

Trygghet i offentliga rum utifrån ett genusperspektiv: en fallstudie av Helsingborg C

Trygghet, kön och trafikmiljö – en fallstudie av Helsingborg C



**LUNDS
UNIVERSITET**
Lunds Tekniska Högskola

LTH Ingenjörshögskolan vid Campus Helsingborg
Teknik och samhälle

Examensarbete:

Anyahfir
Ali Al Issa

© Copyright Anya Ahfir, Ali Al issa

LTH Ingenjörshögskolan vid Campus Helsingborg
Lunds universitet
Box 882
251 08 Helsingborg

LTH School of Engineering
Lund University
Box 882
SE-251 08 Helsingborg
Sweden

Tryckt i Sverige
Media-Tryck
Biblioteksdirektionen
Lunds universitet
Lund 2026

Förord

Detta examensarbete har genomförts vid Lunds Tekniska Högskola, Campus Helsingborg, under höstterminen 2025. Arbetet utgör det avslutande momentet på utbildningen Högskoleingenjör i byggt teknik – väg- och trafikteknik och omfattar 22,5 högskolepoäng.

Syftet med studien har varit att undersöka hur trygghet i trafikmiljöer upplevs av kvinnor och män, och hur dessa upplevelser kan kopplas till platsens utformning och sociala miljö. Trygghet handlar inte enbart om fysisk säkerhet, utan även om delaktighet och tillgång till det offentliga rummet.

Under arbetets gång har vi själva tydligt märkt hur genusskillnader fortfarande påverkar människors vardag och rörelsemönster. Det har gjort oss ännu mer övertygade om att dessa skillnader måste synliggöras och ifrågasättas – för att på sikt kunna minska och försvinna. Vi hoppas att vårt arbete kan bidra till en bredare diskussion om hur trygghet kan förstås och skapas för alla.

Vi vill rikta ett stort tack till vår handledare, för konstruktiv vägledning, kloka råd och uppmuntran genom hela processen. Tack också till alla respondenter som tagit sig tid att dela med sig av sina erfarenheter – era insikter har varit avgörande för studiens resultat.

Avslutningsvis vill vi tacka våra föräldrar, som på olika sätt har stöttat oss under utbildningen. Er hjälp, tålamod och uppmuntran har gjort mer skillnad än ni kanske tror.

Sammanfattning

Trygghet i offentliga trafikmiljöer är en central aspekt av hållbar och inkluderande stadsplanering. Studien undersöker hur kvinnor och män upplever trygghet vid Helsingborg C, en plats som kännetecknas av hög genomströmning av människor, varierande ljusförhållanden och återkommande upplevelser av otrygghet. Syftet är att öka förståelsen för hur kön, tid på dygnet och miljömässiga faktorer samverkar i skapandet av trygghet i en urban trafikmiljö. Arbetet bygger på en mixed methods-design med både kvantitativa och kvalitativa inslag. Datainsamlingen omfattar en digital enkät med 73 respondenter, tio semistrukturerade intervjuer samt platsobservationer under olika tider på dygnet.

Resultaten visar skillnader mellan kvinnor och män, särskilt under kvällstid. Medan 64 % av kvinnorna uppger att de känner sig trygga dagtid sjunker andelen till 22 % kvällstid. Motsvarande siffror för män är 80 % respektive 46 %. Kvinnor beskriver ofta otryggheten som kopplad till mörker, social oro och risken för trakasserier, medan män främst relaterar den till kriminalitet, stök och platsens dåliga rykte. Studien visar även att kvinnor i större utsträckning anpassar sina beteenden – genom att välja mer upplysta vägar, resa i sällskap eller undvika stationen kvällstid – medan män i högre grad uttrycker trygghet som något individuellt och situationsbundet.

Observationerna bekräftar att fysiska faktorer såsom bristande belysning, folktomma ytor och oöverblickbara passager fungerar som katalysatorer för en subjektiv upplevelse av otrygghet, särskilt i gångtunnlar och vid cykelparkeringen. Det är dock viktigt att poängtera att trygghet inte är en inneboende egenskap hos den fysiska platsen, utan en emotionell respons som uppstår hos individen i mötet med miljön.

Denna upplevelse är inte enhetlig, utan formas av hur platsen tolkas utifrån individens sociala kontext. Faktorer som könade normer och tidigare erfarenheter gör att samma fysiska miljö kan framkalla vitt skilda känslor hos olika användare. En plats som av vissa betraktas som funktionell kan av andra upplevas som hotfull, vilket understryker att trygghet är en relationell och föränderlig känsla snarare än en statisk arkitektonisk kvalitet.

Slutsatsen är att trygghet vid Helsingborg C formas i samspelet mellan rumsliga, sociala och symboliska faktorer. För att öka tryggheten krävs åtgärder som kombinerar fysisk utformning – såsom förbättrad belysning och öppna siktlinjer – med social närvaro, jämställdhetsperspektiv i planeringen och ökad aktivitet genom exempelvis butiker, caféer och restauranger. Genom att integrera dessa typer av verksamheter skapas ett naturligt flöde av människor och en informell social kontroll som gör att ytorna inte upplevs som folktomma.

Studien visar att trygghet inte bör förstås som ett individuellt ansvar, utan som en upplevelse som möjliggörs genom stadens struktur. Även om det är omöjligt att helt bygga bort otrygghet, eftersom upplevelsen är subjektiv, kan stadsplaneringen skapa bättre förutsättningar för platser som upplevs tryggare och säkrare.

Nyckelord: Trygghet, otrygghet, genus, könsskillnader, Helsingborg C, kollektivtrafik, trafikmiljö, stadsplanering, urban design, platsobservation, enkäter, intervjuer, mixed methods, social hållbarhet, belysning, rumslighet, offentlig miljö, säkerhet, jämställdhet, mobilitet.

Abstract

This bachelor's thesis explores how safety is experienced at Helsingborg Central Station (Helsingborg C) from a gender perspective. The aim is to analyse how women and men perceive safety in and around the station area and how these perceptions are influenced by both physical and social environmental factors. The study also seeks to identify which elements contribute most strongly to feelings of insecurity and to highlight potential measures that could improve safety for all travellers.

The research is based on a mixed-methods approach that combines quantitative and qualitative data. Information was collected through a digital survey with 73 respondents, ten semi-structured interviews, and systematic field observations conducted at different times of the day and evening. This methodological combination allowed for comparisons between overall patterns of perceived safety and deeper personal experiences.

The results show clear gender differences. During daytime, 64 % of women and 80 % of men reported feeling safe, while at night these figures decreased to 22 % and 46 % respectively. Women often associated insecurity with darkness, social disorder, and the presence of men or intoxicated individuals, whereas men linked insecurity to crime, disorder, and the general reputation of the area. Women were also more likely to adapt their behaviour—by changing routes, avoiding tunnels, or travelling with company—while men described safety as a matter of personal control and situational awareness.

The analysis indicates that safety at Helsingborg C is shaped through the interplay of spatial, social, and symbolic dimensions. Poor lighting, deserted areas, and limited visibility all contribute to insecurity, but social norms and gendered behaviours also play a decisive role. The study concludes that safety should not be understood solely as an individual responsibility, but as a collective condition that must be integrated into the planning and design of public transport environments to promote inclusivity, equality, and social sustainability.

Keywords: Safety, insecurity, gender, Helsingborg Central Station, urban environment, behaviour, social sustainability, lighting, mobility, public space, urban planning

1 INLEDNING.....	9
1.1 BAKGRUND	9
1.2 SYFTE.....	12
1.2.1 FRÅGESTÄLLNINGAR.....	12
1.3 AVGRÄNSNINGAR	12
2. LITTERATURSTUDIE	13
2.1 TRYGGHET I OFFENTLIGA RUM	13
2.2 TRYGGHET I TRAFIKMILJÖER OCH KOLLEKTIVTRAFIK	15
2.3 TIDIGARE STUDIER OM KÖN OCH TRYGGHET	16
2.4 SAMMANFATTNING AV KUNSKAPSLÄGET	18
3 METOD.....	19
3.1 VAL AV STUDIEOMRÅDE	19
3.2 FORSKNINGSANSATS	20
3.3 VAL AV TRYGGHETSASPEKTER.....	20
3.4 PLATSOBSERVATION(FÄLTSTUDIE).....	21
3.5 ENKÄTSTUDIE	23
3.6 INTERVJUER.....	23
3.7 VALIDITET OCH RELIABILITET	24
3.8 BORTFALL	25
3.9 ETISKA ÖVERVÄGANDEN	25
3.10 ANVÄNDNING AV AI SOM STÖDVERKTYG	25
4 RESULTAT	26
4.1 OBSERVATIONER AV TRYGGHET OCH MILJÖ VID HELSINGBORG C	26
4.1.1PLATSENS KARAKTÄR OCH STRUKTUR	26
4.1.2 DAGTID – RÖRELSE, LJUS OCH SOCIAL DYNAMIK	27
4.1.3 KVÄLLSTID – KONTRASTER, MÖRKER OCH STILLHET	30
4.1.4 FYSISKA TRYGGHETSFAKTORER	33
4.1.5 SOCIAL NÄRVARO OCH UPPLEVD ORDNING	33
4.2 ENKÄTENS GENOMFÖRANDE OCH URVAL	34
4.3 (O)TRYGGHET UNDER DAGTID.....	35
4.3.1 (O)TRYGGHET UNDER KVÄLLSTID.....	37
4.4 DATA FRÅN INTERVJUSTUDIEN	38
4.4.1 (O)TRYGGHET UNDER DAGTID.....	38
4.4.2 (O)TRYGGHET UNDER KVÄLLSTID.....	40

4.5 FAKTORER SOM PÅVERKAR TRYGGHETSUPPLEVELSEN.....	41
4.6 ANPASSNINGAR OCH BETEENDEN	42
4.7 FÖRSLAG TILL FÖRBÄTTRINGAR.....	43
5 DISKUSSION	45
REFERENSLISTA.....	47
BILAGA	52

1 Inledning

Helsingborg C är mer än bara en plats för resor – det är en daglig mötespunkt där tusentals människor korsar varandras vägar på väg till arbete, studier och fritidsaktiviteter. Stationen utgör stadens hjärta och en central knutpunkt i det regionala trafiksystemet. Samtidigt är det en miljö som väcker starka känslor: för vissa upplevs den som livlig och tillgänglig, medan andra beskriver den som otrygg, särskilt under kvällstid. Trygghetsupplevelsen vid Helsingborg C blir därmed inte bara en fråga om fysisk säkerhet, utan också om social tillhörighet, kön och makt – om vem som känner sig hemma i stadens offentliga rum och vem som inte gör det.

Detta examensarbete tar sin utgångspunkt i dessa skillnader och undersöker hur trygghet upplevs vid Helsingborg C ur ett genusperspektiv. Genom att analysera skillnader mellan kvinnors och mäns upplevelser vill studien synliggöra hur trygghet formas i samspelet mellan den fysiska miljön – som belysning, siktlinjer och platsens struktur – och de sociala dimensionerna som närvaro, beteenden och normer.

Helsingborg C är särskilt relevant som fallstudie eftersom platsen förenar flera av de faktorer som forskningen identifierar som betydelsefulla för upplevd trygghet: höga flöden av människor, komplexa trafiklösningar, mörka passager och en socialt blandad användargrupp. Här möts olika erfarenheter, livssituationer och rörelsemönster, vilket gör stationen till en spegel av stadens sociala dynamik – och en arena där skillnader mellan könen blir särskilt tydliga.

Genom att förena ett tekniskt perspektiv på trafikmiljöns utformning med ett samhällsvetenskapligt fokus på genus och upplevelser, syftar studien till att bidra med ny kunskap om hur trygghet kan förstås och förbättras i offentliga trafikmiljöer. Analysen av Helsingborg C ger därmed inte bara insikter om en specifik plats, utan också om bredare frågor om jämlikhet, tillgänglighet och hållbar stadsutveckling.

1.1 Bakgrund

Offentliga rum och kollektivtrafikmiljöer är centrala delar av staden och påverkar människors vardagliga mobilitet, tillgänglighet och trygghetsupplevelser. Helsingborgs centralstation (Helsingborg C) är en av stadens mest betydelsefulla knutpunkter, där olika trafikslag möts och där många invånare och besökare vistas dagligen. Den fysiska utformningen av sådana platser blir därför avgörande för hur de upplevs – inte enbart funktionellt, utan också socialt och emotionellt (Helsingborg stad, 2024).

Tidigare forskning visar att kön är en av de mest framträdande faktorerna bakom skillnader i upplevd trygghet. I Brottsförebyggande rådets Nationella trygghetsundersökning 2023 (NTU) framhålls att otrygghet och oro för brott är komplexa och mångfacetterade fenomen som är svåra att mäta, men där NTU bidrar med centrala indikatorer på området (Brå, 2023). NTU (2023) visar tydligt att *“Det är betydligt vanligare att kvinnor känner sig otrygga än att män gör det (34 respektive 18 %)”* (Brå, 2023, s. 12). Detta visar på tydliga könsskillnader i upplevd trygghet, där kvinnor i högre utsträckning än män begränsar sin rörelsefrihet på grund av otrygghet i det offentliga rummet. Detta belyser att kvinnor i större utsträckning än män upplever otrygghet i sin vardag, särskilt vid utevistelse under sena kvällar i bostadsområden.

Vidare framgår att ”Bland män är det 18 procent som uppger att de känner sig otrygga, och av dessa är det 2 procentenheter som avstår från att gå ut på grund av otrygghet. Andelen otrygga är densamma som 2022 (18 %)” (Brå, 2023, s. 132).

Detta visar att männens upplevelse av otrygghet har legat på en liknande nivå mellan 2022 och 2023. Endast en mindre andel uppger att de låter denna känsla påverka sitt beteende, vilket antyder att män i regel inte förändrar sina vardagliga rörelsemönster trots att de kan uppleva vissa situationer som otrygga. För många män tycks trygghet därmed handla mer om vaksamhet än om faktisk begränsning i rörlighet.

När det gäller kvinnor framgår att ”34 procent uppger att de känner sig otrygga, varav 9 procentenheter avstår från att gå ut på grund av otrygghet. Den andel som uppger otrygghet är ungefär densamma jämfört med 2022, då andelen var 35 procent” (Brå, 2023, s. 132). Även här syns alltså ingen större förändring mellan åren, men skillnaden mellan könen är fortsatt tydlig. Kvinnors otrygghet får i betydligt högre grad konkreta konsekvenser för vardagslivet – de anpassar sina rörelsemönster, undviker vissa platser och planerar sina färdvägar utifrån upplevd risk. Det visar hur trygghet inte bara handlar om faktisk säkerhet, utan om sociala erfarenheter och könade normer som påverkar vem som känner sig fri att röra sig i det offentliga rummet.

Valet av Helsingborg C som fallstudie grundar sig i platsens centrala roll i stadens infrastruktur och dess funktion som en av de mest trafikerade knutpunkterna i regionen. Stationen ligger i direkt anslutning till delområdet City, vilket enligt *Polisens trygghetsmätning 2024* tillhör de områden i Helsingborg som uppvisar högst problemnivå. Cityområdet har ett problemindex på 4,8 på en skala från 0 till 6, vilket indikerar att invånare i området upplever fler trygghetsrelaterade problem jämfört med många andra delar av staden (Polisen, 2024).

Även om trygghetsmätningen inte specificerar exakt vilka faktorer som bidrar till otryggheten, visar både tidigare forskning och våra egna observationer att problem i denna typ av miljöer ofta hänger samman med social oro, synligt stök, bristande belysning och en otydlig rumslig struktur. Särskilt under kvällstid tenderar gångtunnlar, perrongområden och platser med låg aktivitet att uppfattas som otrygga.

För att fördjupa förståelsen av vad som påverkar otryggheten i Helsingborg har rapporten Otrygghetens geografi av Henrik Persson (2024) använts som kompletterande källa. Rapporten analyserar vad som driver den upplevda otryggheten i stadens olika bostadsområden och visar att otryggheten i Cityområdet främst beror på ordningsstörningar, synlig kriminalitet och låg tillit mellan invånare (s. 25–28, 32–36). Persson (2024) lyfter särskilt fram att förekomsten av öppen narkotikahandel, bråk och antastande beteenden skapar en uttalad oro att vistas utomhus kvällstid (s. 32–33). Vidare betonas att hög demografisk rörlighet och svag socioekonomi leder till låg sammanhållning och därmed en minskad kollektiv förmåga att motverka ordningsstörningar (s. 27–33, 41–48).

Även om Helsingborgs samlade problemindex har förbättrats något de senaste åren, visar mätningen att den konkreta känslan av otrygghet ligger kvar på samma nivå som föregående år. Det innebär att en ungefär lika stor andel av invånarna som tidigare känner sig otrygga när de vistas ute ensamma under kvällstid eller avstår från att resa med kollektivtrafik av oro

för brott (Polisen, 2024). Detta tyder på att det fortfarande finns en upplevd otrygghet i stadens offentliga miljöer, särskilt i och omkring centrala platser som Helsingborg C.

För studenter vid Lunds universitet, Campus Helsingborg, har Helsingborg C en särskilt central betydelse som nav för dagligt resande till och från universitetet. Vid Campus Helsingborg studerar cirka 4 000 studenter, vilket motsvarar omkring 1 600 helårsstudenter (Lunds Tekniska Högskola, u.å.; Riksdagen, 2023), som regelbundet rör sig i och kring stationsområdet. Helsingborg C används därutöver frekvent av både lokala och regionala pendlare, vilket gör platsen till en viktig mötespunkt där trygghetsupplevelser kan variera beroende på tidpunkt, trafikflöde och kön. Eftersom vi som författare är hemmahörande i Helsingborg har vi en förförståelse för platsen och dess sociala och fysiska miljö, vilket gör det möjligt att analysera området med både lokal kännedom och akademisk distans.

Tidigare forskning visar tydligt att otrygghet i offentliga miljöer är ett komplext fenomen där kön kan en avgörande faktor, men där även ålder, faktisk brottsutsatthet och den fysiska utformningen av miljön spelar viktiga roller. Helsingborg C utgör en relevant fallstudie eftersom platsen kombinerar flera av de faktorer som enligt forskningen bidrar till upplevd otrygghet: höga flöden av människor, komplexa trafikmiljöer, blandad socioekonomisk kontext samt variationer i ljus, renhållning och överblickbarhet.

Tidigare trygghetsmätningar i Helsingborg, såsom Polisens trygghetsmätning (2024), har huvudsakligen haft en kvantitativ inriktning, vilket ger en övergripande bild av hur tryggheten upplevs i olika delar av staden. Dessa undersökningar redovisar statistiska skillnader i upplevd trygghet, men belyser i mindre grad varför dessa skillnader uppstår. I kontrast till detta bidrar rapporten *Otrygghetens geografi* (Persson, 2024) med en mer analytisk förståelse genom att identifiera bakomliggande orsaker till otrygghet – såsom social oro, synlig kriminalitet, socioekonomiska skillnader och hög demografisk rörlighet – särskilt i områden som Helsingborgs City.

Vårt examensarbete bygger vidare på denna kunskap genom att tillföra ett genusperspektiv och undersöka hur tryggheten upplevs specifikt vid Helsingborg C. Genom att kombinera enkätsvar, platsobservationer och korta intervjuer strävar studien efter att ge en mer nyanserad förståelse av hur kön, rörelsemönster och den fysiska miljön samverkar i skapandet av trygghet och otrygghet, snarare än att genomföra en djupgående individuell analys.

Studien avser därför att bidra med ny kunskap till såväl stadsplanering som trafik- och trygghetsarbete, genom att ge ett mer nyanserat perspektiv på hur kön och miljö samverkar i skapandet av upplevd trygghet. Resultaten förväntas kunna användas som underlag för framtida arbete med att skapa mer inkluderande, tillgängliga och trygga offentliga trafikmiljöer i Helsingborg och andra urbana miljöer.

1.2 Syfte

Syftet med denna studie är att undersöka hur trygghet upplevs vid Helsingborg C ur ett genusperspektiv, med särskilt fokus på skillnader mellan kvinnor och män. Studien syftar till att analysera vilka faktorer i den fysiska och sociala utformningen av stationens trafikmiljö som kan bidra till eller motverka känslan av trygghet. Målet är att bidra med kunskap som kan stödja planering och utveckling av mer inkluderande och trygga offentliga trafikmiljöer. Utöver detta avser studien att väcka uppmärksamhet kring trygghetsfrågan som en central del av hållbar stads- och trafikplanering, samt att synliggöra vikten av att beakta genusperspektivet i utformningen av offentliga miljöer.

1.2.1 Frågeställningar

1. Hur skiljer sig kvinnors och mäns upplevelser av trygghet på Helsingborg C under dag- respektive kvällstid?
2. Vilka faktorer upplevs bidra mest till otrygghet (t.ex. belysning, social oro, tidigare erfarenheter) och hur varierar detta mellan könen?
3. I vilken utsträckning anpassar kvinnor och män sitt beteende (t.ex. färdväg, tidpunkt, sällskap) för att öka sin trygghet på Helsingborg C?
4. Vilka förbättringsåtgärder efterfrågas av respondenterna och hur skiljer sig dessa mellan kvinnor och män?

Se bilaga 1.

1.3 Avgränsningar

Denna studie avgränsas geografiskt till Helsingborgs centralstation (Helsingborg C) och de ytor som ligger i direkt anslutning till stationen. Det omfattar plattformar, stationsbyggnaden, entréer, samt gångstråk, cykelvägar och busshållplatser i den omedelbara närmiljön. Fokus ligger således på de platser där många människor dagligen passerar, vistas och byter mellan olika trafikslag. Andra delar av Helsingborgs stad eller trafikmiljöer längre bort från stationen inkluderas inte i studien.

Studien avgränsas också till skillnader mellan kvinnor och män. Anledningen är att forskning visar att kön är en av de mest avgörande faktorerna för skillnader i upplevd trygghet i offentliga rum (Brå, 2023; Helsingborg stad, 2024). En bredare analys av exempelvis etnicitet, socioekonomisk bakgrund, funktionsvariation eller ålder hade kunnat ge ytterligare perspektiv, men ligger utanför ramen för detta examensarbete.

Studien omfattar endast vuxna deltagare (över 18 år). Denna avgränsning har gjorts av säkerhets- och etiskskäl, eftersom forskning som involverar minderåriga kräver särskilda

tillstånd och vårdnadshavares samtycke enligt gällande lagstiftning (Dataskyddslagen, SFS 2018:218; Vetenskapsrådet, 2017). Genom att enbart inkludera vuxna deltagare minimeras risken för integritetsproblem och säkerställs att alla deltagare kunnat ge ett fullt informerat samtycke.

Tidsmässigt avgränsas undersökningen till perioden augusti–november 2025, då enkäter, platsobservationer och korta intervjuer har genomförts. Resultaten representerar därför situationen under denna specifika tidsperiod och kan inte generaliseras till andra tidpunkter, exempelvis efter större ombyggnationer, trygghetsskapande insatser eller förändringar i den lokala befolkningssammansättningen.

Metodmässigt avgränsas arbetet till tre huvudkällor för empiri: en enkätundersökning, platsobservationer och korta intervjuer med trafikanter. Dessa resultat kompletteras med sekundärdata från Brottsförebyggande rådet och Helsingborgs stads trygghetsmätningar. Arbetet fokuserar på att förstå trygghetens upplevelse i relation till kön och plats, snarare än att göra en omfattande kartläggning av hela stadens trygghetssituation. Den valda avgränsningen gör det möjligt att på ett tydligare sätt analysera skillnader mellan kvinnor och män i en specifik trafikmiljö.

2. Litteraturstudie

2.1 Trygghet i offentliga rum

Synen på kvinnors plats i staden har en lång historia som påverkar hur dagens offentliga miljöer förstås och utformas. Larsson och Jalakas (2014) beskriver hur det offentliga rummet under lång tid betraktades som en manlig domän, medan kvinnans "rätta plats" ansågs vara hemmet. De visar hur arkitektur och stadsplanering historiskt har präglats av idéer om könsroller, där kvinnors rörelsefrihet och delaktighet i stadslivet begränsades av sociala normer och moralisk kontroll. (Larsson, Jalakas. 2014).

Trygghet i offentliga miljöer är en central fråga inom stads- och trafikplanering. Begreppet trygghet är komplext och påverkas både av fysiska faktorer, såsom belysning, sikt och rumslig struktur, samt sociala faktorer, såsom närvaro av andra människor och tillit till omgivningen (Boverket, 2022).

Samtidigt formas upplevelsen av trygghet också av de samhälleliga och institutionella processer som styr hur städer planeras och utvecklas. Hudson och Rönnblom (2020) belyser hur planeringsprocesser i praktiken präglas av makt och exkludering. De visar att det finns väl dokumenterade svårigheter för kvinnor och andra "Others" att delta i stadsplaneringen, vilket gör att framtidsbilderna av staden ofta definieras utifrån dominerande grupper

värderingar (Beebejaun, 2017; Listerborn, 2007; Ortiz Escalante & Gutiérrez Valdivia, 2015; Sandercock, 2003). Författarna pekar även på att framtidsstudier och stadsplanering länge har varit manligt dominerade och manscentrerade, vilket gör att kvinnors alternativa visioner om framtidens stad ofta betraktas som naiva, utopiska eller irrelevanta (Hudson & Rönnblom, 2020). På så vis tenderar de föreställningar som formar städer och offentliga miljöer att återspegla etablerade maktstrukturer snarare än att utmana dem.

Detta belyser hur upplevelsen av trygghet inte är universell, utan formas av både den fysiska miljön och de sociala strukturer som präglar den. I många fall har kvinnors perspektiv och behov inte fått samma genomslag i stadsplaneringen, vilket kan ha bidragit till att offentliga miljöer upplevts som otrygga eller exkluderande. Som Efe Güney et al. (2022) framhåller är det svårt att förstå urbana erfarenheter utan att ta hänsyn till patriarkala könsnormer. De menar att beslutsfattande organ ofta är mansdominerade, vilket bidrar till att stadsrum både speglar och reproducerar könsrelaterade ojämlikheter. Detta visar att de strukturer som formar städerna ofta utgår från manliga normer och erfarenheter, vilket innebär att kvinnors behov av trygghet, tillgänglighet och delaktighet riskerar att förbises.

Detta resonemang kan sättas i relation till Larsson och Jalakas (2014), som visar hur denna könsuppdelning också konkret påverkade kvinnors rörelse i staden. Under 1900-talets stadsbyggande var trafiken och det offentliga rummet i stort sett utformat för mäns mobilitet, medan kvinnors rörelse i högre grad kopplades till hemmet och närområdet. De beskriver hur ideal som trädgårdsstaden och folkhemmets grannskapsplanering befäste denna ordning: mannen rörde sig i det offentliga, kvinnan inom bostadsområdet. Följden blev att stadens infrastruktur och trafikmiljöer byggdes utifrån manliga rörelsemönster, vilket än idag påverkar vem som känner sig hemma och trygg i olika delar av det offentliga rummet (s. 19–22).

Enligt Plats för trygghet (Boverket, 2022) ökar upplevd trygghet i miljöer där människor känner sig sedda och delaktiga. Den fysiska utformningen av en plats kan därmed antingen främja eller förhindra social kontroll. Öppna ytor, god belysning och siktlinjer mellan olika delar av platsen stärker tryggheten, medan skymda gångar, bristfällig belysning eller höga ljudnivåer kan bidra till motsatsen. Detta stöds också av Efe Güney et al. (2022), som betonar att stadsrummets utformning inte är neutral utan ofta reproducerar könsrelaterade ojämlikheter. De menar att den fysiska miljön både speglar och förstärker sociala skillnader, vilket påverkar vem som känner sig trygg och välkommen i det offentliga rummet.

I *Otrygghetens geografi* framhåller Persson (2024) att otryggheten i Helsingborgs offentliga rum till stor del beror på lokala ordningsstörningar, brottslighet och bristande tillit mellan invånare. Rapporten visar att kvinnor och unga vuxna generellt känner sig mindre trygga än män när de rör sig utomhus, särskilt under kvällstid. Detta kopplas till såväl sociala som rumsliga faktorer, där synlig kriminalitet, svag belysning och låg kollektiv närvaro ökar känslan av otrygghet (Persson, 2024).

Helsingborg C är ett konkret exempel på en sådan miljö där flera av dessa faktorer samverkar. Platsen präglas av hög rörlighet, varierande ljusförhållanden och socialt blandade grupper — förutsättningar som både kan bidra till liv och rörelse, men också skapa upplevelser av otrygghet under vissa tider på dygnet. Utifrån tidigare forskning kan tryggheten vid Helsingborg C därför förstås som ett samspelet mellan platsens fysiska struktur och de sociala dynamiker som utspelar sig där.

Det är också viktigt att beakta könsperspektivet. Enligt Boverket (2022) och Persson (2024) upplever kvinnor oftare oro för att utsättas för överfall, sexuella trakasserier eller sociala störningar. Därför behöver trygghetsarbetet i offentliga miljöer, särskilt vid trafiknoder, utgå från hur olika grupper använder och tolkar platsen.

Litteraturen visar att trygghet i offentliga rum formas av en kombination av fysiska, sociala och psykologiska faktorer. För en plats som Helsingborg C, där daglig pendling, väntan och passage är centrala aktiviteter, blir dessa dimensioner särskilt påtagliga. Genom att analysera tryggheten ur ett könsperspektiv kan studien bidra till att belysa vilka aspekter som kräver störst fokus i planeringen av framtida trygga och inkluderande trafikmiljöer.

2.2 Trygghet i trafikmiljöer och kollektivtrafik

Trygghet i kollektivtrafiken handlar inte enbart om fysisk säkerhet, utan också om individers känslor av oro och tillit. Enligt Kollektivtrafik med människan i centrum (SOU 2003:67) handlar trygghet bland annat om ”att slippa känna oro, rädsla och om hur säkerhet upplevs i transportsystemet (subjektivt)” (s. 91).

Att kollektivtrafiken upplevs som trygg och tillgänglig är en grundläggande förutsättning för ett hållbart resande och en socialt hållbar stadsutveckling (Stjernborg & Rutberg, 2021). Många människor är beroende av kollektivtrafiken för att ta sig till arbete, skola och samhällsservice, vilket gör känslan av trygghet central — inte bara ombord på fordonen utan även vid hållplatser och på vägen till och från dessa. Som Stjernborg och Rutberg (2021) är resenärers upplevelse av trygghet en central aspekt av kollektivtrafikens attraktivitet, och denna omfattar såväl resan i sig som miljöerna vid hållplatser och längs färdvägen.

Enligt Stjernborg och Rutberg (2021, s. 9), som hänvisar till tidigare forskning av bland andra Ceccato och Loukaitou-Sideris, kan upplevd otrygghet i kollektivtrafiken begränsa människors rörlighet. De framhåller att personer som känner sig otrygga ofta anpassar sina resvanor, exempelvis genom att undvika vissa tider på dygnet eller vissa rutter. Detta innebär att trygghetsfrågan inte enbart är en säkerhetsfråga, utan också en fråga om jämlik tillgång till staden. Författarna lyfter även vikten av att inkludera hela-resan-perspektivet i trygghetsarbetet, eftersom det ofta är vägen till och från hållplatser som upplevs som mest otrygg.

Forskning visar också att otrygghet i kollektivtrafiken inte enbart handlar om fysiska faktorer som belysning eller öppenhet, utan också om hur sociala normer och maktordningar påverkar vilka människor som uppfattas som hörande hemma i dessa miljöer. Bremer Gagnesjö (2021) beskriver kollektivtrafiken som en ”riskgeografi” där vissa resenärer – särskilt personer som på olika sätt befinner sig utanför samhälleliga normer eller tillhör marginaliserade grupper – löper större risk att utsättas för blickar, trakasserier eller våld. Hon konstaterar att kollektivtrafiken ”brister i tillgänglighet genom den strukturella könstyranni och den rasism som ofta utövas och tar form inom dessa stadsrum” (s. 256).

Trygghet i kollektivtrafiken påverkas inte enbart av resandets sociala dimensioner utan också av hur den fysiska miljön utformas och förvaltas. Holmberg, B., & Hydén, C. (2002). *Trafiken i samhället: Grunder för planering och utformning*. Lund: Studentlitteratur. et al. (2002) betonar att trygghet och säkerhet är centrala psykologiska faktorer för

resenärernas upplevelse av kollektivtrafiken. De menar att aspekter som belysning, överblickbarhet, övervakning och möjligheten till snabb kontakt med personal är avgörande för att skapa en upplevelse av trygghet. Samtidigt kan hållplatser och terminaler upplevas som otrygga när de fungerar som uppehållsplatser för olika grupper i samhället, vilket skapar oro och osäkerhet hos vissa resenärer (s. 114).

Denna bild stöds även av *Kollektivtrafik med människan i centrum* (SOU 2003:67), där det framhålls att trygghet i kollektivtrafiken handlar om mer än fysisk säkerhet – den är också beroende av hur resenärer upplever sin omgivning och andra medresenärer. Utredningen visar att kvinnor i högre grad än män känner oro vid resor, särskilt under dygnets mörka timmar, vilket påverkar deras benägenhet att använda kollektivtrafiken. För att motverka detta betonas vikten av synlig personal och andra resenärer som skapar en känsla av närvaro och social trygghet i kollektivtrafikens miljöer (SOU 2003:67, s. 93–94).

Denna förståelse ligger i linje med både *SOU 2003:67* och senare forskning (t.ex. Bremer Gagnesjö, 2021), som visar att trygghet i kollektivtrafiken är ett komplext samspel mellan fysisk säkerhet, social närvaro och individens subjektiva upplevelse. För Helsingborg C innebär detta att trygghet bör förstås som en helhetsupplevelse där den fysiska utformningen – såsom belysning, överblickbarhet och tillgång till personal – samverkar med sociala faktorer som aktivitet och inkludering. En trygg kollektivtrafikmiljö är därmed inte bara tekniskt säker, utan också socialt välkomnande och tillgänglig för alla grupper av resenärer.

2.3 Tidigare studier om kön och trygghet

En av de mest inflytelserika studierna om kön och trygghet är Gill Valentines artikel *The Geography of Women's Fear* (1989), som undersöker sambandet mellan kvinnors rädsla för manligt våld och deras användning av offentliga rum. Genom kvalitativa intervjuer visar Valentine hur kvinnors vardagliga rörelsemönster präglas av en ständig riskmedvetenhet och av strategier för att undvika potentiellt hotfulla situationer. Hon beskriver hur kvinnor, genom att anta olika former av försiktighetsbeteenden – exempelvis att undvika vissa platser, tider eller att inte röra sig ensamma – “pressurised into a restricted use and occupation of public space” (Valentine, 1989, s. 386). Denna begränsning av kvinnors tillgång till det offentliga rummet är enligt Valentine inte ett individuellt val, utan ett resultat av sociala och könade maktstrukturer som formar kvinnors relation till plats och trygghet.

Valentine argumenterar för att kvinnors användning av staden inte kan förstås utan “an awareness of their geography of fear” (Valentine, 1989, s. 386), det vill säga den rumsliga dimension som uppstår när upplevelser av rädsla och risk styr kvinnors rörelse genom det offentliga rummet. Hon visar hur denna rädsla fungerar som en form av social kontroll: kvinnor internaliserar föreställningar om risk och anpassar sina beteenden därefter, vilket i sin tur befäster männens dominans över det offentliga rummet. Därigenom blir trygghet inte

enbart en fråga om faktisk brottsrisk, utan om hur makt, kön och rumslighet samverkar i vardagslivet.

Samtidigt betonar Valentine att kvinnors möjlighet att hantera denna rädsla varierar beroende på social position. Hon skriver att “a woman’s ability to choose a coping strategy and therefore her consequent use and experience of public space is largely determined by her age, income and lifestyle” (Valentine, 1989, s. 386). Genom detta påvisar hon hur klass, ålder och livsstil påverkar tillgången till trygghet och rörlighet i det offentliga rummet. Kvinnor med högre inkomst kan exempelvis “köpa” en form av säkerhet genom bil eller taxi, medan ekonomiskt eller socialt utsatta kvinnor ofta saknar dessa möjligheter.

Valentine (1989) betonar att kvinnors rädsla för manligt våld inte motsvarar den faktiska risken att utsättas, utan är ett uttryck för könade maktstrukturer som formar kvinnors upplevelse av det offentliga rummet. Hon visar att kvinnor lär sig att uppfatta vissa platser, tider och situationer som farliga, trots att våld i högre grad sker i privata miljöer och av män de känner. Rädslan fungerar därmed som en socialt inlärd kontrollmekanism som begränsar kvinnors rörelsefrihet och bidrar till att upprätthålla patriarkala rumsliga ordningar. Som Valentine skriver: “Women’s inhibited use and occupation of public space is therefore a spatial expression of patriarchy” (Valentine, 1989, s. 389).

Flera svenska studier har bekräftat Valentines (1989) iakttagelser om att kvinnors upplevelser av otrygghet inte nödvändigtvis speglar den faktiska risken att utsättas för våld. I en statlig utredning om kollektivtrafik (SOU 2003:67) framhålls att trygghet handlar om subjektiva känslor av oro och rädsla, och att otrygghet kan förstås som emotionella reaktioner på hotfulla situationer snarare än som rationella riskbedömningar (s. 91). Vidare visar Linda Sandbergs (2002) studie, som refereras i utredningen, att den upplevda rädslan och den faktiska risken inte alltid överensstämmer.

Kvinnor upplever generellt större oro för våld i offentliga miljöer och i kollektivtrafiken, vilket påverkar deras resvanor och rörelsefrihet (SOU 2003:67, s. 92–93). Detta mönster ligger nära Valentines (1989) begrepp om en “geography of fear”, där kvinnors rädsla för manligt våld leder till undvikande strategier och begränsad användning av offentliga rum. Sådana rumsliga mönster kan förstås som en “spatial expression of patriarchy”, det vill säga ett uttryck för hur könsmakt och ojämlika trygghetsvillkor reproduceras i vardagliga rörelsemönster.

Valentine (1989) visar hur kvinnors rädsla för manligt våld skapar en geography of avoidance som begränsar kvinnors rörelsefrihet i det offentliga rummet. Rädsla för våld blir därmed inte bara en personlig upplevelse, utan en rumslig praktik som formar kvinnors vardagsliv och rörelsemönster. Denna förståelse får ett tydligt eko i svenska sammanhang. I rapporten Plats för trygghet – Inspiration för stadsutveckling betonar Boverket (2010) att trygghet ur ett jämställdhetsperspektiv är en demokratisk fråga:

“Trygghet ur ett jämställdhetsperspektiv är en fråga om demokrati och mänskliga rättigheter. Att känna sig trygg är en förutsättning för att kunna vara en aktiv individ och kunna delta i olika aktiviteter. Upplevelser av otrygghet skapar begränsningar som hindrar framför allt kvinnor från att ta del av aktiviteter. Begränsningarna kan vara att inte våga gå ut när det är

mörkt, att ta omvägar för att undvika vissa platser eller ta bilen i stället för att promenera” (Boverket, 2010, s. 11).

Även om tidigare forskning främst har fokuserat på kvinnors upplevelser av otrygghet i det offentliga rummet, finns det studier som visar att trygghet också påverkar män – om än på andra sätt. Forskningen om mäns trygghet är betydligt mindre omfattande, men den belyser viktiga sociala och rumsliga dimensioner av hur män positioneras i det offentliga rummet. I en studie genomförd i Kalifornien undersöker Day (2006) hur mäns erfarenheter av att vara *fruktade* i offentliga miljöer hänger samman med kön, ras och plats. Hon visar att över hälften av de män som deltog i studien var medvetna om att de blivit fruktade i olika situationer, särskilt unga män och män med minoritetsbakgrund. Som Day konstaterar:

“Men are overwhelmingly more feared than are women. Young men and men of color are especially the targets of fear, though findings vary with neighborhood composition” (Day, 2006, s. 573).

Resultaten visar att mäns relation till trygghet ofta handlar om hur de själva uppfattas snarare än hur trygga de känner sig. Att ständigt bli betraktad som ett potentiellt hot påverkar mäns rörelsemönster och identitet, särskilt i urbana miljöer med starka sociala gränser mellan olika grupper. Detta visar att trygghet är en socialt konstruerad upplevelse som formas i samspelet mellan kön, rasifiering, klass och plats och att trygghetsfrågor inte enbart handlar om kvinnors utsatthet, utan även om mäns erfarenheter av att vara objekt för andras rädsla.

2.4 Sammanfattning av kunskapsläget

Tidigare forskning visar att trygghet i offentliga miljöer är ett komplext och mångdimensionellt fenomen som formas i skärningspunkten mellan fysiska, sociala och strukturella faktorer. Synen på kvinnors plats i staden har historiskt varit präglad av patriarkala normer där det offentliga rummet betraktats som en manlig domän, medan kvinnan förknippats med hemmet och det privata (Larsson & Jalakas, 2014). Denna historiska uppdelning har haft långsiktiga konsekvenser för hur städer planeras och används, där mäns mobilitet och rörelsemönster ofta utgjort norm även i modern stadsplanering (Hudson & Rönnblom, 2020; Beebejaun, 2017).

Forskning visar att trygghet i stadsmiljöer inte kan reduceras till en fråga om fysisk säkerhet, utan måste förstås som en social och demokratisk rättighet. I rapporten *Plats för trygghet – Inspiration för stadsutveckling* framhåller Boverket (2010) att upplevelser av otrygghet skapar begränsningar som framför allt hindrar kvinnor från att delta i vilket gör trygghet till en fråga om jämställdhet och mänskliga rättigheter. Detta synsätt harmonierar med Gill Valentines (1989) klassiska begrepp *geography of fear*, där kvinnors rädsla för manligt våld leder till att de undviker vissa platser och tider, vilket i sin tur resulterar i en könad rumslig ordning.

Senare studier bekräftar att kvinnors upplevelser av otrygghet inte alltid speglar faktisk brottsrisk, utan snarare återspeglar sociala och kulturella normer kring kön och risk (Sandberg, 2002; SOU 2003:67). Detta innebär att trygghet bör förstås som både en fysisk och symbolisk dimension av stadsrummet, där makt och tillhörighet avgör vem som uppfattas som "hemma" och vem som riskerar att känna sig exkluderad (Bremer Gagnesjö, 2021; Efe Güney et al., 2022).

Forskningen om kollektivtrafik och trafikmiljöer visar på liknande mönster. Otrygghet uppstår ofta i övergångar – på vägen till och från hållplatser, i tunnlar eller på platser med begränsad sikt och låg social närvaro (Stjernborg & Rutberg, 2021; Persson, 2024). Studier betonar vikten av hela-resan-perspektivet och att trygghet inte enbart skapas genom tekniska lösningar som belysning eller övervakning, utan också genom social närvaro, aktivitet och tillgänglighet (Boverket, 2022).

Sammanfattningsvis visar kunskapsläget att trygghet i offentliga och semioffentliga miljöer – såsom kollektivtrafikens rum – påverkas av både rumsliga strukturer och sociala normer. Kvinnors rörelsefrihet begränsas fortfarande av upplevelser av risk och otrygghet, vilket har rötter i både historiska könsroller och samtida planeringspraktiker som tenderar att reproducera manliga normer (Valentine, 1989; Larsson & Jalakas, 2014; Hudson & Rönnblom, 2020). För att skapa verkligt inkluderande och trygga stadsrum krävs därför en planering som integrerar köns- och maktperspektiv på alla nivåer – från fysisk utformning till beslutsfattande processer. I ljuset av detta blir platser som Helsingborg C viktiga fall att studera, eftersom de representerar komplexa urbana miljöer där sociala, fysiska och könsrelaterade faktorer samverkar i upplevelsen av trygghet.

3 Metod

3.1 Val av studieområde

Helsingborg C valdes som fallstudieområde eftersom platsen uppvisar flera karaktärsdrag som är relevanta för studiens syfte – en hög daglig genomströmning av människor, variationer i ljus- och aktivitetsnivåer över dygnet samt en komplex blandning av trafikslag. Dessa faktorer skapar en dynamisk miljö där upplevelsen av trygghet kan förändras beroende på tidpunkt, kön och sociala förutsättningar.

Valet motiveras också av att Helsingborg C, enligt Polisens trygghetsmätning (2024), ligger inom delområdet *City*, vilket har ett av stadens högsta problemindex för upplevd otrygghet (4,8 på en sexgradig skala). Denna indikation på otrygghet gjorde platsen särskilt relevant för en studie som vill förstå hur kön påverkar upplevelsen av trygghet i trafiknära miljöer.

Ur ett metodologiskt perspektiv erbjuder Helsingborg C goda förutsättningar för datainsamling eftersom det är en offentligt tillgänglig miljö med stor variation i användare. Detta gjorde det möjligt att genomföra både enkäter (digitalt över olika plattformar) och intervjuer (på plats), samt observationer under två tider på dygnet, förmiddag- och eftermiddag. Valet av just denna plats möjliggjorde även en kombination av kvantitativ bredd – genom enkäter riktade till ett stort antal resenärer – och kvalitativ fördjupning genom intervjuer och observationer.

Ett ytterligare skäl till valet är författarnas lokala förankring, vilket underlättade praktiska moment som datainsamling. Samtidigt har en medveten strävan efter analytisk distans präglat arbetet, i linje med Paulsson (2020), som betonar vikten av att balansera personlig förståelse med metodisk objektivitet.

3.2 Forskningsansats

Studien har genomförts som en fallstudie med kvalitativ inriktning och kvantitativa inslag, vilket gör det möjligt att kombinera en djupare förståelse av trygghetsupplevelser med en bredare kartläggning av mönster. Den kvalitativa delen består av platsobservationer och semistrukturerade intervjuer, medan den kvantitativa delen utgörs av en enkätundersökning. Genom att kombinera dessa metoder strävar studien efter att bidra med en mer heltäckande förståelse av hur kvinnor och män upplever trygghet vid Helsingborg C – både som fysisk och social miljö.

Denna studie bygger på en *mixed methods-design*, vilket innebär att både kvantitativa och kvalitativa metoder kombineras för att ge en bredare förståelse av trygghetsupplevelser. Studien följer en explanatory sequential design, där den kvantitativa datainsamlingen genom en enkät genomfördes först för att identifiera mönster och tendenser i upplevd trygghet. Därefter genomfördes kvalitativa intervjuer som fördjupade förståelsen av de bakomliggande orsakerna till dessa mönster och gav en mer kontextuell bild av skillnader mellan kvinnor och män. Denna sekventiella struktur gör det möjligt att förklara och tolka enkätresultaten utifrån deltagarnas egna erfarenheter och berättelser (Creswell & Creswell, 2018). Den kvantitativa enkäten besvarades av totalt 73 personer, varav 38 kvinnor och 35 män, möjliggjorde en övergripande kartläggning av skillnader i upplevelser. För att fördjupa dessa resultat genomfördes även tio korta semistrukturerade intervjuer med förbipasserande resenärer på plats vid Helsingborg C. Fem intervjuer utfördes under dagtid (09:30–13:30) och fem under sen eftermiddag (15:30–19:30), för att fånga variationer mellan olika tidsperioder.

I enlighet med Paulsson (2020) betraktas examensarbetet som en uppdragsbaserad och resurseffektiv process, där metodvalen måste anpassas efter tillgängliga resurser och tidsramar. Eftersom trygghetsupplevelser är både subjektiva och situationsbundna ansågs en kombination av metoder vara mest ändamålsenlig. Den kvantitativa datan ger en strukturerad grund, medan den kvalitativa delen tillför kontext, tolkning och förståelse för de bakomliggande orsakerna till upplevd otrygghet.

Genom att använda en fallstudie med mixed-methods-upplägg kan studien bidra med ny kunskap om hur kön, tid på dygnet och fysisk utformning påverkar tryggheten i en central trafikmiljö som Helsingborg C.

3.3 Val av trygghetsaspekter

I denna studie betraktas trygghet som en upplevelse som formas i samspelet mellan den fysiska miljön, sociala faktorer och individuella beteenden. Trygghet är därmed inte enbart en fråga om faktisk säkerhet, utan en subjektiv känsla som påverkas av både miljöns utformning och individens erfarenheter. För att strukturera analysen har trygghet delats in i tre huvudsakliga dimensioner:

1. Fysisk trygghet – platsens utformning, belysning, siktförhållanden, underhåll och ordning.
2. Social trygghet – närvaro av andra människor, social interaktion samt graden av ordningsstörningar eller konflikter i miljön.
3. Beteendemässig trygghet – hur individer anpassar sitt beteende (t.ex. val av färdväg, tidpunkt, sällskap) för att öka sin upplevda trygghet.

Denna indelning baseras på tidigare forskning och etablerade teorier inom stads- och trafikplanering. Brottsförebyggande rådet (Brå, 2023) framhåller att otrygghet ofta uppstår i situationer där den fysiska miljön upplevs som mörk, övergiven eller svår att överblicka, medan Boverket (2024) betonar att trygghet är nära kopplad till faktorer som belysning, överblickbarhet och platsens allmänna skötsel. Svensson (2023) beskriver dessutom att välvårdade och tydligt definierade gångstråk bidrar till en känsla av ordning och förutsägbarhet, vilket ökar den upplevda tryggheten.

Social trygghet handlar enligt Boverket (2022) om hur människor uppfattar andras närvaro, aktivitet och beteende i det offentliga rummet. Tryggheten stärks i miljöer där det finns liv och rörelse, medan otrygghet ofta uppstår i ödsliga miljöer eller där synliga tecken på social oro förekommer. I Otrygghetens geografi (Persson, 2024) framkommer att just dessa aspekter är särskilt relevanta i Helsingborgs centrala delar, där upplevelser av otrygghet ofta kopplas till ordningsstörningar, synlig kriminalitet och bristande social kontroll.

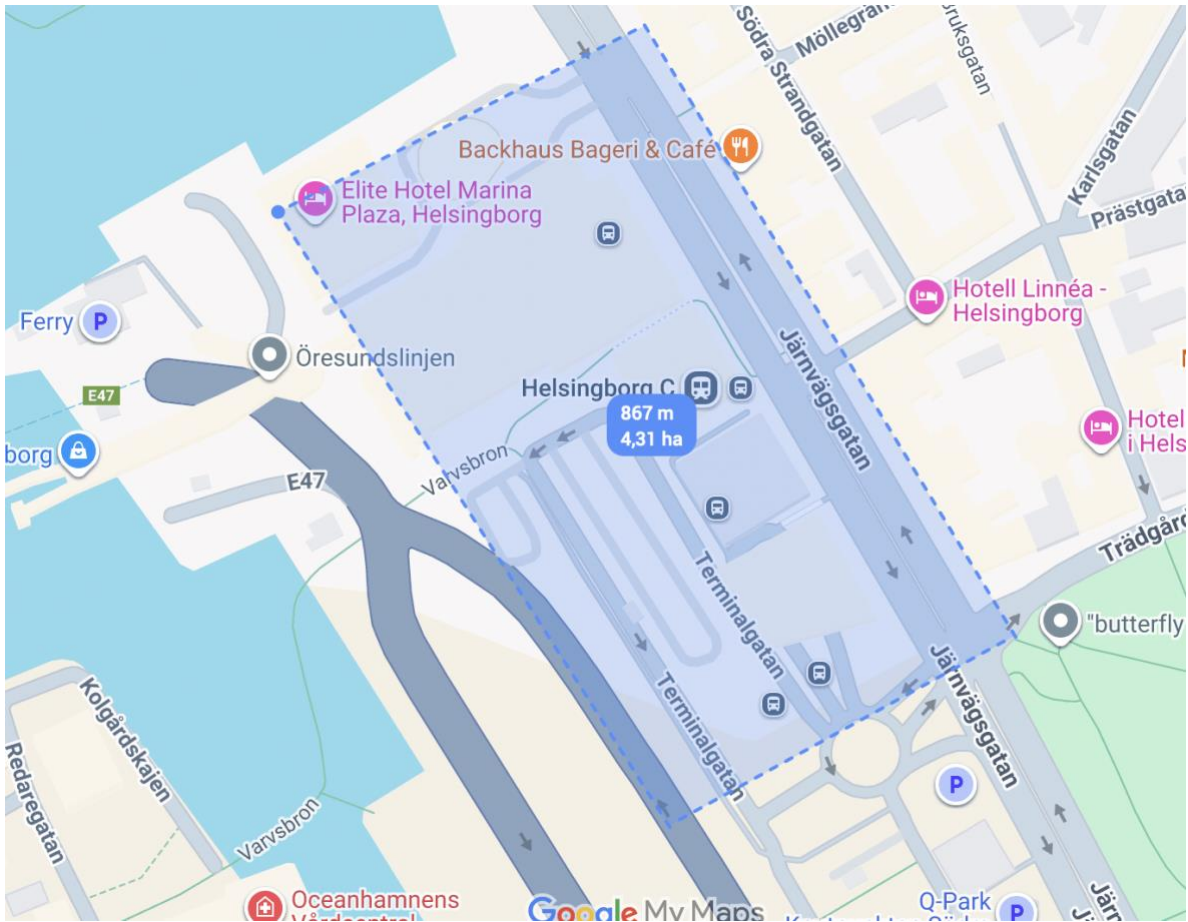
Den beteendemässiga dimensionen knyter an till hur människor aktivt försöker skapa trygghet genom sitt handlande. Rutberg (2021) visar att kvinnor i större utsträckning än män planerar sina resor utifrån trygghetsaspekter, till exempel genom att undvika vissa stråk eller välja resesällskap. Denna dimension är särskilt viktig för studien eftersom den visar hur kön och erfarenheter påverkar vardagliga rörelsemönster i trafikmiljöer som Helsingborg C.

Genom att kombinera dessa tre dimensioner kan studien analysera trygghet på flera nivåer – hur platsen är utformad, hur den används socialt, och hur människor anpassar sitt beteende i den. Detta ger en mer nyanserad förståelse av trygghet i trafikmiljöer och möjliggör jämförelser mellan kvinnor och män i deras upplevelser av samma fysiska kontext.

3.4 Platsobservation(fältstudie)

För att komplettera enkätens resultat genomfördes en platsobservation där den fysiska miljön vid Helsingborg C observerades. Syftet var att skapa en djupare förståelse för hur platsens utformning och användning påverkar upplevelsen av trygghet. Observationerna genomfördes vid två tillfällen under studiens period – för- och eftermiddag – för att identifiera skillnader i aktivitet, ljusförhållanden och rörelsemönster.

Observationerna utfördes på olika utvalda platser runt Helsingborg C (se *figur 1*). Dessa platser representerar områden med olika funktioner och rörelseintensitet, vilket möjliggör en varierad analys av miljön.



Figur 1. Avgränsning av studieområde: Knutpunkten, Helsingborg C. Hämtad från Google Maps.

Följande aspekter dokumenterades systematiskt i ett observationsschema:

- belysning och mörka ytor,
- siktlinjer och överblickbarhet,
- renhållning och underhåll,
- närvaro av människor och social aktivitet,
- förekomst av ordningsstörningar.

Dessa parametrar valdes utifrån tidigare forskning om trygghet i offentliga rum, där belysning, sikt och social närvaro lyfts fram som centrala faktorer (Boverket 2010; Boverket 2022). Observationerna dokumenterades genom anteckningar och fotografier, vilket möjliggjorde en jämförelse mellan de olika tidpunkterna och miljöförhållandena.

Resultaten från observationerna användes för att tolka och fördjupa enkätsvaren genom att koppla de observerade fysiska förhållandena till respondenternas upplevelser av trygghet och otrygghet vid Helsingborg C.

3.5 Enkätstudie

Enkätstudien utformades för att kartlägga upplevelser av trygghet bland kvinnor och män som vistas vid Helsingborg C. Syftet var att undersöka hur trygghet upplevs i den fysiska trafikmiljön, samt att identifiera vilka faktorer som upplevs bidra till eller motverka trygghet. Frågorna formulerades med inspiration från *Polisens trygghetsmätning* (2024) och tidigare forskning om trygghet i urbana miljöer (Brå, 2023; Helsingborgs stad, 2024), men anpassades till den lokala kontexten kring Helsingborg C.

Enkäten utformades i Google Forms och spreds digitalt via sociala medier för att nå personer som vistas vid eller reser genom Helsingborg C. Länken delades främst via *LinkedIn* och lokala *Facebook*-grupper i Helsingborg, vilket gjorde det möjligt att nå både studenter och pendlare på ett effektivt sätt. Informationsinlägget beskrev studiens syfte, uppskattad svarstid och betonade frivillighet samt anonymitet.

Den digitala formen möjliggjorde snabb spridning och minskade risken för bortfall, vilket enligt Paulsson (2020) är en viktig aspekt i mindre uppdragsbaserade studier med begränsad tidsram. Totalt deltog 73 personer (38 kvinnor, 52 %, och 35 män, 48 %). Verktöget Google Forms sammanställde automatiskt data som sedan exporterades till Excel för vidare bearbetning och analys. Enkäten var tillgänglig under en begränsad period på cirka sex veckor under hösten 2025. Den spreds via relevanta Facebook-grupper och LinkedIn, vilket möjliggjorde att nå både yrkespendlare och studenter i Helsingborgsområdet. Två diskreta påminnelser publicerades i Facebook-grupperna under insamlingsperioden för att upprätthålla ett rimligt antal svar och säkerställa en jämn fördelning mellan kvinnor och män.

Enkäten bestod av tolv frågor, varav åtta frågor med slutna svarsalternativ och fyra frågor med öppna svarsalternativ. De behandlade bland annat:

- upplevelser av trygghet under dag- respektive kvällstid,
- faktorer som bidrar till otrygghet (t.ex. belysning, social oro, ordningsstörningar),
- eventuella beteendeanpassningar (t.ex. val av färdväg, sällskap, tidpunkt),
- samt förslag på förbättringsåtgärder i området.

Enkäten med samtliga frågor och svarsalternativ återfinns i Bilaga 1.

3.6 Intervjuer

För att komplettera enkätresultaten genomfördes tio korta semistrukturerade intervjuer på plats vid Helsingborg C. Syftet var att fördjupa förståelsen av resenärers subjektiva upplevelser av trygghet i och omkring stationen samt att fånga nyanser som inte framkom i den kvantitativa enkäten.

Urvalet bestod av förbipasserande resenärer i olika åldrar, med en jämn könsfördelning mellan kvinnor och män. Intervjuerna varade mellan fem och tio minuter och genomfördes vid stationens huvudentréer under två olika tidsintervall – förmiddagen (09:30–13:30) och seneftermiddagen (15:30–19:30). Denna variation syftade till att fånga olika typer av

rörelsemönster och upplevelser av trygghet under dagen, då platsens sociala dynamik förändras mellan arbetstid, rusning och kväll.

För att skapa en mer avslappnad samtalston inleddes intervjuerna med allmänna frågor om deltagarnas vardag, såsom var de rörde sig i staden, om de arbetade eller studerade samt hur ofta de vistades vid Helsingborg C. Därefter följde frågor om upplevelser av trygghet och otrygghet, platsens utformning samt situationer eller tider som upplevdes som särskilt trygga eller otrygga. Frågorna återfinns i Bilaga 1, där hela intervjuguiden redovisas.

Materialet samlades in på plats vid Helsingborg C. Den ursprungliga avsikten var att spela in intervjuerna, men eftersom flera deltagare uttryckte obehag inför att bli inspelade valdes i stället en mer diskret metod. Svaren antecknades löpande i en anteckningsapp under intervjuerna. Efter fältarbetet sammanställdes anteckningarna i ett gemensamt dokument, där svaren sorterades efter kön (kvinnor respektive män) för att underlätta en jämförande analys.

Analysen genomfördes tematiskt, inspirerad av Braun och Clarke (2006), med fokus på att identifiera återkommande teman i deltagarnas beskrivningar. Särskild uppmärksamhet riktades mot hur upplevelser av trygghet och otrygghet relaterade till platsens fysiska och sociala egenskaper, samt hur dessa upplevelser skiljde sig mellan kvinnor och män. Genom att jämföra dessa mönster kunde analysen bidra till en djupare förståelse av hur trygghet vid Helsingborg C formas i samspelet mellan kön, rum och sociala faktorer.

Vid hanteringen av såväl enkät- som intervjumaterial har särskild hänsyn tagits till deltagarnas integritet och frivillighet. I enlighet med Vetenskapsrådets (2017) riktlinjer har datainsamlingen planerats med principen att forskaren bör ”tänka efter före” och tydligt redogöra för hur materialet ska samlas in, förvaras och eventuellt delas (s. 39). Eftersom studien inte samlade in några känsliga personuppgifter, utan enbart uppgifter om ålder, kön och sysselsättning (arbete eller studier), har integritetsrisken bedömts som låg. Materialet har dock behandlats konfidentiellt och förvarats i lösenordsskyddat format.

Som Vetenskapsrådet (2017) framhåller kan forskaren inte ”lova att ingen utanför forskargruppen någonsin ska få ta del av materialet eller de uppgifter som samlats in i undersökningen.” (s. 43), men forskaren har ett ansvar att hantera uppgifterna på ett säkert och ansvarsfullt sätt. Det insamlade materialet kommer därför att raderas efter studiens avslut. Genom dessa åtgärder har studien följt Vetenskapsrådets (2017, s. 39–44) riktlinjer för etisk hantering av forskningsdata och skydd av deltagarnas personliga integritet.

3.7 Validitet och reliabilitet

För att stärka studiens validitet – det vill säga att undersökningen verkligen mäter det som avses – har flera datakällor kombinerats. Genom att integrera enkät, observationer och intervjuer har trygghetsfrågan kunnat belysas ur olika perspektiv, vilket ökar studiens interna trovärdighet (Bryman, 2018). Frågorna i enkäten utformades med stöd i tidigare forskning och befintliga trygghetsmätningar från Polisen (2024) och Brottsförebyggande rådet (2023), vilket ytterligare stärker innehållsvaliditeten.

Observationerna dokumenterades systematiskt enligt ett förutbestämt observationsschema för att säkerställa att datainsamlingen genomfördes på ett konsekvent och jämförbart sätt. För

att öka reliabiliteten – undersökningens tillförlitlighet och reproducerbarhet – deltog båda författarna gemensamt vid datainsamlingen. Detta minskade risken för subjektiv påverkan och bidrog till en gemensam tolkning av observationerna och intervju svaren. Enligt Paulsson (2020) är just samarbete och metodisk transparens centrala faktorer för att säkerställa tillförlitlighet i uppdragsbaserade studier.

3.8 Bortfall

Ett mindre bortfall förekom i studien, främst bland personer som avböjde deltagande i intervjuerna på grund av tidsbrist eller bristande intresse. Enkäten genomfördes digitalt och hade en relativt hög svarsfrekvens, vilket minimerade bortfallet i den kvantitativa delen. De bortfall som uppstod bedöms inte ha påverkat resultatet i någon större utsträckning, eftersom svaren uppvisade en jämn fördelning mellan kön och åldersgrupper.

För att ytterligare minska risken för bortfall spreds enkäten via flera olika kanaler, såsom sociala medier och lokala nätverk i Helsingborg. Detta ökade sannolikheten att nå en varierad grupp respondenter. Enligt Bryman (2018) är en sådan mångsidig insamlingsstrategi ett effektivt sätt att stärka datamaterialets representativitet i mindre studier.

3.9 Etiska överväganden

Studien har genomförts i enlighet med Vetenskapsrådets (2017) forskningsetiska principer för humanistisk och samhällsvetenskaplig forskning. Dessa omfattar kraven på informations-, samtyckes-, konfidentialitets- och nyttjandekravet, vilka samtliga har tillämpats i arbetet.

Deltagandet i både enkät och intervjuer var frivilligt, och samtliga respondenter informerades i förväg om studiens syfte, användningen av insamlad data samt sin rätt att avbryta deltagandet när som helst utan motivering. Eftersom trygghet är ett potentiellt känsligt ämne betonades att deltagarna kunde avstå från att svara på enskilda frågor om de upplevde obehag.

För att säkerställa anonymitet och konfidentialitet samlades inga personuppgifter in som kan identifiera enskilda individer. Data lagrades enbart i avidentifierad form och användes endast för forskningsändamål, i enlighet med GDPR (Dataskyddsförordningen, EU 2016/679).

3.10 Användning av AI som stödverktyg

Under arbetets gång har vi använt artificiell intelligens (AI) som ett språkligt och analytiskt stöd, främst genom Google AI. Syftet har varit att effektivisera skrivprocessen och höja den språkliga kvaliteten.

AI-verktygen har använts för språkgranskning, grammatisk förbättring och stilistisk jämnhet, men även som ett stöd vid idéutveckling och strukturering av analysen. Vid

idéutveckling formulerade vi öppna frågor till AI, till exempel: *“Vilka alternativa sätt finns att presentera skillnader mellan kvinnors och mäns upplevelser av trygghet?”* eller *“Hur kan vi inleda diskussionsavsnittet för att tydligare knyta an till forskningsfrågorna?”* De svar som genererades användes endast som inspiration; vi omarbetade och kritiskt granskade varje förslag innan något inkluderades i texten.

Vid strukturering av resultat och analys användes AI främst för att identifiera möjliga rubriknivåer och logisk ordning mellan teman. Exempelvis fick vi förslag på hur avsnitten om “dag- och kvällstid” respektive “beteendestrategier” kunde presenteras i en mer följdriktig sekvens, vilket vi sedan anpassade utifrån vårt eget empiriska material.

Fördelarna med AI-stödet var främst ökad språklig precision och effektivare arbetsprocess. Samtidigt var vi medvetna om begränsningarna. AI-genererat innehåll kan innehålla felaktigheter eller bristande källkritik. Därför användes det inte som källa eller analysverktyg, utan enbart som hjälp vid språk och textstruktur. Allt empiriskt och teoretiskt innehåll bygger på egna insamlingar och vetenskapliga referenser.

4 Resultat

Resultaten presenteras nedan och bygger på de observationer, enkätsvar och intervjuer som genomfördes vid Helsingborg C. Tillsammans ger dessa metoder en samlad bild av hur platsen upplevs ur ett trygghetsperspektiv. Enkätstudien ger en övergripande förståelse för hur kvinnor och män upplever tryggheten vid stationen och visar tydliga skillnader mellan dag- och kvällstid. Resultaten redovisas genom sammanställningar av svarsfrekvenser, diagram och korta beskrivningar av de mönster som framträder.

Utöver platsobservationerna, enkäten och intervjuerna bidrar platsobservationerna med kontext till resultaten genom att belysa hur den fysiska miljön – exempelvis belysning, siktlinjer, renhållning och social aktivitet – samspelar med den upplevda tryggheten. På så sätt skapas en helhetsbild av hur både miljömässiga och sociala faktorer påverkar upplevelsen av trygghet vid Helsingborg C.

4.1 Observationer av trygghet och miljö vid Helsingborg C

4.1.1 Platsens karaktär och struktur

Helsingborg C, även kallad Knutpunkten, är ett centralt område i staden där flera trafikslag möts. Platsen rymmer både tågstation, bussterminal, cykelvägar, gångstråk och anslutningar mot hamnen. I direkt anslutning till stationen finns också restauranger, caféer och butiker, vilket gör området livligt under stora delar av dagen.

Stationen har två huvudsakliga entréer. Den västra entrén vetter mot hamnområdet och används främst av resenärer som anländer med färja eller bil, medan den norra entrén vetter mot *Järnvägsgatan* och leder ut mot stadskärnan. Norr om stationen ligger den större bussterminalen där stadens gröna stadsbussar har sina hållplatser. På den östra sidan av området finns

även hållplatser för regionalbussarna, de gula bussarna, som trafikerar orter i närliggande kommuner.



Figur 2.

Karta över Helsingborg C och dess närområde, hämtad från Skånetrafiken (uppdaterad december 2025). Kartan visar stationens struktur med tågspår, busshållplatser, hissar, trappor, parkeringar och cykelparkeringar. För att underlätta orienteringen har väderstrecken norr, syd, öst och väst markerats i figuren.

Runt omkring stationen finns flera restauranger, hotell och serviceverksamheter. Inne i byggnaden ligger bland annat caféer, snabbmatsrestauranger och en mindre livsmedelsbutik. Utanför, längs *Järnvägsgatan* och *Terminalgatan*, passerar både cyklister och bilister, medan området närmast entréerna är anpassat för gångtrafikanter.

Området präglas av en varierande aktivitet beroende på tid på dygnet. Under dagtid rör sig många människor till och från arbetet, skolor och färjorna, medan platsen på kvällstid upplevs som lugnare, med färre personer i rörelse.

4.1.2 Dagtid – rörelse, ljus och social dynamik

Under dagtid präglas Helsingborg C av hög aktivitet och ett ständigt flöde av människor. Platsen används av resenärer i olika åldrar och med olika syften – allt från pendlare och studenter till turister och personer som vistas i området under längre stunder. Trafikrörelsen är intensiv och sker på flera nivåer samtidigt: gångtrafikanter, cyklister, bilar, bussar och tåg samsas inom ett

begränsat område, vilket kan bidra till en upplevd rörelse och viss stress i miljön.

Den sociala dynamiken under dagtid är livlig och rörlig. Många människor passerar snabbt genom området, medan andra stannar till vid caféer, restauranger eller i vänthallen. Aktiviteten skapar en viss trygghet genom närvaro, men den höga rörelsenivån kan också upplevas som rörig och svåröverblickbar.



Figur 3.

Trappan vid den norra entrén till Helsingborg C under dagtid. Bilden visar utomhusmiljön som präglas av naturligt ljus och reflekterande ytor i sten och metall.



Figur 4.

Stationsbyggnadens inre miljö under dagtid. Denna del av Helsingborg C präglas av stark artificiell belysning i kombination med naturligt ljus från glasytor.

Belysningen under dagtid består huvudsakligen av naturligt ljus i kombination med artificiell belysning. Inne i stationsbyggnaden dominerar starka, vita ljuskällor i taket, särskilt i närheten av butiker och restauranger, vilket ger en öppen och ljus miljö (se figur 4). Utomhus bidrar stora glasytor och ljusa fasader till att reflektera dagsljuset, även under molniga dagar.



Figur 5.

Bussterminalens inre del vid Helsingborg C under dagtid. Bilden visar hållplatsområdet där bussar ankommer och avgår i ett täckt utrymme med stark belysning och tydliga gångstråk.



Figur 6.

Inre delen av Helsingborg C under dagtid. Bilden visar stationens vänthall med sittplatser, informationsskyltar och tydlig skyltning mot avgångar. I bakgrunden syns restauranger och butiker, och människor i rörelse.

I figur 5 och 6 visas två olika delar av Helsingborg C under dagtid. Figur 5 visar bussterminalens inre del med tydliga gångstråk och jämn belysning, medan figur 6 visar stationens inre yta med informationsskyltar och butiksentréer. I båda miljöerna syns en jämn ljusnivå dock inte ett kontinuerligt flöde av människor i rörelse.

4.1.3 Kvällstid – kontraster, mörker och stillhet

Under kvällstid förändras platsens karaktär markant. Antalet människor minskar tydligt, och rörelsen runt stationen blir långsammare och mer sporadisk. Vid busshållplatserna står människor i mindre grupper och väntar, ofta i de upplysta delarna av hållplatserna snarare än på de mörkare ytorna omkring. Kvinnor observerades i lägre utsträckning än män, och flera valde att vänta nära entréer eller under ljuskällor.

Belysningen vid Helsingborg C består till största del av kallvitt ljus inomhus och ett varmare sken utomhus. Skillnaden blir särskilt tydlig i övergången mellan stationsbyggnaden och ytorna mot Järnväggsgatan och Terminalgatan (se figur 7). Ljuset inomhus är jämnt och starkt, vilket bidrar till en öppen och orienterbar miljö (se figur 8). Utanför är ljuset mer ojämnt, med mörka partier längs trottoarer och busshållplatser.



Figur 7.

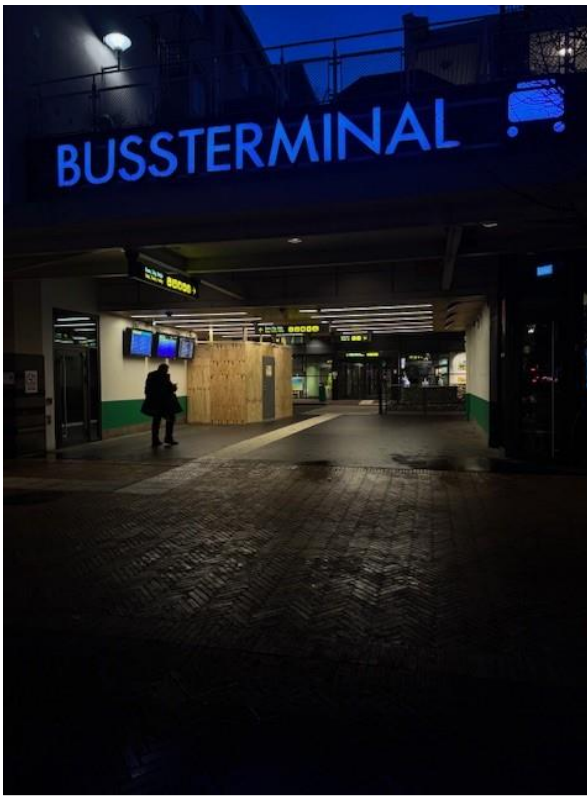
Utomhusmiljö vid Helsingborg C under kvällstid. Bilden visar gångstråket längs terminalområdet vid stadsbussområdet med träd, belysning och byggnader i bakgrunden.



Figur 8.

Entréområdet till Helsingborg C under kvällstid. Glasfasaderna och skyltningen är tydligt upplysta, och inomhusmiljön framträder med stark artificiell belysning. Några resenärer syns i rörelse genom entrén.

Vid entréerna (figur 8 och 9) är ljuset som starkast. Skyltningen och de upplysta glaspartierna skapar en tydlig kontrast mot den omkringliggande miljön. Inne i stationshallen (figur 8) är det fortfarande aktivitet, men flödet av människor är betydligt lugnare än dagtid. Ljudbilden domineras av enstaka samtal, fotsteg och bussarnas avgångar.



Figur 9.

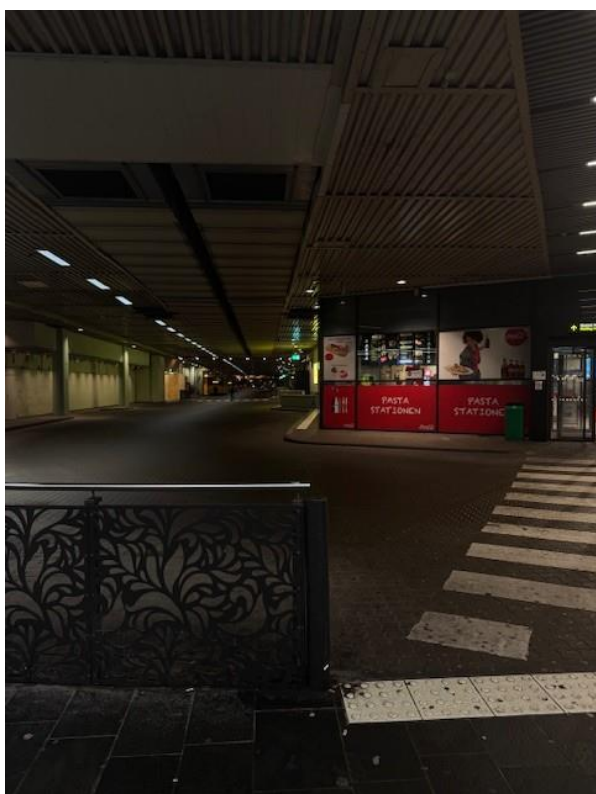
Bussterminalens entré under kvällstid. Bilden visar ingången med tydlig skyltning och upplysta informationsskärmar. Ljuset inifrån terminalen kontrasterar mot den mörkare omgivningen utanför.



Figur 10.

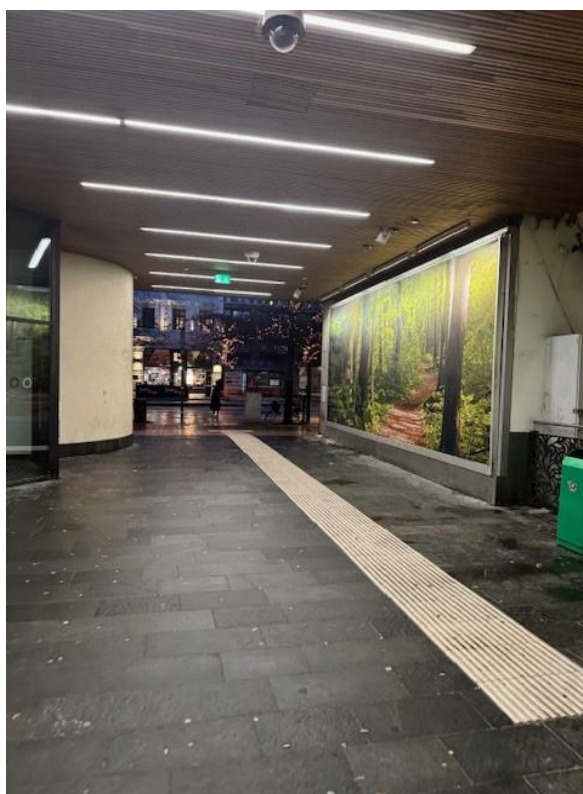
Trappan upp mot gatuplan vid Helsingborg C under kvällstid. Snörester syns på stegen och belysningen riktas främst uppifrån, vilket gör att delar av trappan ligger i skugga. Räcken och väggar i metall och sten skapar tydliga linjer i miljön.

Trapporna upp mot gatuplan och parkeringen (figur 10) är delvis upplysta, men skuggorna mellan stegen gör att ytan upplevs som otydlig. Längs bussterminalen (figur 9) är belysningen funktionell men riktad främst mot körbanan, vilket gör gångytorna mindre synliga. Man ser även att det är någon form av bebyggelse som pågår. Färre personer rör sig här på kvällen, och miljön upplevs stilla och något avskild.



Figur 11.

Bussterminalens inre del vid Helsingborg C under kvällstid. Bilden visar körbanan med hållplatser längs sidorna och en rad takarmaturer som ger ett dämpat, något ojämnt ljus. De gula väggarna och pelarna syns i bakgrunden, medan delar av ytan ligger i skugga. I förgrunden syns ett räcke och en reklamskylt.



Figur 12.

Gångpassage vid bussterminalen på Helsingborg C under kvällstid. Bilden visar en täckt gångväg med ljusa takarmaturer och en ledstråkmarkering i mitten av marken. Väggarna pryds av stor konst, och längre bort i bilden syns utgången mot gatan.

Ser vi till figur 11 och 12 framträder två olika vinklar av bussterminalens entréområde vid Helsingborg C. Ljussättningen varierar tydligt mellan bilderna. I figur 11, som visar den inre delen av terminalen, är belysningen dämpad och ojämn, med flera partier som ligger i skugga. I figur 12, som är tagen från gångpassagen i anslutning till terminalen, är ljuset något starkare och jämnare, vilket gör ytan mer öppen och synlig. Skillnaden i ljusnivå mellan dessa två delar av samma område illustrerar hur belysningen förändras beroende på position och riktning, och hur olika delar av miljön får olika visuella karaktärer under kvällstid.

4.1.4 Fysiska trygghetsfaktorer

De fysiska förutsättningarna vid Helsingborg C varierar tydligt mellan olika delar av området. Belysningen är överlag god, särskilt i och nära stationsbyggnaden där starka ljuskällor och glasväggar bidrar till en ljus och öppen miljö. Längre ut, vid busshållplatser och gångstråk, blir ljuset däremot svagare och mer ojämnt. Vissa delar, särskilt längs trottoarer och cykelbanor, upplevs som mörkare och mindre inbjudande kvällstid.

Överblickbarheten är generellt bra tack vare stationens öppna struktur och glaspartier som ger fri sikt mellan inre och yttre miljöer. Samtidigt skapas skuggor av pelare och skyltar, vilket gör att vissa ytor delvis hamnar utom synhåll.

Renhållningen är relativt bra. Det fanns enstaka skräp på marken, men området gav ett ordnat intryck. Vädskydd, bänkar och gångytor var i gott skick, vilket bidrar till att platsen känns omhändertagen.

Ett flertal övervakningskameror finns både inomhus och utomhus, men de är diskret placerade. De flesta passerar troligen obemärkt förbi dem, men vetskapen om att de finns kan bidra till en ökad känsla av trygghet.

4.1.5 Social närvaro och upplevd ordning

Den sociala närvaron vid Helsingborg C skiftar tydligt mellan dag och kväll. På dagtid är det ett stort flöde av människor - pendlare, studenter, familjer och resenärer. Människor rör sig snabbt mellan bussar, tåg och butiker, och personalen från kollektivtrafiken och restaurangerna finns synliga. Denna rörelse och aktivitet kan bidra till att platsen känns levande och trygg.

När kvällen kommer förändras stämningen. Det blir tystare och antalet personer minskar. Fler står stilla och väntar snarare än att röra sig genom området. Några mindre grupper av ungdomar uppehåller sig kring hållplatserna, och enstaka personer verkar påverkade. Personalens synlighet minskar, och området upplevs mer avskilt.

Tryggheten tycks här hänga samman med närvaron av andra människor. När platsen är livlig och upplyst känns den tryggare, men när rörelsen minskar och grupper står stilla upplevs miljön snabbt annorlunda.

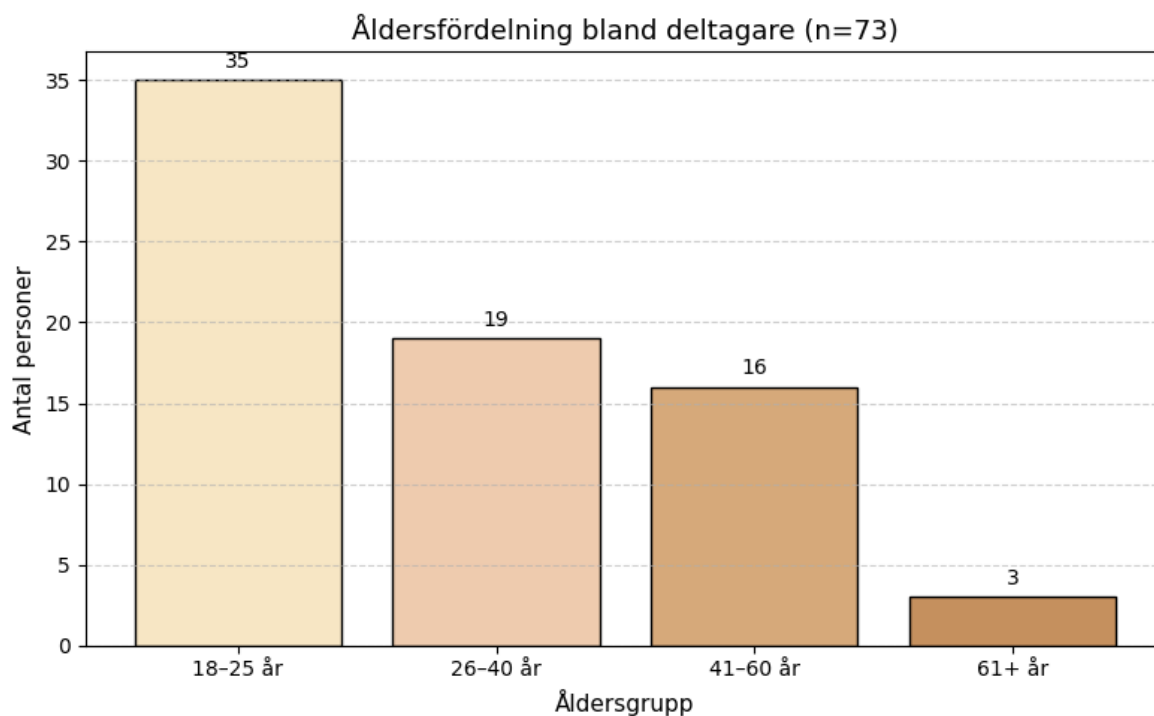
4.2 Enkätens genomförande och urval

Totalt besvarades enkäten av 73 personer, varav 38 kvinnor och 35 män. Enkäten genomfördes under perioden augusti–november 2025.

Kön	Antal	Andel (%)
Kvinnor	38	52%
Män	35	48%

Tabell 1. visar en sammanfattning av urvalet, inklusive könsfördelning och åldersgrupper.

Deltagarna i studien på enkäten representerade en bred variation av åldrar och livssituationer. Som framgår i (figur 13) deltog främst personer i åldern 18–25 år, följt av grupperna 26–40 år och 41–60 år, medan yngre under 18 år och äldre över 61 år utgjorde en mindre andel av svaren.

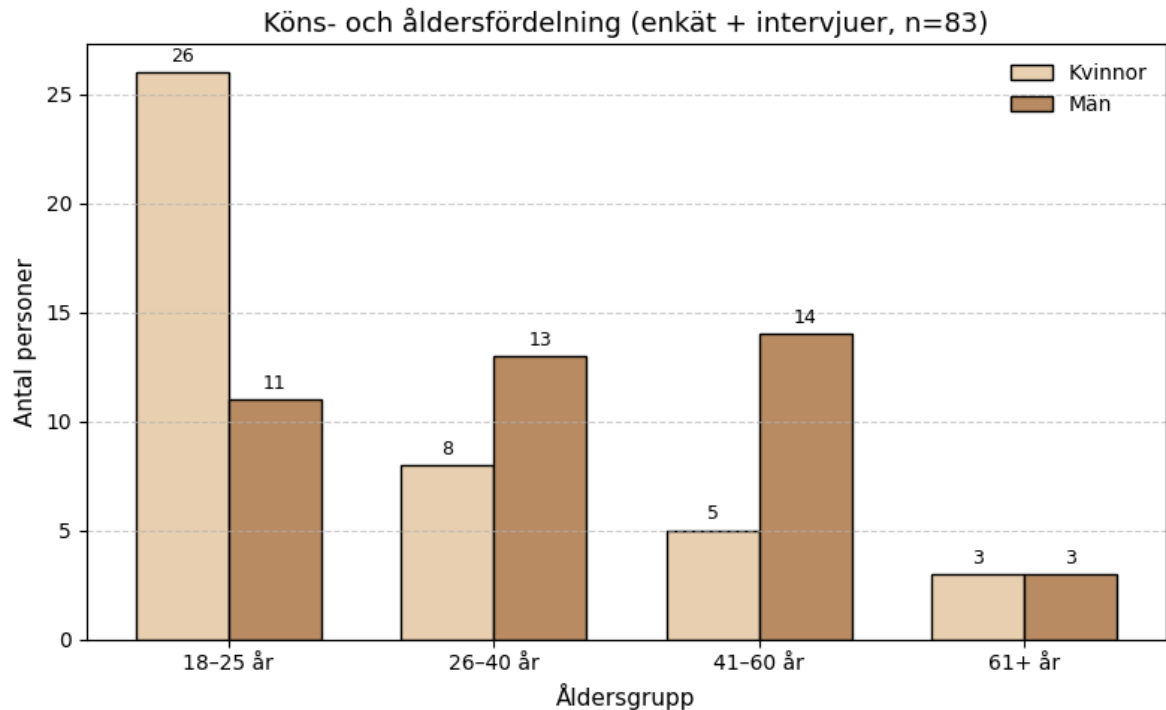


Figur 13. Antal deltagare per åldersgrupp i enkätstudien

Figur 13 visar den sammanslagna köns- och åldersfördelningen för både enkät- och intervjustudien (n = 73). Majoriteten av deltagarna återfinns i åldersgruppen 18–25 år, som utgör cirka 41 % av urvalet. Därefter följer grupperna 26–40 år (24 %) och 41–60 år (22 %), medan den äldsta gruppen, 61 år och äldre, utgör omkring 13 %.

När det gäller könsfördelningen utgör kvinnor 52 % och män 48 % av det totala deltagarantalet. Kvinnor är därmed något överrepresenterade i studien, vilket främst kan kopplas till ett större engagemang i den digitala enkäten. I intervjustudien uppnåddes

däremot en jämn könsfördelning – fem kvinnor och fem män – vilket bidrar till att balansera materialet och möjliggör en mer nyanserad jämförelse mellan könen.



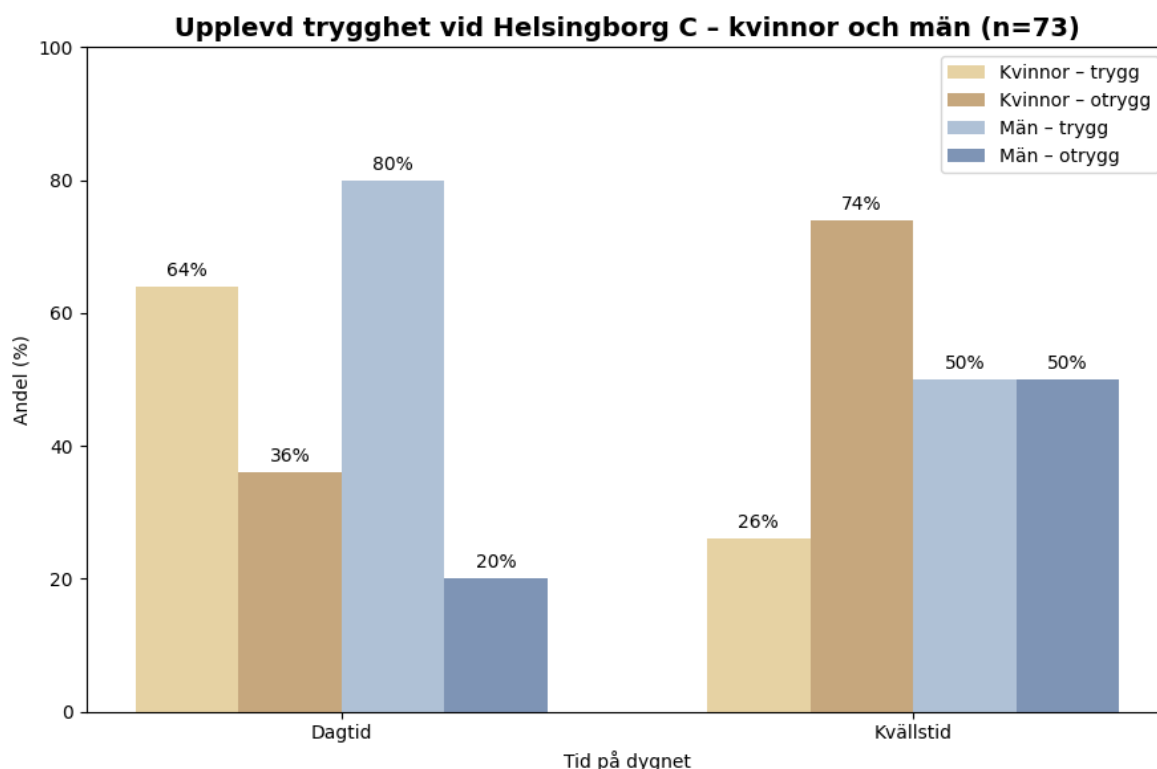
Figur 14. Fördelning av deltagare efter kön och ålder i enkät- och intervjustudien (n = 83)

4.3 (O)trygghet under dagtid

Enkäten innehöll frågan “Känner du dig trygg på Helsingborg C under dagtid?” samt en uppföljande fråga, “Om nej, beskriv gärna varför.”. Syftet var att fånga deltagarnas upplevelser av trygghet under dygnets ljusa timmar och att identifiera situationer eller faktorer som kan bidra till otrygghet.

Resultaten visar att en majoritet av deltagarna känner sig trygga vid Helsingborg C under dagtid. Totalt uppgav cirka 72 % att de känner sig trygga, medan 28 % upplevde någon grad av otrygghet. Det finns en skillnad mellan könen, där 64 % av kvinnorna uppgav att de känner sig trygga dagtid, jämfört med 80 % av männen (se figur 15).

Under kvällstid sjunker trygghetsnivån, vilket framgår av en lägre andel respondenter som uppger att de känner sig trygga. Endast 38 % av deltagarna uppgav att de känner sig trygga, medan 62 % upplevde otrygghet. Skillnaderna mellan könen blir här mer framträdande – endast 26 % av kvinnorna upplever sig trygga kvällstid, jämfört med 50 % av männen. Detta visar att kvällstid är den period då flest deltagare, särskilt kvinnor, upplever oro och undviker platsen på egen hand.



Figur 15. *Upplevd trygghet vid Helsingborg C dag- och kvällstid bland kvinnor och män (enkät, n = 73)*

En kvinna (25 år) upplever snarare att mängden människor i sig skapar otrygghet:

“För mycket människor.”

Otryggheten dagtid tycks alltså inte enbart handla om rädsla för brott, utan snarare om känslan av social oordning och bristande förutsägbarhet i miljön. Det framgår också i männens svar, där tryggheten ofta beskrivs som relativ. En man (33 år) uttrycker detta på ett sätt som visar en ständig vaksamhet:

“Tycker inte det är otryggt men inte tryggt heller – man måste alltid kolla bakom nacken.”

Yngre män nämner dessutom att de upplever otrygghet kopplad till missbruk och kriminalitet, som en man (19 år) uttryckte:

“Nej, eftersom det är mycket knark och sånt.”

Sammantaget visar dessa utsagor att även om dagtid upplevs som mer trygg, präglas platsen av en underliggande social oro. Tryggheten grundas till stor del i närvaron av andra människor, men den kan snabbt förvandlas till otrygghet när den sociala miljön uppfattas som instabil eller oförutsägbar.

4.3.1 (O)trygghet under kvällstid

Enkäten innehöll frågan “Känner du dig trygg på Helsingborg C under kvälls- eller nattetid?” med följdfrågan “Om nej, vad är det som gör dig otrygg?” Syftet här var att undersöka hur trygghetsupplevelsen förändras efter mörkrets inbrott, då den sociala miljön och rörelsemönstren vid stationen skiljer sig markant från dagtid.

Resultaten visar en skillnad jämfört med dagtid. Endast 34 % av deltagarna uppgav att de känner sig trygga under kvälls- eller nattetid, medan 66 % upplever otrygghet. Det finns könsbaserade skillnader i hur respondenterna har svarat, där 22 % av kvinnorna och 46 % av männen uppgav att de känner sig trygga under kvällstid. Skillnaderna illustreras i figur 5, som visar upplevd trygghet vid Helsingborg C uppdelad på kön och tid på dygnet.

De öppna svaren visar att otryggheten under kvällstid främst är socialt betingad. Många deltagare beskrev oro för grupper av män, påverkade personer och stökiga miljöer kring stationen. En yngre kvinna (21 år) berättade:

“Det finns många grupper med ungdomar och äldre män som hänger runt och försöker prata med en.”

Flera kvinnliga deltagare uppgav att otryggheten ofta är kopplad till trakasserier och kränkande beteenden riktade mot unga tjejer:

“Oroväckande kränkningar mot framför allt unga tjejer upplever jag alltid i staden. Män och pojkar som har kvinnoförnedrande åsikter mot tjejer.”

Flera kvinnliga respondenter kopplade också sin otrygghet till påverkade personer och könsrelaterade beteenden, som en kvinna (32 år) uttryckte:

“Fulla gubbar eller allmänt män.”

Även bland männen finns en medvetenhet om platsens problematik, även om de i något högre grad uppger att de känner sig trygga. En man (23 år) beskrev exempelvis:

“Jag kan känna mig otrygg i stan, speciellt om det är en lördagskväll, då det är många berusade folk ute på stan. Jag känner folk som blivit misshandlade.”

Andra män relaterar otryggheten till platsens allmänna rykte och kriminalitet, snarare än till personlig rädsla. En man (26 år) menade:

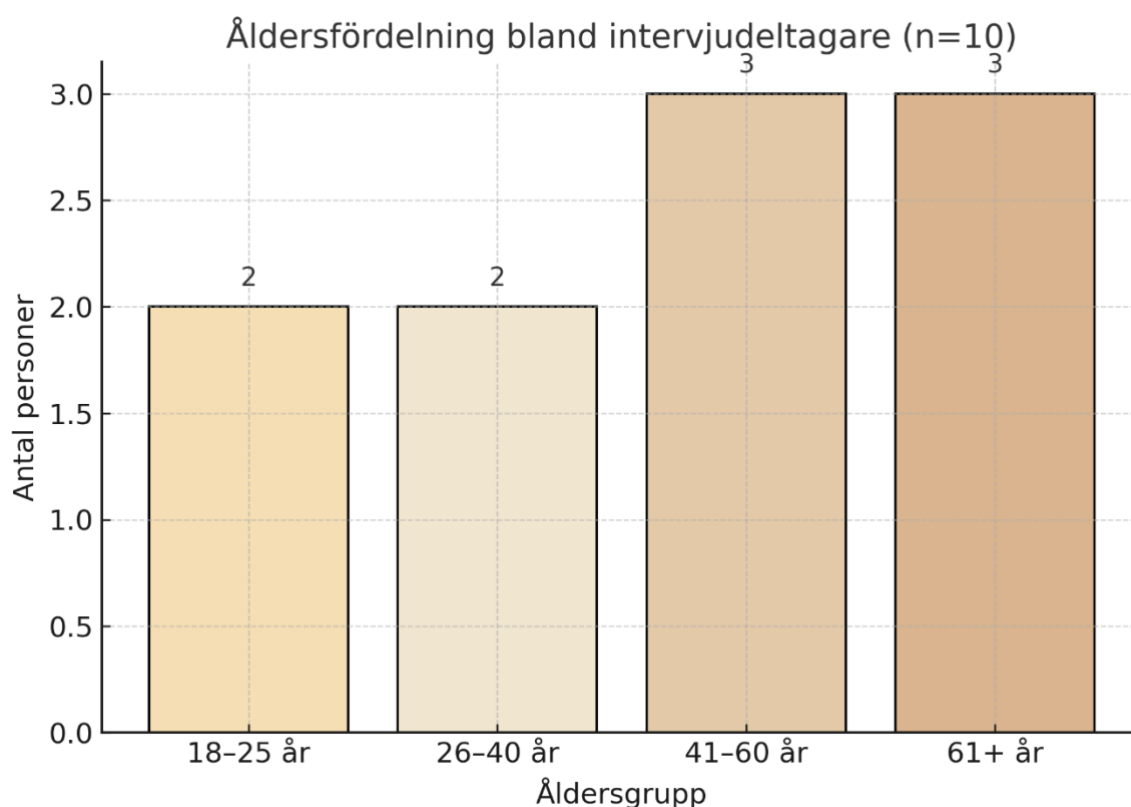
“Staden har blivit kaos, med kriminalitet.”

Sammantaget visar resultaten att otryggheten kvällstid är starkt präglad av sociala faktorer och kön, men också att både kvinnor och män upplever en tydlig oro i miljön kring stationen. Kvinnor beskriver främst en könsbunden rädsla kopplad till trakasserier och mäns närvaro, medan män ofta relaterar sin otrygghet till stök, alkoholpåverkade personer och en upplevd brist på ordning.

4.4 Data från intervjustudien

För att fördjupa och nyansera den bild som framkom genom enkätstudien genomfördes tio semistrukturerade intervjuer med resenärer vid Helsingborg C. Intervjuerna visade att flera deltagare upplevde sig trygga inne på stationen men mer otrygga på vägen dit eller på vägen hem.

Genom de kvalitativa samtalen framkom också att trygghet inte enbart handlar om stationen som fysisk plats, utan om hela reskedjan: vägen till stationen, väntan på tåget, samt resan vidare. Dessa rörelsemönster speglar hur trygghet och otrygghet vävs in i människors vardag, och hur kön och social position påverkar deras möjlighet att röra sig fritt.



Figur 16. Antal intervjudeltagare per åldersgrupp i intervjun

Deltagarna i studien på enkäten representerade av en jämn spridning mellan olika åldersgrupper, där både unga vuxna, medelålders och äldre deltagare var representerade. Denna variation bidrog till att fånga olika perspektiv på trygghet och hur platsen används under olika delar av livet. Se figur 16.

4.4.1 (O)trygghet under dagtid

Under dagtid upplevde de flesta intervjupersoner Helsingborg C som en relativt trygg plats, men tryggheten framstår inte som självklar eller konstant. Den är snarare villkorad av omgivning, social närvaro och personliga strategier. Kvinnorna uttrycker i större utsträckning en villkorad trygghet, medan männen generellt beskriver platsen som trygg under dagtid.

En yngre kvinna (22 år, student) berättade:

“På dagen känns det okej, men på kvällen försöker jag undvika stationen. Det är mörkt och ibland står grupper av killar där som man inte vet hur man ska tolka.”

Hennes uttalande synliggör hur otrygghet kvällstid påverkar trygghetskänslan även på dagen. Trygghet är här inte ett avgränsat tillstånd, utan ett kontinuum — en känsla som byggs upp, testas och ibland förloras beroende på erfarenheter och förväntningar. Att hon “inte vet hur hon ska tolka” grupper av män speglar en osäkerhet inför sociala koder och maktrelationer, där mäns närvaro blir ett potentiellt hot snarare än ett neutralt inslag i miljön.

En 28-årig kvinna, som pendlar dagligen till sitt arbete, uttryckte:

“Jag känner mig tryggare när det är folk omkring. Kvällstid är värst, särskilt om det är tyst.”

Här blir trygghet en balans mellan social kontroll och social oro. Närvaron av andra människor kan både skydda och hota, beroende på sammanhang och tid på dygnet. Kvinnan pekar på en slags villkorad social trygghet, där andra människors närvaro skapar ett skyddande lager — men där frånvaron av rörelse (“när det är tyst”) förstärker otryggheten. Hennes strategi att ibland ringa någon när hon går ensam är ett exempel på hur trygghet förlängs genom det digitala rummet: telefonen blir ett trygghetsredskap.

Den 65-åriga kvinnan (pensionär) reflekterar över en mer strukturell förändring:

“Jag går aldrig själv efter mörkrets inbrott. Jag känner mig inte trygg längre.”

Hennes berättelse visar hur ålder och livserfarenhet interagerar med stadens sociala förändringar. Hon hänvisar till att Helsingborg “inte känns som förr” och kopplar sin otrygghet till en upplevd ökning av stök och social oro.

Männens berättelser skiljer sig tydligt. De beskriver oftast trygghet som självklar och oflekterad, vilket i sig är ett tecken på könsmässig ojämlikhet i upplevelsen av det offentliga rummet. En man (45 år, företagare) konstaterar:

“På dagen känns allt lugnt.”

Det korta, neutrala svaret antyder att trygghet för honom är något självklart i vardagen. Samtidigt kan svarens karaktär också spegla sociala normer kring hur män uttrycker rädsla och trygghet, snarare än en faktisk frånvaro av otrygghet.

En 33-årig man (anställd i centrum) utvecklar resonemanget något mer:

“Jag känner mig inte otrygg för att jag är man, men man blir vaksam. Det har varit mycket skjutningar och bränder i området.”

Här framkommer en annan typ av vaksamhet – inte nödvändigtvis könsbunden, utan situationsbetingad. Mannen beskriver inte personlig rädsla, men hans trygghet påverkas av platsens rykte och tidigare incidenter. I flera kvinnliga situationer kopplas otrygghet till möten med män eller till risken för trakasserier, medan flera manliga respondenter snarare nämner faktorer som kriminalitet, stök och social oro.

4.4.2 (O)trygghet under kvällstid

Männen beskriver generellt en högre grad av trygghet under dagtid, men även deras upplevelse av trygghet minskar under kvällstid. Bland kvinnorna är denna minskning mer påtaglig, där tryggheten i högre grad ersätts av otrygghet. Upplevelsen av trygghet minskar för både kvinnor och män under kvällstid. Samtidigt framgår det i materialet att även män påverkas av den förändrade tryggheten under kvällen.

Många kvinnliga deltagare beskrev hur tryggheten gradvis försvinner när mörkret faller och människor lämnar platsen. En 42-årig butiksanställd kvinna förklarade:

“Jag tar alltid den stora vägen med mycket folk. Hellre går jag en omväg än genom tunneln.”

Detta citat illustrerar hur upplevelser av trygghet kan påverka hur rörelser i det offentliga rummet planeras. Kvinnan beskriver hur hon väljer sina vägar utifrån var hon upplever sig ha bättre överblick och närvaro av andra människor.

Den äldsta kvinnan (65 år, pensionär) beskrev sin trygghetsstrategi mer som ett tillbakadragande än en anpassning:

“Jag går inte ner till stationen själv längre, min man hämtar mig alltid om jag reser sent.”

Här blir könade roller och generationsskillnader tydliga. Hennes lösning på otryggheten är att helt lämna platsen – ett mönster som flera äldre kvinnor delade. Det handlar inte enbart om rädsla, utan om förlorad tillit till det offentliga rummets trygghetssystem. Att “låta sig hämtas” blir en symbolisk handling som återupprättar trygghet genom beroendet av en annan person, ofta en man. Denna strategi kan ses som en konsekvens av hur kvinnor socialiserats till att ta ansvar för sin egen säkerhet – även när ansvaret i praktiken leder till begränsningar i rörelsefriheten.

Bland männen var trygghetskänslan generellt högre, men också mer instrumentell – det vill säga kopplad till en upplevelse av kontroll och förmågan att hantera risker snarare än till själva platsens egenskaper. En yngre man (23 år, student) beskrev det så här:

“Jag är inte rädd, men det är mycket bråk runt stationen. Man vet aldrig vad som händer.”

Uttalandet kan tolkas som ett uttryck för en form av rationell trygghet, där rädsla undviks som begrepp men där en medvetenhet om risk ändå finns närvarande. Vi tolkar detta som att mannen markerar en gräns mellan personlig sårbarhet och yttre hot – otryggheten placeras utanför honom själv, i miljön snarare än i den egna kroppen.

En annan man (50 år, taxiförare) utvecklade resonemanget:

“Jag känner mig trygg i mig själv, men platsen är otrygg. Det är skillnad.”

Uttalandet kan tolkas som en indikation på att trygghet för vissa män upplevs som något inre och personligt – kopplat till självkontroll och tilltro till den egna förmågan – snarare än till platsens faktiska utformning. I vårt material framträder en tendens där män i högre grad

beskriver trygghet som ett individuellt tillstånd, medan kvinnors berättelser oftare relateras till omgivningen och sociala faktorer.

Trots dessa skillnader fanns också gemensamma nämnare. Både kvinnor och män beskrev kvällstid som "stökig" och "oförutsägbart", särskilt i närheten av gångtunnlar, cykelparkeringen och områden där berusade personer ofta samlas. En man (45 år) från tidigare intervju på dagen noterade:

"Det är ett hårdare klimat nu. Mycket våldsamt folk, särskilt på helger."

Detta tyder på att otryggheten också har en social dimension som går bortom kön – en upplevelse av att den offentliga miljön blivit mer kaotisk, mindre kontrollerad och där normer för beteende försvagats.

Kvinnornas förslag på lösningar handlade främst om strukturella förbättringar – som bättre belysning, ökad synlighet av personal och fler människor i rörelse. Männen betonade i något högre grad behovet av auktoritetsnärvaro, exempelvis ordningsvakter och polis.

Skillnaderna bör dock förstås som tendenser snarare än fasta mönster. Studien omfattar ett begränsat antal deltagare, och resultaten kan därför inte generaliseras.

4.5 Faktorer som påverkar trygghetsupplevelsen

I både enkät- och intervjustudierna framkom att deltagarnas upplevelse av trygghet vid Helsingborg C påverkas av flera olika faktorer. De faktorer som oftast lyftes fram rörde den fysiska miljön, den sociala situationen på platsen samt platsens rykte och ordningsnivå.

Flera deltagare beskrev att den fysiska miljön i hög grad påverkar deras upplevelse av trygghet. Bristande belysning, mörka gångar och oöverskådliga passager nämndes som särskilt problematiska, framför allt under kvällstid. Kvinnor beskrev i högre utsträckning att de undviker gångtunnlar eller bakre utgångar när det är mörkt. En kvinna (42 år) berättade:

"Jag tar alltid den stora vägen med mycket folk. Hellre går jag en omväg än genom tunneln."

Hon förklarade vidare att tunneln känns tyst och trång, och att hon ökar tempot varje gång hon passerar där. Observationer på platsen visade också att flera gångvägar vid den norra uppgången och cykelparkeringen hade ojämn belysning och begränsad sikt, vilket bidrog till mörkare partier och sämre överblick.

Utöver de fysiska aspekterna framkom att den sociala miljön har stor betydelse för trygghetsupplevelsen. Många deltagare, särskilt kvinnor, uttryckte oro inför grupper av män, högljudda personer och individer som verkade påverka. En yngre kvinna (21 år) beskrev:

"Det finns många grupper med ungdomar och äldre män som hänger runt och försöker prata med en."

När hon utvecklade sitt resonemang förklarade hon att dessa möten sällan är direkt hotfulla, men att de väcker en känsla av att vara observerad och utsatt. Liknande upplevelser återkom i flera kvinnors berättelser. En annan kvinna (47 år) uttryckte:

“Det är inte bara mörkret, utan att folk ibland skriker eller är påverkade.”

Hon beskrev hur ljud från högljudda samtal och skrik gör att hon känner sig obekväm, även när det inte riktas direkt mot henne.

Bland männen framträdde otrygghet ofta i relation till ordningsstörningar och kriminalitet snarare än till personliga möten. En man (33 år) förklarade:

“Efter att det varit skjutningar och bränder i området känner jag mig mer vaksam. Det är inte direkt rädsla, men en obehaglig känsla.”

Han hade själv inte upplevt några hotfulla situationer, men menade att Helsingborg C “fått ett dåligt rykte” och att detta påverkar hur han uppfattar platsen. En äldre man (63 år) uttryckte en liknande upplevelse:

“Jag går inte dit i onödan. Det är mycket ungdomsgång och folk som skriker. Jag känner mig inte rädd, men jag trivs inte där längre.”

4.6 Anpassningar och beteenden

Intervjuerna visar att flera deltagare anpassar sitt beteende i relation till upplevd otrygghet vid Helsingborg C. Anpassningarna rör bland annat val av vägar, tidpunkter för resor samt strategier för att undvika vissa platser eller situationer. Vissa av samtliga citat är samma som ovan.

En yngre kvinna (22 år, student) beskrev hur hon förhåller sig till stationen beroende på tid på dygnet:

“På dagen känns det okej, men på kvällen försöker jag undvika stationen. Det är mörkt och ibland står grupper av killar där som man inte vet hur man ska tolka.”

I intervjun beskrev hon även att hon ibland ber en vän möta henne eller planerar resan så att hon slipper passera stationen efter mörkrets inbrott. Liknande mönster framkom i flera kvinnors berättelser, där anpassningarna inte enbart sker i stunden utan påverkar hur resor organiseras i förväg.

Liknande anpassningar framkom i flera kvinnors berättelser. En pendlare kvinna (28 år) uttryckte:

“Jag känner mig tryggare när det är folk omkring. Kvällstid är värst, särskilt om det är tyst.”

Hon beskrev att hon ibland ringer någon när hon går ensam från stationen, särskilt under kvällstid. Andra kvinnor nämnde att de väljer större vägar med mer rörelse, undviker gångtunnlar eller försöker minimera tiden de vistas på stationen efter mörkrets inbrott.

En äldre kvinna (65 år, pensionär) beskrev en mer omfattande förändring i sitt resande:

“Jag går aldrig själv efter mörkrets inbrott. Jag känner mig inte trygg längre.”

Hon berättade att hon tidigare ofta reste ensam, men att hon numera alltid ber sin man hämta henne när hon kommer med sena tåg. Hennes berättelse visar hur upplevd otrygghet kan leda till mer långsiktiga förändringar i resvanor.

Även bland männen framkom exempel på anpassningar, även om dessa oftare beskrevs som situationsbundna. Flera män uppgav att de undviker stationen under sena helgkvällar eller försöker hålla sig i rörelse för att inte hamna i oönskade situationer. En man (45 år, företagare) konstaterade:

“På dagen känns allt lugnt.”

Han beskrev att han gärna undviker stationen kvällstid efter att ha sett slagsmål och berusade personer i området. För honom handlade anpassningen främst om att undvika miljöer som upplevs som stökiga.

En man (33 år), som arbetar i centrum, förklarade:

“Jag känner mig inte trygg för att jag är man, men man blir vaksam. Det har varit mycket skjutningar och bränder i området.”

Han berättade att han ibland byter väg hem på kvällarna om han hör att något hänt i närheten. Andra manliga deltagare beskrev liknande strategier, där vaksamhet och anpassning av rörelsemönster används för att hantera upplevd otrygghet i området.

4.7 Förslag till förbättringar

Både enkät- och intervjustudierna visar att deltagarna inte enbart reflekterar över trygghet som en personlig upplevelse – många har också konkreta idéer om hur platsen skulle kunna förbättras för att kännas säkrare. Dessa förslag rör sig på flera nivåer: den fysiska utformningen, den sociala närvaron och den organisatoriska strukturen kring Helsingborg C. Genom att analysera svaren framträder en gemensam förståelse av trygghet som något som kan byggas – genom ljus, öppenhet och mänsklig närvaro.

Flera deltagare lyfte fram belysning som en avgörande faktor för ökad trygghet. Förslagen handlade både om starkare ljus och om en jämnare ljussättning i gångstråk, tunnlar och vid hållplatser. En kvinna (25 år) skrev:

“Jag tycker tryggheten på Helsingborg C kan bli bättre med bättre belysning, öppna ytor där man ser och blir sedd, samt tydliga vägar för gång och cykel.”

Hon betonade vikten av “öppenhet” – att trygghet inte enbart handlar om att undvika mörker, utan om att kunna orientera sig, se och bli sedd. Denna tanke återkommer i flera intervjuer, där kvinnor beskrev hur de väljer vägar med mer ljus eller fler människor. En 42-årig butiksanställd kvinna berättade:

“Jag tar alltid den stora vägen med mycket folk. Hellre går jag en omväg än genom tunneln.”

Genom att kombinera dessa perspektiv blir det tydligt att ljus och överblick inte bara skapar trygghet på ett tekniskt plan, utan också bidrar till social transparens – en känsla av att vara en del av ett gemensamt rum där man kan lita på andras blickar och närvaro.

Andra förslag fokuserade på att förändra miljöns struktur och funktion. En yngre man (19 år) skrev:

“Mer belysning direkt koppling och inte flera gånger busshållplatser inne i vänthall. Massa kameror och mindre utrymme för öppen narkotikahandel.”

Flera manliga intervjupersoner betonade även vikten av ökad närvaro av ordningsvakter eller polis, särskilt under kvällar och helger. En man (45 år) uttryckte:

“Det är ett hårdare klimat nu. Mycket våldsamt folk, särskilt på helger.”

Även platsens utseende och atmosfär lyftes fram i förbättringsförslagen. Vissa deltagare beskrev stationens underjordiska delar som mindre inbjudande och efterfrågade förändringar som kunde göra miljön mer trivsamt. En kvinna (32 år) föreslog:

Ett annat återkommande tema var platsens utseende och atmosfär. En kvinna (32 år) föreslog:

“Renovera tågspåren där nere så det ser trevligare ut. Gillar inte den vita kakeln där nere.”

En äldre man (63 år, pensionär) uttryckte en liknande upplevelse:

“Jag går inte dit i onödan. Det är mycket ungdomsgäng och folk som skriker. Jag känner mig inte rädd, men jag trivs inte där längre.”

Det handlar alltså inte alltid om rädsla i sig, utan om att platsen saknar trygghetens estetik – element som signalerar ordning, omsorg och tillhörighet.

Vissa förbättringsförslag rörde även trafik och rörelsemönster i området. Några deltagare efterlyste minskad biltrafik eller tydligare lösningar för hämtning och lämning av resenärer. En man (40 år) skrev:

“Mindre biltrafik och kanske mer kollektivtrafiklösningar.”

En annan (45 år) efterlyste:

“Mer organiserad parkering till hämtning/lämning av passagerare.”

I materialet framkommer även skillnader mellan hur förbättringsförslag och upplevelser uttrycks i enkäten respektive i intervjuerna. I enkätsvaren, där deltagarna var anonyma, formulerades flera förslag och beskrivningar av otrygghet mer direkt, medan intervjuerna i större utsträckning innehöll resonemang som nyanserade eller tonade ned den egna otryggheten. Detta mönster återfanns bland både kvinnor och män, men var särskilt tydligt i vissa manliga svar.

5 Diskussion

Syftet med denna studie var att undersöka hur trygghet upplevs vid Helsingborg C ur ett genusperspektiv, med fokus på skillnader mellan kvinnor och män samt på de faktorer som påverkar trygghetsupplevelsen. Resultaten visar att trygghet inte är en statisk egenskap hos platsen, utan något som formas, förhandlas och upprätthålls genom vardagliga handlingar, sociala interaktioner och fysiska förutsättningar.

Utifrån studiens första frågeställning – hur kvinnors och mäns upplevelser av trygghet skiljer sig mellan dag- och kvällstid – framträder tydliga mönster. Kvinnor upplever i högre grad otrygghet, särskilt under kvällstid, där endast 20 procent uppgav att de känner sig trygga, jämfört med 40 procent av männen. Skillnaden mellan dag och kväll visar att trygghet är starkt beroende av ljus, rörelse och social närvaro. Flera kvinnor beskrev att de kände sig trygga så länge det “är folk i rörelse”, men att oron ökar när platsen töms på människor och mörkret faller. Detta tyder på att kvinnors trygghet är villkorad – den existerar i relation till omgivningen snarare än som ett konstant tillstånd. Män däremot beskrev trygghet som något som i mindre utsträckning ifrågasattes, vilket kan tolkas som att de oftare utgår från det offentliga rummet som tillgängligt, även om de samtidigt lyfte vissa faktorer som kunde påverka tryggheten. Dessa skillnader bekräftar tidigare forskning (Valentine, 1989; Pain, 2001), där kvinnors närvaro i staden ofta sker på villkor av vaksamhet och riskmedvetenhet.

Resultaten visar vidare att trygghetsupplevelser formas i samspelet mellan fysiska och sociala faktorer. Kvinnor lyfter i högre grad den fysiska miljön som avgörande för deras trygghet – särskilt belysning, överblickbarhet och tydlighet i gångstråk. Mörka tunnlar, oöverskådliga passager och bristande ljus nämns som centrala orsaker till otrygghet, vilket gör att platsens utformning påverkar kvinnors rörelsemönster på ett konkret sätt. Flera beskrev hur de hellre väljer längre vägar för att undvika mörka partier vid stationen. Män däremot tenderar att relatera sin otrygghet till sociala faktorer som berusade personer, stök eller oro kopplad till kriminalitet. Skillnaden tycks alltså inte ligga i upplevd risk i sig, utan i hur denna risk beskrivs och hanteras i materialet. Dessa resultat ligger i linje med Trafikverkets (2022:012) och Boverkets (2010) beskrivningar av att trygghet i trafikmiljöer påverkas både av platsens utformning och av den sociala aktiviteten på platsen.

Trygghet framträder också som något dynamiskt och kontextberoende. Observationerna vid Helsingborg C visade att tryggheten varierar tydligt över dygnet: dagtid präglas miljön av rörelse, ljus och social aktivitet, medan kvällstid kännetecknas av stillhet, ojämn belysning och minskad mänsklig närvaro. Dessa resultat överensstämmer med Trafikverkets riktlinjer i *Vägar och gators utformning* (2020), där man betonar att trygghetsupplevelsen påverkas av faktorer som ljus, överblickbarhet och mänsklig närvaro. Observationerna visar att platsen inte upplevs otrygg enbart för att den saknar ljus, utan för att dess sociala rytmer förändras – när människor försvinner ur rummet försvinner också tryggheten.

I den tredje frågeställningen, som berör hur människor anpassar sitt beteende för att öka sin trygghet, framstår i materialet vissa könsspecifika strategier. Många kvinnor beskrev ett

slags vardagligt "säkerhetsarbete", såsom att undvika vissa stråk, ta omvägar, ringa någon under promenaden eller be en familjemedlem möta upp vid stationen. Dessa beskrivningar visar hur trygghet i detta sammanhang framstår som något som aktivt hanteras snarare än något som upplevs som givet. Strategierna framstår som inlärd och ofta återkommande, och de tycks påverka kvinnors rörelsefrihet i staden på ett konkret sätt.

Män beskrev i materialet sina anpassningar som mer begränsade och tillfälliga, exempelvis att undvika vissa områden sena helgkvällar för att "slippa stök", snarare än av uttalad rädsla. Sammantaget framstår dessa skillnader i materialet som kopplade till sociala normer kring kön, där kvinnor i högre grad förhåller sig till upplevd risk, medan män i större utsträckning beskriver sina anpassningar som situationsbundna.

Resultaten från intervjuerna visar även skillnader i hur trygghet uttrycks mellan könen. Mäns trygghet framstår ofta som självklar, medan kvinnors upplevelser präglas av reflektion och vaksamhet. Samtliga män i intervjuerna uppgav att de kände sig trygga, trots att enkätsvaren visar att en del faktiskt upplever otrygghet. Detta kan förstås i ljuset av maskulinitetsnormer, där det socialt anses ovanligt för män att uttrycka rädsla i offentliga miljöer (Connell, 2005; Day, 2003). Den otrygga mannen passar sämre in i den kulturella föreställningen om maskulinitet, vilket gör det svårare för män att öppet tala om oro eller utsatthet. Den skillnad som uppstod mellan enkät- och intervjusvaren tyder på att anonymiteten i enkäten gjorde det lättare för män att uttrycka otrygghet. Det antyder att trygghet inte bara handlar om platsens fysiska egenskaper, utan också om sociala normer och förväntningar på hur män och kvinnor får tala om sina känslor.

Forskning stöder detta mönster. Day, Stump och Carreon (2003) visar att män ofta omformulerar upplevelser av rädsla till känslor som irritation eller vaksamhet för att bevara kontroll. Brownlow (2005) menar att mäns rädsla sällan erkänns i samhällsdiskursen, vilket bidrar till att trygghet för män ofta likställs med att inte visa sårbarhet. Skillnaden mellan enkät och intervju vid Helsingborg C kan därför förstås som ett uttryck för dessa sociala mönster: anonymitet möjliggör ärlighet, medan den sociala situationen i en intervju förstärker kravet på kontroll. Detta belyser vikten av att se trygghet inte bara som en fysisk eller psykologisk fråga, utan som en social praktik där kön och normer samspelar.

Trots att kvinnors otrygghet generellt är mer omfattande visar resultaten att även en betydande del av män upplever otrygghet vid Helsingborg C, något som ofta osynliggörs i statistiska studier. Det ligger i linje med tidigare forskning som visar att mäns trygghetsupplevelser sällan uppmärksammas (Day et al., 2003; Brownlow, 2005). Män tenderar att relatera sin oro till hot från andra män, berusade personer eller social oordning snarare än till könsrelaterade hot, vilket illustrerar hur trygghetsupplevelser formas i samspelet mellan kön, sociala normer och miljö.

Trygghet handlar inte bara om hur människor beter sig eller känner, utan också om hur platsen är utformad. Faktorer som belysning, sikt och hur människor rör sig i området påverkar starkt hur tryggt en plats upplevs (Boverket, 2010a).

I planeringsdokument som *TRAST* (SKR, Trafikverket & Boverket, 2015) betonas att trygghet, säkerhet och tillgänglighet hänger ihop och behöver ses som en helhet. Det handlar inte bara om själva stationen, utan även om vägen dit och därifrån. Flera personer i vår studie beskrev att de kände sig mest otrygga just i dessa delar – till exempel i tunnlar, gångstråk eller vid cykelparkeringen.

Även *Vägar och gators utformning* (Trafikverket, 2020) framhåller att tydliga siktlinjer och bra belysning gör det lättare att orientera sig och känna kontroll, vilket i sin tur kan bidra till en större känsla av trygghet. Våra observationer vid Helsingborg C visar att skillnader i ljus och överblick påverkar hur människor upplever platsen, särskilt i övergångar mellan ljusa och mörka områden, som vid den norra uppgången.

När resultaten sätts i relation till syftet framträder trygghet i detta material som en komplex, könad och relationell process. Kvinnors upplevelser av otrygghet handlar här inte enbart om fysisk fara, utan om en återkommande förhandling mellan att delta i det offentliga rummet och att skydda sig från potentiella risker. Mäns beskrivningar av trygghet präglas i studien i högre grad av en självklarhet i rummet, där närvaron inte upplevs behöva legitimeras eller ifrågasättas. Dessa skillnader kan förstås som uttryck för hur trygghet formas i relation till sociala sammanhang, normer och maktrelationer, snarare än som enbart en individuell känsla.

Metodologiskt finns samtidigt vissa begränsningar. Enkäten spreds huvudsakligen via sociala medier, vilket kan ha bidragit till en överrepresentation av yngre deltagare och personer med intresse för samhällsfrågor. Det gör att resultaten inte kan generaliseras till hela befolkningen runt Helsingborg C. Antalet intervjuer var dessutom relativt få, vilket begränsar variationen i erfarenheter. Observationerna genomfördes under en kort tidsperiod, vilket innebär att eventuella säsongsvariationer eller långsiktiga förändringar inte fångades upp. En annan möjlig svaghet är att forskarnas närvaro under observationerna kan ha påverkat miljön, vilket Bryman (2018) lyfter som en vanlig utmaning i fältstudier. Frågornas formulering och respondenternas vilja att ge socialt önskvärda svar kan också ha påverkat resultatet. Samtidigt kan enkäternas anonymitet ha möjliggjort större öppenhet, särskilt hos manliga deltagare.

Ett ytterligare förbättringsområde gäller balansen mellan könen i studiens fokus. Eftersom tidigare forskning i högre grad behandlar kvinnors upplevelser av otrygghet, fanns ett rikare teoretiskt underlag för att analysera dessa aspekter. Det kan ha bidragit till att männens perspektiv inte fick samma djup i analysen, trots att deras erfarenheter också visade sig vara betydelsefulla. I framtida studier skulle ett mer jämnt fokus mellan könen kunna ge en mer komplett bild av hur trygghet upplevs och uttrycks i urbana miljöer.

Referenslista

Boverket. (2022). *Plats för trygghet – Inspiration för stadsutveckling*. Karlskrona: Boverket.
Hämtad från https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2010/plats_for_trygghet.pdf

Boverket. (2024). *Trygga och jämställda stads- och boendemiljöer*. Karlskrona: Boverket. Hämtad från <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2024/trygga-och-jamstallda-stads--och-boendemiljoer.pdf>

Beebeejaun, Y. (2017). *Gender, urban space, and the right to everyday life*. *Journal of Urban Affairs*, 39(3), 323–334. <https://doi.org/10.1080/07352166.2016.1255526>

Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>

Bremer Gagnesjö, S. (2021). Kollektivtrafikens könstyranni. I M. Rönnblom, I. Linander, & L. Sandberg (Red.), *(O)tryggt? Texter om makt, plats och motstånd* (s. 235–259). Premiss förlag.

Brottsförebyggande rådet [Brå]. (2023). *Nationella trygghetsundersökningen 2023*. Stockholm: Brå. Hämtad från <https://bra.se/amnen/otrygghet-och-oro-for-brott>

Brottsförebyggande rådet [Brå]. (2024). *Statistik från enkätundersökningar – Nationella trygghetsundersökningen*. Hämtad från <https://bra.se/statistik/statistik-fran-enkatundersokningar/nationella-trygghetsundersokningen>

Bryman, A. (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder* (3:e uppl.). Malmö: Liber.

Brownlow, A. (2005). *A geography of men's fear*. *Geoforum*, 36(5), 581–592. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2004.11.005>

Creswell, J. W., & Plano Clark, V. L. (2017). *Designing and conducting mixed methods research* (3rd ed.). Thousand Oaks, CA: Sage.

Connell, R. W. (2005). *Masculinities* (2nd ed.). Polity Press Hämtad från: PDF från *Gender and Masculinities* (den länk du skickade): <https://genderandmasculinities.wordpress.com/wp-content/uploads/2017/02/robert-w-connell-masculinities-second-edition-3.pdf>

Day, K., Stump, C., & Carreon, D. (2003). *Confrontation and loss of control: Masculinity and men's fear in public space*. *Journal of Environmental Psychology*, 23(3), 311–322. [https://doi.org/10.1016/S0272-4944\(03\)00024-0](https://doi.org/10.1016/S0272-4944(03)00024-0)

Güney, M. E., Ay, F., Tuncay, B., Tanrıverdi, S., Şanlı, N., & Akbudak, H. (2022). *Assessment of green areas criteria regarding women-friendly city concept: case study of Çiğli*. *Cogent Social Sciences*, 8(1), 2148418. <https://doi.org/10.1080/23311886.2022.2148418>

European Parliament. (2018). *Dataskyddsförordningen (GDPR)*. Hämtad från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/kommittedirektiv/dataskyddsförordningen-behandling-av_h4b152/

Hudson, C., & Rönnblom, M. (2020). *Is an "other" city possible? Using feminist utopias in creating a more inclusive vision of the future city*. https://www.researchgate.net/publication/341637790_Is_an_'other'_city_possible_Using_feminist_utopias_in_creating_a_more_inclusive_vision_of_the_future_city

Holmberg, B., & Hydén, C. (2002). *Trafiken i samhället: Grunder för planering och utformning*. Lund: Studentlitteratur.

Integritetsskyddsmyndigheten [IMY]. (u.å.). *Om dataskydd och integritet*. Hämtad från <https://www.imy.se>

Inajetovic-Z., E., m.fl. (2024). *Trygghet i det offentliga rummet: En studie av kvinnors upplevelser av urbana miljöer*. Uppsala: Sveriges lantbruksuniversitet (SLU). Hämtad från <https://stud.epsilon.slu.se/20373/1/inajetovic-z-et-al-20240806.pdf>

Koglin, T. (2021). *Mobility and public space: An examination of gendered mobility and inclusion*. Lund: K2 – Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik. Hämtad från https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_working_paper_2021_13.pdf

Larsson, A., & Jalakas, A. (2014). *Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv*. Lund: Författarna.

Loukaitou-Sideris, A. (1999). Hot spots of bus stop crime: The importance of environmental attributes. *Journal of the American Planning Association*, 65(4), 395–411. Hämtad från <https://www.jstor.org/stable/20000063>

Lunds Tekniska Högskola. (u.å.). *Om Campus Helsingborg*. Lunds universitet. Hämtad från <https://www.lu.se/lth/campus-helsingborg>

Lunds Tekniska Högskola. (u.å.). *LTH Campus Helsingborg*. Hämtad från <https://www.student.lth.se/lth-campus/>

Okänd författare. (u.å.). *DiVA-publicerad rapport om trygghet och urbana miljöer*. Hämtad från <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:833931/FULLTEXT01.pdf>

Pain, R. (2020). Gender, fear and mobility: The social consequences of fear of crime. *Geoforum*, 110, 1–9. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2020.06.003>

Paulsson, U. (2020). *Examensarbeten – att skriva uppdragsbaserade uppsatser och rapporter*. Lund: Studentlitteratur.

Persson, H. (2024). *Otrygghetens geografi: En studie av vad som påverkar tryggheten och oron för brott i Helsingborgs bostadsområden*. Helsingborg: Helsingborgs stad,

Avdelningen för strategisk samhällsplanering.

Hämtad från <https://media.helsingborg.se/uploads/networks/1/2024/10/otrygghetens-geografi-240923.pdf>

Polisen. (2024). *Polisens trygghetsmätning 2024: Summering av Helsingborgs resultat*. Stockholm: Polismyndigheten.

Hämtad från https://media.helsingborg.se/uploads/networks/1/2024/11/polisens-trygghetsmatning-2024_sammanfattning.pdf

Regeringskansliet. <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2003/06/sou-200367>

Riksdagen. (2018). *Lag (2018:218) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataskyddsförordning*. Hämtad från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2018218-med-kompletterande-bestammelser_sfs-2018-218/

Riksdagen. (2023). *Campus Helsingborg*. Hämtad från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/motion/campus-helsingborg_gp02ub379/

Riksdagen. (2023). *Skriftligt svar om högskoleutbildningar i Helsingborg*. Hämtad från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/skriftlig-fraga/hogskoleutbildningar-i-helsingborg_hf02sf1233/

Rutberg, M. (2021). *Kvinnors rörelsemönster och upplevelser av trygghet i urbana miljöer*. Uppsala: Sveriges lantbruksuniversitet (SLU).

Hämtad från https://stud.epsilon.slu.se/16987/1/rutberg_s_210528.pdf

SKR, Trafikverket & Boverket. (2015). *TRAST – Trafik för en attraktiv stad*. Stockholm: Sveriges Kommuner och Regioner.

Stjernborg, V., & Rutberg, S. (2021). *Upplevd otrygghet i anknytning till kollektivtrafiken i Malmö*. K2 Working Paper 2021:13. Lund: K2 – Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik.

https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_working_paper_2021_13.pdf

Sveriges Television [SVT]. (2024). *Allt fler känner sig otrygga utomhus på kvällen*. Hämtad från <https://www.svt.se/nyheter/inrikes/allt-fler-kanner-sig-otrygga-utomhus-pa-kvallen>

Svensson, A. (2023). *Trygghet i stadens rum: belysning och gestaltning som planeringsverktyg*. Uppsala: Sveriges lantbruksuniversitet (SLU).

SOU 2003:67. (2003). *Kollektivtrafik med människan i centrum*. Kommunikationsdepartementet.

Trafikverket. (2020). *Vägar och gators utformning (VGU)*. Borlänge: Trafikverket.

Valentine, G. (1989). The geography of women's fear. *Area*, 21(4), 385–390.
Hämtad
från https://www.miguelangelmartinez.net/IMG/pdf/1989_Valentine_The_Geography_of_Women_s_Fear.pdf

Vetenskapsrådet. (2017). *God forskningssed*. Stockholm: Vetenskapsrådet.
<https://www.vr.se/analys/rapporter/vara-rapporter/2017-08-29-god-forskningssed.html>

Yin, R. K. (2018). *Case study research and applications: Design and methods* (6th ed.). Thousand Oaks, CA: Sage.

Bilaga

Bilaga 1. Enkäten



Kvinnors och mäns upplevelser av trygghet på Helsingborg C

Hej!

Vi är två studenter vid Lunds universitet som läser till Högscoleingenjör i Byggt teknik. Just nu skriver vi vårt examensarbete, som också är den sista delen i våra studier innan vi tar examen.

Vårt arbete handlar om upplevd trygghet på Helsingborgs centralstation, med särskilt fokus på skillnader mellan kvinnor och män. Trygghet är ett viktigt samhällsämne som ligger oss varmt om hjärtat, och därför har vi valt att fördjupa oss i detta.

Vi skulle bli väldigt tacksamma om du vill ta dig tid att svara på enkäten. Dina svar är anonyma och kommer enbart att användas för vårt examensarbete. Genom att delta hjälper du oss inte bara att slutföra vår utbildning, utan också att bidra till kunskap om hur stationsmiljöer kan göras tryggare och mer inkluderande för alla.

För att vi ska få ett så brett och jämnt underlag som möjligt, får du gärna dela enkäten vidare till andra, ju fler perspektiv vi får in, desto bättre kan vi undersöka frågan ordentligt.

1. Kön:

☐ Kvinna

☐ Man

...

2. Ålder:

☐ -18

☐ 18–25

☐ 26–40

☐ 41–60

☐ 61+

3. Känner du dig trygg på Helsingborg C under dagtid?

☐ Ja

☐ Nej

3.1 Om nej, beskriv gärna varför:

Kort svarstext

4. Känner du dig trygg på Helsingborg C under kvälls- eller nattetid?

☐ Ja

☐ Nej

4.1 Om nej, vad är det som gör dig otrygg?

Kort svarstext

5. Har du någon gång undvikit att använda Helsingborg C på grund av otrygghet?

☐ Ja

☐ Nej

6. Tycker du att belysningen på och omkring stationen är tillräcklig för att känna trygghet?

☐ Ja

☐ Nej

7. Upplever du att det finns tillräcklig närvaro av trygghetsskapande personal (väktare, ordningsvakter, polis)?

☐ Ja

☐ Nej

7.1 Om nej, vad skulle du vilja se mer av?

Kort svarstext

.....

8. Har du någon gång upplevt hot, trakasserier eller våld på eller i anslutning till Helsingborg C?

☐ Ja

☐ Nej

8.1 Om ja, beskriv kort situationen:

Kort svarstext

9. Brukar du anpassa ditt beteende (t.ex. välja annan väg, tidpunkt eller färdstätt) för att känna dig trygg på Helsingborg C?

☐ Ja

☐ Nej

9.1 Om ja, hur gör du?

Kort svarstext

10. Har du någon gång bett en vän/familjemedlem följa dig till/från stationen för att du ska känna dig trygg?

☐ Ja

☐ Nej

...

11. Vilka åtgärder tycker du skulle öka tryggheten på Helsingborg C? (Du kan välja flera)

☐ Bättre belysning (t.ex. fler ljuspunkter, jämnare ljussättning)

☐ Fler ordningsvakter/väktare

☐ Fler kameror

☐ Mer folkliv (fler butiker/kaféer öppna)

☐ Förbättrad sikt och överblickbarhet (färre skymda hörn, öppna ytor)

☐ Tillgänglighetsanpassning (t.ex. bättre orientering för synskadade, trygg hiss/belysta trappor)

☐ Övrigt:

12. Har du egna förslag på hur tryggheten kan förbättras på Helsingborg C – ur ett bygg- och planeringsperspektiv (t.ex. förändringar i utformning, material, trafiklösningar, grönområden)?

Lång svarstext
.....

Bilaga 2. Intervjufrågor

Intervjufrågor

Bakgrund

- Hur gammal är du?
- Vad har du för sysselsättning?
- Bor du i Helsingborg? Om inte, var bor du?

Vardag och rörelse

- Vilka platser brukar du oftast besöka i Helsingborg C?
- Hur tar du dig vanligtvis dit (t.ex. buss, tåg, cykel, till fots)?
- Vilken betydelse har Helsingborg C för dig i vardagen?

Trygghet och otrygghet

karta över Helsingborg C som stöd

- Hur upplever du tryggheten i området kring Helsingborg C?
 - o Skiljer det sig mellan dag och kväll?
- Kan du beskriva en situation där du känt dig otrygg på eller i närheten av stationen?
- Kan du beskriva en situation där du känt dig **trygg**?
- Har du någon gång valt att ändra dina resvanor på grund av otrygghet (t.ex. bytt väg, rest vid andra tider, valt bort kollektivtrafik)?
- Tycker du att kvinnor och män upplever tryggheten kring Helsingborg C på olika sätt?
 - o Om ja, hur tror du det kommer sig?

Vägen till och från stationen

- Hur brukar du ta dig till och från stationen?

- Känner du dig trygg längs vägen dit och hem?
 - o Spelar tid på dygnet någon roll?
- Är det någon plats längs vägen som känns extra trygg eller otrygg?

Stationen

- Hur skulle du beskriva själva stationen (miljö, belysning, människor, personal)?
- Är det något särskilt på stationen som påverkar din känsla av trygghet?
- Upplever du någon skillnad i trygghet mellan kvinnor och män på stationen?

Avslutning

- Vad tycker du skulle kunna förbättra tryggheten vid Helsingborg

