens roll efter millennieskiftet* (sid 136-156). Södertörns högskola.
- Svenskkollektivtrafik. (2022). *Kollektivtrafikbarometern 2022 Kvinnors och mäns resande*. Origo Group
- Ulrich, R. S. (1984). Utsikt genom ett fönster kan påverka återhämtningen från operationen. *Science*, 224 (4647), 420-421.
- Ulrich, R. S., & Addoms, D. L. (1981). Psychological and recreational benefits of a residential park. *Journal of leisure research*, 13(1), 43-65.
[DOI:10.1080/00222216.1981.11969466](https://doi.org/10.1080/00222216.1981.11969466)
- UNDP (United Nations Development Programme). (2015). *Human Development Report 2015: Work for Human Development*. New York.
- Urbanutveckling. (2024). <https://urbanutveckling.se/trygghet-och-sakerhet/> Hämtad 2024-05-02.
- Valentine, G. (1989). The Geography of Women's Fear. *Area (London 1969)*, 21(4), 385–390.
- Währborg, P., & Ilste, A. (2009). *Stress och den nya ohälsan* (2., [rev. och utök.] utg.). Natur och kultur.
- Wilson, J.Q., Kelling, G. L. (2017). Polisen och grannskapets säkerhet: Trasiga fönster. *Sociala, ekologiska och miljömässiga teorier om brott* (s. 169-178). Routledge.
- Wilson, J. Q., & Kelling, G. L. (1982). Krossade rutor. *Atlantic monthly*, 249 (3), 29-38.
- Yavuz, N., & Welch, E. W. (2010). Addressing Fear of Crime in Public Space: Gender Differences in Reaction to Safety Measures in Train Transit. *Urban Studies (Edinburgh, Scotland)*, 47(12), 2491–2515.
<https://doi.org/10.1177/0042098009359033>
- Quinones, L. M. (2020). Sexual harassment in public transport in Bogotá. *Transportation Research Part A*, 129, 54-69. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.06.018>

Förteckning av modeller, tabell och bilder

Modeller

Modell 1: De tre stora spåren som påverkar kvinnors trygghet baserat på vår kunskapsöversikt.....	24
Modell 2: Över sammanfattning av kunskapsöversikten, med förgreningar.....	26

Tabeller

Tabell 1: Över respondenternas ålder samt främsta koppling till Frölunda Torg.....	34
---	----

Bilder

Bild 1: Bildkälla: Google Earth 2024-05-03.....	33
Bild 2: Trappan bakom hållplatsen 12/5 kl. 22:32 Foto: Linnéa Hernevik.....	36
Bild 3,4: Perrongen, den mörka delen av hållplatsen och tunneln och smala trappan 2/5 kl: 22:30. Foto: Linnéa Hernevik.....	38
Bild 5,6,7: Bilderna på hissarna 12/2 202. Foto: Linnéa Hernevik.....	40
Bild 8,9,10: Bilder på blomsterarrangemang och skräp, stora trappan. Tid: 12:50. 15/4 2024 Foto: Linnéa Hernevik.....	44
Bilder 11,12,13: Bilder på betong vid spårvagnshållplatsen. Datum och tid: De två till vänster: 15/4. Kl. 12:55. Höger: 12/5 2024 kl: 22:30. Foto: Linnéa Hernevik.....	49

Intervjuguide

L: Vi börjar intervjun med några Introduktionsfrågor

- x Hur gammal är du?
- x Vad är din nuvarande sysselsättning? Skola/ jobb?
- x Vad är din främsta koppling till Frölunda Torg?

C: Då går vi in på några frågor kring själva platsen. Du får gärna resonera fritt och tänk jättegärna högt, inget är rätt eller fel.

- x Hur upplever du tryggheten på Frölunda torgs spårvagnshållplats?
- x Om du brukar uppleva dig otrygg vid Frölunda torgs spårvagnshållplats? I så fall när? Är det särskilda dagar i veckan, eller särskilda timmar?
- x Varför känner du dig otrygg? Är det något särskilt som skapar känslan?
- x Finns det särskilda platser vid Frölunda torgs spårvagnshållplats där du känner dig mer otrygg vid?

Förslag: x Märkte du av att det var ökad polisiär närvaro under en period? Hur påverkar en sådan åtgärd din känsla av trygghet?

L: Nu kommer vi till några frågor om hur du rör dig på platsen? (Ta fram kartan, och sen fråga om den uppfattade otryggheten på något sätt begränsar deras rörelsemönster).

- x (På en karta) Beskriv varför och hur du rör dig vid Frölunda torgs spårvagnshållplats?
- x Begränsar känslan av otrygghet ditt rörelsemönster vid Frölunda torgs spårvagnshållplats? i så fall på vilket sätt?
- x Beskriv hur du upplever den fysiska miljön- (överblickbarhet)

C: Nu kommer vi till en fråga om tillgänglighet. Den byggda miljön ska alltid kunna användas både av personer som har full rörlighet och personer som använder till exempel rullstol eller rullator, har nedsatt syn, hörsel eller nedsättning av andra orienteringsförmågor. De som känner sig otrygga pga. tillgänglighet kan begränsa sig och undvika vissa platser, särskilt under kvällstid (Green, 2002).

- x Hur tillgängligt tycker du att Frölunda Torgs spårvagnshållplats är?
- x Hur tycker du att möjligheten ser ut att ta sig runt på platsen med funktionsvariation? Är den anpassad eller inte? tex: Om du hade brutit foten och skulle ta dig runt på platsen, hur hade det känts?

L: Otrygghet som vi studerar är en emotionell reaktion som sker när individer upplever en känsla av osäkerhet, hot eller sårbarhet. Denna reaktion kan framträda som en

naturlig respons på förändringar eller osäkra situationer. "Symptomen" på otrygghet varierar från individ till individ,

x Hur känns det i kroppen när du upplever otrygghet på hållplatsen?

x Upplevs känslan långvarigt eller kortvarigt, kan du utveckla?

x Vad gör du för att undvika att känna dig otrygg vid Frölunda torgs spårvagnshållplats? Har du några strategier?

C: Det finns forskning som visar på att grönska kan påverka vår upplevelse av trygghet på olika sätt. Så nu kommer några frågor om grönska.

Hur kan grönska påverka dig kopplat till trygghet/otrygghet?

x Får du några tankar kring grönskan på den här platsen? för eller nackdelar med det som är.

(fråga om man inte redan fått svar) x Tror du att olika typer av grönska skulle få dig att känna dig trygg respektive otrygg? utveckla gärna

x Hur påverkar artificiell grönska/annat innehåll såsom konst, din upplevelse av trygghet?

(med artificiell grönskan menar vi exempelvis skärmar med grönska,

L: En annan faktor som kan påverka din känsla av trygghet är huruvida du känner tillhörighet på platsen. Som kan stärkas genom kontakt med andra människor där eller med historisk anknytning.

x Hur är din känsla av tillhörighet på platsen?

Du får gärna utveckla mer hur du tänker kring tillhörighet och förklara gärna mer.

känner du till exempel: att du kan påverka platsen om du har åsikter kring den.

(x Känner du att du kan påverka platsen)

C: Nu till sista punkten. Hur kan platsen bli bättre kopplat till trygghet?

x Skiljer sig denna hållplats från andra hållplatser i Göteborg? I så fall hur?

x Vad tycker du bör förändras på platsen för att förbättra tryggheten Frölunda torgs spårvagnshållplats? Tänk gärna högt och resonera.

L: Slutligen

x Finns det något du vill tillägga?

Information till deltagande i en kvalitativ intervjustudie om kvinnors upplevda trygghet vid Frölunda torgs spårvagnshållplats.

Vi som håller intervjun läser samhällsvetenskapligt miljövetarprogram med inriktning kulturgeografi. Studien om kvinnors upplevda trygghet vid spårvagnshållplatsen Frölunda Torg, utgör vårt examensarbete.

Vårt syfte med studien är att bidra med kunskap om hur Frölunda torgs spårvagnshållplats uppfattas av kvinnor i dagsläget och vad för potentiella åtgärder som planerare kan ta till för att förbättra den upplevda tryggheten. Detta för att sträva mot jämlikhet och social hållbarhet i staden.

Du som intervjuas deltar frivilligt, och du kan när du vill avbryta intervjun, din identitet hålls anonymt och svaren är endast till för vår studie och vidare forskning.

Vi har antagit en kvalitativ metod som innebär att studien söker djup och förståelse i kvinnors upplevelser. Intervjun kommer utgå ifrån öppna frågor där inga svar är rätt eller fel.

Tack för att du tar din tid och medverkar!

Cira och Linnéa



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN