

Lina Naoroz Bråten

## **Kvinnelige fotgjengere og opplevd trygghet**

Hvordan kan fysisk planlegging og utforming ta mer hensyn til kvinnelige fotgjengeres frykt for kriminalitet og vold i byområder?

Masteroppgave i Fysisk planlegging

Veileder: Helge Hillnhütter

Juni 2020



Lina Naoroz Bråten

# Kvinnelige fotgjengere og opplevd trygghet

*Hvordan kan fysisk planlegging og utforming ta mer hensyn til kvinnelige fotgjengeres frykt for kriminalitet og vold i byområder?*

Masteroppgave i Fysisk planlegging

Veileder: Helge Hillnhütter

Juni 2020

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet

Fakultet for arkitektur og design

Institutt for arkitektur og planlegging





## MASTEROPPGAVE 2020

TILGJENGELIGHET: ÅPEN

FAGOMRÅDE: Fysisk planlegging	DATO: 22.06.2020	ANTALL SIDER: 16 + 130 + 14	VEDLEGG: 4
----------------------------------	---------------------	--------------------------------	---------------

## TITTEL:

Kvinnelige fotgjengere og opplevd trygghet - Hvordan kan fysisk planlegging og utforming ta mer hensyn til kvinnelige fotgjengeres frykt for kriminalitet og vold i byområder?

## UTFØRT AV:

Lina Naoroz Bråten

## EKSTRAKT:

Befolkningsvekst skjer først og fremst i byer, og dette gir økt transportbehov. 'Nullvekstmålet' er satt for at fremtidig økning i persontransport skal skje med bærekraftige transportvalg. For å nå målet, må flere mennesker bruke gange som transportform. Kvinner i byer er gruppen som opplever størst frykt for kriminalitet og vold, og frykten begrenser manges mobilitet til fots. Masteroppgaven skal dermed besvare følgende problemstilling: *Hvordan kan fysisk planlegging og utforming ta mer hensyn til kvinnelige fotgjengeres frykt for kriminalitet og vold?* Det er utarbeidet tre forskningsspørsmål for å besvare problemstillingen:

1. Hva innebærer utrygghetsopplevelsen og hvilke konsekvenser har den for kvinners atferd og rutevalg?
2. Hvilke byområder opplever kvinnelige fotgjengere som utrygge og hvilke fysiske kjennetegn har disse områdene?
3. På hvilken måte arbeides det for å inkludere 'kvinnelige fotgjengeres opplevde trygghet' i fysisk planlegging i Trondheim kommune?

Resultatene i oppgaven er innhentet ved bruk av kvalitative og kvantitative tilnærminger, herunder en spørreundersøkelse med kvinnelige fotgjengere, oppfølgingsintervju med syv respondenter som er bosatt i Trondheim kommune og en spørreundersøkelse med byplanleggere i Trondheim kommune.

Resultatene gir grunnlag for å etterspørre kjønnsperspektiver i fysisk planlegging og utforming. De empiriske resultatene viser at mange kvinner frykter kriminalitet og vold i offentlige rom, og at frykten påvirker deres mobilitet til fots. Fysiske karakteristikk påvirker kvinnenes trygghetsopplevelse, og særlig mangelfull belysning, fravær av mennesker og manglende siktlinjer har negativ effekt på tryggheten. I tillegg viser resultatene at planleggerne i kommunen har lite søkelys på kvinners opplevde trygghet spesifikt. Det eksisterer ikke overordnede føringer eller lovverk som adresserer kvinners opplevde trygghet direkte. Det gir grunnlag for å argumentere for at et mer spesifisert lovverk med krav om oppfølging i praksis kan bidra til å adressere kvinners opplevde trygghet til fots.

## STIKKORD:

trygghet, opplevd trygghet, kriminalitet og vold, kvinner, kjønn, fotgjengere, gange, bærekraftig byutvikling, fysisk planlegging, byutforming, kriminalitetsforebygging

## VEILEDER:

Helge Hillnhütter



## **INSTRUKS FOR MASTEROPPGAVEN**

Besvarelsen leveres under fullt navn og med erklæring fra kandidaten om at hun/han har utført arbeidet selvstendig.

Kandidaten skal redegjøre for hvem hun/han har rådført seg med, faglitteratur som er brukt og eventuell annen assistanse.

.....

## **ERKLÆRING**

Jeg erklærer med dette at jeg har fulgt gjeldende instruks for utarbeidelse av masteroppgaven ved Fakultet for arkitektur og design, NTNU

Trondheim, 22. juni 2020

*Lina Maor Bråten*



# Forord

Denne oppgaven markerer avslutningen på min masterutdanning i fysisk planlegging ved Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.

Helge Hillnhütter har veiledet meg i arbeidet med masteroppgaven, og jeg takker han for gode ideer, kritiske kommentarer og tro på arbeidet. Bente Skattør i Oslo Politidistrikt, Tanu Priya Uteng i Transportøkonomisk Institutt, Hilde Refstie ved Institutt for geografi (NTNU) og Terje Lunde i Trøndelag Politidistrikt, takker jeg for interesse for oppgaven og deling av fagkunnskaper. Mine informanter vil jeg takke for at de velvillig stilte til intervju, selv i en tid hvor fysisk distansering har vært normen på grunn av Covid-19-pandemien. I tillegg rettes en takk til familie og venner for diskusjoner og kritiske blikk. En spesiell takk til min samboer for tålmodighet i hjemmekontortiden under Covid-19-pandemien, fisketurer og oppfriskningskurs i norsk rettskriving. Til slutt takker jeg mine studiekamerater for to intensive, morsomme og lærerike år.

Alle bilder og tabeller der kilde ikke er oppgitt er utarbeidet av meg. Feil og mangler i oppgaven er selvsagt mine egne.

Lina Naoroz Bråten

Trondheim, juni 2020



# Sammendrag

Befolkningsvekst skjer først og fremst i byer og større tettsteder, og dette gir økt transportbehov. 'Nullvekstmålet' er satt for at fremtidig økning i persontransport skal skje med bærekraftige transportvalg. For å nå målet, må flere mennesker bruke gange som transportform. For at flere skal gå mer, må det legges til rette for at fotgjengere opplever det trygt å gå. Av oppgaven går det tydelig fram at kvinner i byer er gruppen som opplever størst frykt for kriminalitet og vold, og at frykten begrenser manges mobilitet til fots. Oppgaven undersøker hvordan fysisk planlegging og utforming kan ta mer hensyn til kvinnelige fotgjengeres frykt for kriminalitet og vold i byområder.

I oppgaven presenteres teori om kvinners utrygghet i byrom og kriminalitetsforebyggende og trygghetsskapende planleggingsprinsipper. En gjennomgang av overordnede føringer bidrar til å forstå hvordan det tas hensyn til kvinnelige fotgjengeres frykt i 2020. Gjennom en spørreundersøkelse med kvinnelige fotgjengere samt oppfølgingsintervjuer med kvinner i Trondheim undersøker oppgaven hva utrygghetsopplevelsen innebærer og hvordan den påvirker atferd og rutevalg. Disse empiriske studiene viser også til fysiske kjennetegn ved utrygge byområder. En spørreundersøkelse med planleggere i Trondheim gir innsikt i hvordan kommunen inkluderer kvinnelige fotgjengeres opplevde trygghet i sitt planarbeid.

Resultatene gir grunnlag for å etterspørre kjønnsperspektiver i fysisk planlegging og utforming. De empiriske resultatene viser at mange kvinner frykter kriminalitet og vold i offentlige rom, og at frykten påvirker deres mobilitet til fots. Mange fysiske karakteristikk påvirker kvinnenes trygghetsopplevelse, og særlig mangelfull belysning, fravær av mennesker og manglende oversikt og siktlinjer har negativ effekt på tryggheten. I tillegg viser resultatene at planleggerne i kommunen har lite fokus på kvinners opplevde trygghet i planarbeidet. Det eksisterer ikke overordnede føringer eller lovverk som adresserer kvinners opplevde trygghet direkte. Det gir grunnlag for å argumentere for at et mer spesifisert lovverk med krav om oppfølging i praksis kan bidra til å rette søkelys på kvinners opplevde trygghet til fots.

Fysisk planlegging og utforming kan vise mer hensyn til kvinnelige fotgjengeres frykt for kriminalitet og vold. Trygghet er et av menneskers grunnleggende behov. Når en ikke er trygg i sine omgivelser, får det konsekvenser for mobiliteten til fots. Hensikten med å rette søkelys på kvinnelige fotgjengere er ikke å skape byområder som er tilrettelagt kun for kvinner. Kjønnsperspektiver kan bidra til å skape byer hvor en større del av befolkningen føler seg trygge til fots og dermed bruker gange som transportform.

# Abstract

Population growth happens first and foremost in cities and larger towns, and this increases the need for transportation. The 'zero growth target' is for future growth in passenger transport in Norway to take place with sustainable transportation options. To reach the goal, more people must choose walking as a mode of transport. In order for more people to walk more, it must be possible for pedestrians to feel safe while walking. The thesis clearly shows that women in cities are the group that experiences the greatest fear of crime and violence and that this fear limits many in their mobility on foot. The thesis explores how physical planning and design can better take into account female pedestrians' fear of crime and violence in urban areas.

The thesis presents the theory of women's perceived safety in urban spaces and crime prevention and safety principles in urban planning. A review of national and local guidelines helps to understand how female pedestrians' fears are taken into account in 2020. Through a questionnaire with female pedestrians and follow-up interviews with women in Trondheim, the thesis investigates what the experience of lack of safety entails and how it affects behavior and route choices. These empirical studies also point to the physical characteristics of unsafe urban areas. A questionnaire with planners in Trondheim provides insight into how the municipality includes the perceived safety of female pedestrians in their work.

The results provide a basis for requesting gender perspectives in physical planning and design. The empirical results show that many women fear crime and violence in public spaces and that this fear affects their mobility on foot. Many physical characteristics affect the women's perceived safety, and in particular, inadequate lighting, the absence of people, and poor sightlines have a negative effect on perceived safety. Physical planning measures can increase women's safety on foot. In addition, the results show that the planners in the municipality have little focus on women's perceived safety in their work. There are no comprehensive guidelines or legislation that directly addresses women's perceived safety. This provides the basis for requesting more specific legislation that requires follow-up in practice.

Physical planning and design may show greater regard for female pedestrians' fears of crime and violence. Security is one of the basic needs of people. When one is not safe in one's surroundings, it has consequences for the mobility on foot. The purpose of putting a spotlight on female pedestrians is not to create urban areas that are designed for women only. Gender perspectives can help create cities where a larger proportion of the population feels safe on foot and thus use walking as a mode of transport.





# Innhold

Forord .....	x
Sammendrag .....	xii
Abstract .....	xiii
Figurer.....	xviii
Tabeller .....	xix
<b>1 Innledning.....</b>	<b>1</b>
1.1 Oppgavetema .....	1
1.2 Bakgrunn .....	3
1.2.1 Kjønnsperspektiv i planleggingsfeltet.....	3
1.3 Oppgavespesifisering.....	7
1.3.1 Problemstilling .....	8
1.4 Oppgavestruktur .....	9
<b>2 Overordnede føringer .....</b>	<b>11</b>
2.1 Nasjonale føringer .....	11
2.2 Lokale føringer .....	13
<b>3 Teoretisk rammeverk.....</b>	<b>15</b>
3.1 Menneskers trygghetsbehov .....	15
3.2 Trygghetsbegrepet .....	16
3.2.1 Opplevd trygghet.....	16
3.2.2 Kvinners opplevde utrygghet.....	17
3.2.3 Undersøkelser av kvinners opplevde trygghet i offentlige rom .....	20
3.3 Konsekvenser av kvinners opplevde utrygghet .....	24
3.3.1 Kvinners utrygghet og atferd.....	24
3.3.2 Kvinners utrygghet og reisevaner .....	26
3.3.3 Hva mener kvinner er utrygge byrom?.....	27
3.3.4 Hvordan bedre kvinners trygghet i offentlige rom? .....	28
3.4 Planlegging og utforming for tryggere byer .....	29
3.4.1 Planleggingsprinsipper i et internasjonalt perspektiv.....	29
3.4.2 Planleggingsprinsipper i et norsk perspektiv .....	36
<b>4 Metode .....</b>	<b>40</b>
4.1 Metodisk tilnærming.....	40
4.1.1 Geografisk avgrensning .....	41

4.2	Spørreundersøkelse med kvinnelige fotgjengere.....	42
4.2.1	Metode og opplegg.....	42
4.2.2	Rekruttering og utvalg.....	42
4.2.3	Hvem har svart på undersøkelsen.....	43
4.2.4	Analyse av datamaterialet.....	44
4.3	Gående intervjuer.....	44
4.3.1	Metode og opplegg.....	45
4.3.2	Rekruttering av informanter.....	45
4.3.3	Om informantene.....	46
4.3.4	Gjennomføring.....	46
4.3.5	Analyse av intervjuene.....	48
4.4	Spørreundersøkelse med planleggere i Trondheim kommune.....	48
4.4.1	Metode og opplegg.....	48
4.4.2	Rekruttering og utvalg.....	49
4.4.3	Hvem har svart på undersøkelsen.....	49
4.4.4	Analyse av datamaterialet.....	50
4.5	Etiske betraktninger.....	50
4.6	Metodiske vurderinger og begrensninger.....	51
<b>5</b>	<b>Resultater: Utrygghetsopplevelsen, atferd og rutevalg.....</b>	<b>53</b>
5.1	Resultater.....	53
5.1.1	Utrygghetsopplevelsen.....	53
5.1.2	Utrygghetsopplevelsen og atferd.....	58
5.1.3	Utrygghetsopplevelsen og rutevalg.....	61
5.1.4	Utrygghetsopplevelsen – noen utfordringer.....	62
5.2	Diskusjon.....	64
<b>6</b>	<b>Resultater: Fysiske kjennetegn på utrygge byområder.....</b>	<b>69</b>
6.1	Generelle resultater.....	69
6.1.1	Fysiske kjennetegn på trygge steder.....	69
6.1.2	Fysiske kjennetegn på utrygge steder.....	73
6.1.3	Betydningen av dagslys og kveldsmørke.....	79
6.2	Resultater fra Trondheim.....	82
6.2.1	Nabolagstrygghet.....	83
6.2.2	Betydningen av dagslys og kveldsmørke.....	84
6.2.3	Utrygge byområder i Trondheim.....	85
6.2.4	Kjennetegn på utrygge byområder i Trondheim.....	87

6.3	Diskusjon .....	99
<b>7</b>	<b>Resultater: kommunens planarbeid for kvinners opplevde trygghet ..</b>	<b>105</b>
7.1	Opplevd trygghet .....	105
7.1.1	<i>Forståelse av begrepet opplevd trygghet</i> .....	105
7.1.2	<i>Opplevd trygghet i planarbeidet</i> .....	106
7.2	Kvinnens opplevde trygghet i planarbeidet.....	107
7.3	Kjennskap og bruk av veilederen ‘ <i>Tryggere nærmiljøer</i> ’ .....	109
7.4	Diskusjon .....	110
<b>8</b>	<b>Overordnet diskusjon.....</b>	<b>114</b>
<b>9</b>	<b>Konklusjon .....</b>	<b>119</b>
9.1	Oppsummering av hovedfunn .....	119
9.2	Konklusjon.....	123
9.3	Refleksjoner over arbeidet og tanker om videre forskning .....	124
<b>10</b>	<b>Referanser .....</b>	<b>125</b>
	<b>Vedlegg 1 – Spørreundersøkelse med kvinner .....</b>	<b>131</b>
	<b>Vedlegg 2 - Intervjuguide .....</b>	<b>138</b>
	<b>Vedlegg 3 – Informasjonsskriv intervju.....</b>	<b>139</b>
	<b>Vedlegg 4 – Spørreundersøkelse med planleggere.....</b>	<b>142</b>

# Figurer

Figur 1: Maslows behovspyramide (Fritt oversatt fra McLeod, 2007, s. 3) .....	16
Figur 2: Steder kvinner og menn opplever som utrygge (Aas et. al., 2010, s. 106).....	22
Figur 3: Før og etter beskjæring av hekk, Torshovdalen (Meyer et. al., 2019, s. 13).....	23
Figur 4: Belysning av sidevegetasjon, NMBU-parken (Meyer et. al., 2019, s. 24).....	23
Figur 5: Prosentandel som det siste året har foretatt valg som følge av at de har følt seg utrygge (Aas et. al., 2010, s. 108) .....	24
Figur 6: Intervjuområder. ....	47
Figur 7: I denne undersøkelsen har du blitt stilt spørsmål om gange og trygghetsfølelse. Hva betyr begrepet "utrygghet" for deg? .....	54
Figur 8: Du skal gå igjennom et område av Trondheim der gange er naturlige transportvalget/eller der gange er del av en reise (f.eks. fra busstopp), men du kjenner på en følelse av utrygghet. Hva gjør du? .....	58
Figur 9: Hvor enig eller uenig er du i følgende påstand: «Jeg tar bevisst andre rutevalg som fotgjenger for å unngå områder som jeg opplever som utrygge». ....	61
Figur 10:Hva kjennetegner områder du føler deg trygg i som fotgjenger?.....	70
Figur 11: Hvilke av disse faktorene mener du er de viktigste for at du føler deg trygg som fotgjenger? (velg maks tre). ....	73
Figur 12: Hva kjennetegner områder du føler deg utrygg i som fotgjenger?.....	74
Figur 13: Innelukke med trapp i Brattørveita, Trondheim sentrum. ....	75
Figur 14: Underganger og gangveier ved Tonstadkrysset. ....	76
Figur 15: Rododendronbusker i Høgskoleparken. ....	77
Figur 16: Fortau langs Innherredsvei. Tomt næringslokalet langs Innherredsvei.....	78
Figur 17: Hvilke av disse faktorene mener du er de viktigste for at du føler deg utrygg som fotgjenger? (velg maks tre). ....	78
Figur 18: Hvor trygg eller utrygg har du følt deg når du ferdes til fots alene i ditt nærområde de siste syv dagene? .....	80
Figur 19:Gange i kveldsmørke i løpet av siste uke og trygghetsfølelse på kveldstid. (Prosent). ....	80
Figur 20: Trygghet på kveldstid i eget nærområde etter bosted (prosent). ....	81
Figur 21: Trygghet på kveldstid i eget nærområde etter alder (prosent).....	82
Figur 22: Er det områder i ditt nabolag der du føler deg utrygg, eller som du unngår på grunn av utrygghet? .....	83
Figur 23: Bydeler i Trondheim kommune (Hentet fra Geoinnsyn). ....	84
Figur 24: Hvor enig eller uenig er du i følgende påstand: «Jeg kjenner på en følelse av utrygghet når jeg går alene gjennom deler av Trondheim i dagslys/kveldsmørke».....	84
Figur 25: Hvilke områder i Trondheim kommune føler du deg utrygg i som fotgjenger? (Vær gjerne spesifikk i din beskrivelse. Kom gjerne med flere eksempler). ....	85
Figur 26: Utrygge byområder etter bydelstilhørighet. ....	86
Figur 27: Buran/Lademoen (norgeskart.no).....	87
Figur 28:Veiter i Trondheim sentrum. (norgeskart.no).....	90
Figur 29: Deler av stien langs Nidelva, markert med blå linje. (norgeskart.no).....	92
Figur 30:Møllenberg. (norgeskart.no).....	94

Figur 31: Sentrum/Midtbyen. (norgeskart.no) .....	96
Figur 32: Er opplevd trygghet et begrep som omtales og/eller brukes i planarbeid i din eller dine nærmeste kollegers arbeidshverdag? .....	106
Figur 33: På en skala fra en til ti, hvor 1 er lavt prioritert og 10 er høyt prioritert, hvordan prioriterer dere opplevd trygghet blant fotgjengere i deres planarbeid? .....	107
Figur 34: Er opplevd trygghet blant kvinner i by et tema dere diskuterer/har diskutert aktivt i deres planarbeid? (*Én respondent har ikke besvart spørsmålet) .....	108
Figur 35: Er opplevd trygghet blant kvinner i by et tema dere diskuterer/har diskutert (Kryss av for de det gjelder for):.....	108
Figur 36: På en skala fra en til ti, hvor 1 er lavt prioritert og 10 er høyt prioritert, hvordan prioriterer dere opplevd trygghet blant kvinner i by i deres planarbeid? (*Én respondent har ikke besvart spørsmålet).....	109
Figur 37: Har du hørt om veilederen ‘Trygge nærmiljøer – En håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser’ utarbeidet av Det kriminalitetsforebyggende råd? Bruker du/dere denne i deres planarbeid? .....	110

## Tabeller

Tabell 1: Metodisk tilnærming .....	41
Tabell 2: Kjennetegn ved utvalget. ....	43
Tabell 3: Informasjon om informanter. ....	46
Tabell 4: Buran/Lademoen. Årsaker til utrygghet .....	88
Tabell 5: Veitene i sentrum. Årsaker til utrygghet.....	91
Tabell 6: Stien langs Nidelva. Årsaker til utrygghet.....	92
Tabell 7: Møllenberg. Årsaker til utrygghet.....	95
Tabell 8: Midtbyen/Trondheim sentrum. Årsaker i utrygghet. ....	96
Tabell 9: Sammenligning av kjennetegn på utrygghet etter område.....	98

# 1 Innledning

## 1.1 Oppgavetema

Denne oppgaven undersøker hvordan fysisk planlegging og utforming av byområder påvirker og kan ta mer hensyn til kvinners utrygghet til fots med utgangspunkt i Trondheim kommune. I oppgaven forstås utrygghet som frykten for kriminalitet og vold. Trafikksikkerhet er dermed ikke en tematikk som inkluderes her.

I dag bor mer enn halvparten av verdens befolkning i urbane områder, og frem mot 2050 er det ventet at ytterligere tre milliarder mennesker vil flytte til byer (FN-Sambandet, 2019). Befolkningsframskrivningene for Norge for årene 2018 til 2040 viser at veksten i folketallet først og fremst skjer i sentrale områder, herunder byer og større tettsteder (Statistisk sentralbyrå, 2018). Med en ventet økning i innbyggertall i byene, øker også transportbehovet. Dette gir dermed flere daglige reiser som må avvikles i byene. Det er et politisk mål at økningen i persontransport skal skje med bærekraftige transportvalg, herunder med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er kjent som 'nullvekstmålet i personbiltrafikken' stadfestet i Nasjonal Transportplan for 2018-2029 (Meld. St. 33 (2016-2017)). Nullvekstmålet er satt for å hindre en vekst i persontransport som bidrar til økt forurensning og dårligere fremkommelighet i byene. Flere bymiljøavtaler og byvekstavtaler har nullvekst for persontransport som overordnet mål (Regjeringen, 2019).

For å nå nullvekstmålet i personbiltrafikken, må flere mennesker skal velge gange som framkomstmiddel framfor motoriserte transportmidler i byene. Gange er den billigste, mest klimavennlige og minst arealkrevende måten å transportere på. I tillegg er det store samfunnsmessige helse- og økonomiske gevinster dersom flere velger gange fremfor motoriserte transportmidler. Dessverre er fotgjengere sårbare og eksponert for ulike former for ulykker, vold, kriminalitet og klimatiske/værmessige variasjoner. Dette gjør at fotgjengere kan føle seg mer utsatt og utrygge til fots i byområder.

Statens Vegvesen har utarbeidet en nasjonal gåstrategi med mål om å gjøre det tryggere og triveligere å være fotgjenger, og få flere til å gå mer i hverdagen (Berge et. al., 2012). Gåstrategien har to overordnede mål: At det skal være attraktivt å gå, og at flere skal gå mer (Berge et. al., 2012, s. 7). Strategien er rettet mot hverdagsgåing, det vil si gåing som

transportmiddel for å utføre daglige gjøremål eller som rekreasjon i nærmiljøet. Dette inkluderer også gåing i forbindelse med bruk av kollektivtransport (Berge et. al., 2012, s. 7).

For at flere skal velge å gå mer i hverdagen, må det legges til rette for at fotgjengere opplever det som trygt å bevege seg til fots. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014 viser at kvinner per i dag har flere reiser til fots enn menn. Kvinnens reiser til fots utgjør 24 prosent av deres daglige reiser, mens de for menn utgjør 19 prosent av deres daglige reiser (Hjorthol et. al., 2014, s. 29). Samtidig viser Politihøgskolens prosjektrapport *Trygghet i det offentlige rom – i åtte norske kommuner* (Aas, et. al. 2010) at kvinner er mer redd for vold og trusler i offentlige rom enn menn, selv om det i større grad er menn som utsettes for vold offentlig (Aas et. al. 2010, s. 9). Videre finnes det også høyere grad av bekymring for vold og trusler i folketette og urbane kommuner (Aas et. al. 2010, s. 9). Dermed er det viktig at planlegging og utforming har som mål å gi trygg ferdsel til fots, særlig for kvinner bosatt i byområder.

Landskapsarkitekten Pia Haukali påpeker i sin masteroppgave *Likestilte byrom* at det er kvinner som stort sett rammes av seksuell vold og trakassering, noe som medfører at kvinner i større grad opplever utrygghet når de beveger seg i det offentlige rom (Haukali, 2018, s. 28). Videre mener den australske byplanleggeren Wendy Bell at kvinners frykt for vold og kriminalitet påvirker deres livsstil og rutiner, og måten de opplever de offentlige byområdene (Bell, 1998, s. 2).

For at kvinner skal oppleve økt trygghet i offentlige rom kan fysisk planlegging og utforming av byområder være en viktig del av løsningen. Sentrale planleggings- og utformingsprinsipper for trygghet er blant annet utforming som bidrar til økt sosial overvåking og tilrettelegging for menneskelig aktivitet (Jacobs, 1961; Newman, 1973 i Schneider og Kitchen, 2002), vedlikehold og oppgradering av slitte og falleferdige bygninger, kjent som 'Broken windows'-teorien (Sousa og Kelling, 2019; KRÅD, 2012), samt økt gatebelysning for bedre oversikt og kontroll over omgivelsene i kvelds- og nattemørke (Aas, 2010).

Slike planlegging- og utformingsprinsipper kan ikke løse alle underliggende problemer knyttet til kvinners frykt for kriminalitet og vold. Likevel kan de fungere som komplementerende tiltak som søker å begrense muligheter for kriminell aktivitet og utrygghet blant kvinnelige fotgjengere i offentlige rom.

Det er viktige planmessige grunner til å undersøke sammenhenger mellom kjønn og mobilitet i et trygghetsperspektiv. Med tanke på nullvekstmålet i personbiltrafikken og den nasjonale gåstrategien, kan det være verdifullt å undersøke hvordan vi kan planlegge byer der kvinner



som går føler seg tryggere. Dette kan resultere i viktig kunnskap for planleggere, arkitekter og utviklere som skal planlegge og utforme fotgjengervennlige byområder.

Oppgaven retter derfor blikket mot en kvinnelig fotgjengergruppe og deres frykt for kriminalitet og vold. I norsk fysisk planlegging er det et fåtall studier med et hovedfokus på sammenhengene mellom kjønn og mobilitet i et subjektivt trygghetsperspektiv. Eksisterende studier gjort av blant annet Transportøkonomisk institutt (Meyer et. al., 2019, Ingebrigtsen et. al., 2018 og Fyhri et. al., 2018) har belyst deler av denne tematikken med utgangspunkt i Oslo sentrum. Det er ikke funnet eksisterende studier som undersøker tematikken med utgangspunkt i Trondheim.

## 1.2 Bakgrunn

### 1.2.1 Kjønnsperspektiv i planleggingsfeltet

Statsviter Erling Dokk Holm skriver i sitt kapittel *En feminisert by?* i antologien *Bysamfunn* at det siden 1970-tallet har pågått en diskusjon om kvinners bruk av byens rom og deres tilgang til byens offentlighet (Holm, 2019, s. 177). Holm hevder at kvinners bruk av byen fortsatt er underlagt flere begrensninger enn den mannlige bruken, og at dette gjelder for de fleste samfunn. Han viser til at flere historiske og nylige studier innen samfunnsvitenskapen og humaniora konkluderer med at kvinner inntar en sekundær rolle i byens offentlige og kommersielle rom (Holm, 2019, s. 178). Dette støttes av geografene Jo Little, Linda Peake og Pat Richardson som mener at vi i løpet av 1900-tallet har vært vitne til større sosiale og fysiske skiller mellom arbeid og hjem, offentlige og private arealer, og også i økende grad mellom de daglige aktivitetsmønstrene og mulighetene til menn og kvinner (Little et. al. 1988, s. 2).

Professor i byplanlegging ved Malmö Universitet Carina Listerborn hevder i sin doktoravhandling *Trygg Stad- Diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik* (2002) at det offentlige rommet har blitt utformet med mannen som normgiveren. Historisk sett har mannen representert familien utad og vært ansvarlig for politiske, økonomiske og annen offentlig informasjonsgivning, mens kvinnen har stått for kontinuitet og trygghet i det private hjemmet. Ifølge Listerborn eksisterer fortsatt denne todelingen av vår samfunnsstruktur, der kvinner hører til den private sfære og menn til den offentlige sfære. Dette argumenterer hun for ved å peke på at kvinners utsatthet i byrommet ikke blir støttet i den juridiske definisjonen av en forbrytelse mot en person. Hun skriver at troverdigheten hos kvinner som blir utsatt for voldtekt i offentlige rom ofte blir utfordret med spørsmål om deres bekleddning, alkoholinntak og hvorfor de oppholdt seg på den spesifikke plassen. Hun hevder også at mange kriminalitetsforebyggende prosjekter retter oppmerksomheten mot tyveri og skade, fremfor

frykt for seksuelle overgrep og trusler om vold. Samtidig er frykt for seksuelle overgrep og trusler om vold det mennesker, og særlig kvinner, frykter mest (Listerborn, 2002, s. 77).

Ifølge Fainstein og Servon (2005, s. 7), amerikanske teoretikere og forskere innen byplanlegging, var et av de første og viktigste bidragene som tok for seg forholdet mellom kjønn og byen en spesialutgave av det feministiske tidsskriftet *Signs* i 1980. Denne utgaven tok for seg temaer som senere ble kjernen i den feministiske analysen av planleggingsfeltet. Disse temaene var blant annet byspredningens konsekvenser for kvinner, rollen til kvinner i planleggingsfeltet, familiens inntektsnivå, kvinners økonomiske status, måten byer både styrker og svekker kvinners posisjon på og visjonen om en by fri for diskriminering. Et annet viktig bidrag var geografen Linda McDowells (1982) ønske om å bringe feministisk teori og analyser inn i planleggingsfeltet. Hun mener at vi ved å ignorere kjønnsforskjeller forsømmer et viktig strukturerende element i byrom og byplanleggingsprosesser (McDowell, 1982, s. 59). McDowell påpeker at vi ved å anerkjenne forskjeller mellom kjønn ikke må fokusere ene og alene på kvinner og kvinners atferd. Formålet med en feministisk forskning bør ikke være å rette søkelys på kvinner alene, men snarere på strukturene i sosiale relasjoner som bidrar til en kvinnelig undertrykkelse (McDowell, 1982, s. 59).

Professor i landskapsarkitektur og planlegging Louise Mozingo (1989) har undersøkt hvordan menn og kvinner bruker åpne plasser i bysentrum ulikt. Hun mener vi må forstå hvordan den historiske utviklingen av moderne (her amerikanske) byer har skapt ulike utgangspunkt for menn og kvinner. Den historiske utviklingen fra rurale samfunn til urbane industrisamfunn har gjort at små 'gå-byer' har vokst seg utover og blitt sondedelt i boligområder, handelsområder og industrielle områder. Denne utviklingen skapte, ifølge Mozingo, en kjønnssegregering av amerikanske byer hvor forretningsområder utgjorde de sentrale områdene av byene; områder som var skapt av og for menn, mens nye og homogene boligområder ble etablert i utkanten av byene; områder som var planlagt for barn og kvinner. Denne utbyggingen kaller hun 'den seksuelt delte by', og argumenterer for at denne utbyggingsformen fortsatt er dominerende i dag (Mozingo, 1989, s. 38). Mozingos argumenter er også relevante i et norsk perspektiv. I Norge har vi flere spredte, sonedelte byer hvor privatbilisme fortsatt er utgangspunktet for mange av innbyggernes hverdagsreiser. Bilens inntog endret flere norske byer i bilens favør, og det ga muligheter til å utvikle nye homogene boligområder i utkanten av byene, noe som igjen førte til et økt transportbehov.

Internasjonalt finnes det i dag flere forskningsbidrag og planleggingstiltak som har en kjønnsstilmærking til fysisk planlegging av byer. Forskerne Christine Hudson og Malin Rönnblom ved Umeå Universitet viser til at det bor flere kvinner enn menn i verdens byer, men at de fleste byer likevel er planlagt av menn (2008, s. 77). Et av de negative aspektene dette medfører mener de er kvinners risiko og frykt for seksuelle overgrep på offentlige plasser. Dette hevder de kan begrense kvinners bevegelsesfrihet og deres bruk av offentlige rom. (Hudson og Rönnblom, 2008, s. 77).

I en masteroppgave i fysisk planlegging fra NTNU undersøkes sammenhengene mellom hyppigheten av voldskriminalitet og byplanleggingen i deler av Midtbyen i Trondheim (Andrea Høibakk, 2017). I oppgavens konklusjon argumenteres det for et behov for kvinnefokus i fysisk planlegging. Høibakk skriver at utviklingen og planleggingen av Trondheim by i stor grad har blitt gjort av menn. Hun mener dette har ført til at det er menns vurderinger som ligger til grunn for hvordan bystrukturen er i dag. I tillegg hevder hun at dette kan ha resultert i at byen ikke er tilpasset kvinner og de opplevelsene og synspunktene de har. Hun konkluderer med å si at det hadde vært interessant å gjøre et prosjekt med planlegging av nye by- og boligområder, eller fornyelse eller transformasjon av eksisterende områder, med et spesielt søkelys på å øke trygghetsfølelsen blant kvinner (Høibakk, 2017, s. 117). Høibakks avsluttende ord er dermed i seg selv et sterkt argument for å undersøke hvordan fysisk planlegging og utforming kan ta mer hensyn til kvinnelige fotgjengeres frykt for kriminalitet og vold med utgangspunkt i Trondheim.

### **Planleggingsbidrag med kjønnsperspektiv**

De seneste årene har kjønnspektiver på byplanlegging fått mer annerkjennelse, og i Norden finner man de fleste eksemplene fra Sverige. En rekke svenske tiltak bringer kjønnspektiver inn i fysisk planlegging, og flere av disse tiltakene har fått oppmerksomhet internasjonalt.

I Umeå har kommunen jobbet aktivt med å bringe likestillingsperspektiver inn i byplanleggingen. Dette kom som et resultat av kommunens erfaringer med at jenter og kvinner var underrepresentert i byutviklingsprosjekter og i det offentlige miljøet for spontanaktiviteter (Umeå kommun, 2019). På bakgrunn av dette har kommunen utviklet metoder for dialog med særlig søkelys på jenter og kvinner, og de har hatt konkrete prosjekter for utforming av likestilte offentlige rom i kommunen (Umeå kommun, 2019).

Feministisk snømåking i Karlskrona er et konkret eksempel på hvordan et kjønnsperspektiv inkluderes i by- og trafikkplanlegging (Include Gender, 2014a). Endringene i snømåkingspraksisen i Karlskrona startet med en bevisstgjøring om at det er vanskeligere å

sykle og gå i ti centimeter med snø enn når man kjører bil i snø. Til da hadde man ryddet snø fra store trafikkåre og veier først, mens gangveier og flere fortau ble ryddet sist. Ansatte i kommunen så nærmere på hvem som brukte de ulike trafikkårene og fant ut at snømåkingen påvirket kvinner og menn ulikt. Årsaken til dette er at menn oftere kjører bil, mens kvinner oftere sykler, går og bruker offentlig transport. Ved å prioritere veier beregnet for bilbruk, prioriterte byen samtidig transportåre som var mer brukt av menn. Endringen av snømåkingspraksisen gjorde byen mer tilgjengelig for myke trafikanter. I et trygghetsperspektiv har denne praksisen gjort at områder kvinner oftere beveger seg i har blitt tryggere og mer tilgjengelig, noe som igjen har gitt en økning i antall kvinnelige fotgjengere som bruker gangveier også på mørke vintermorgener. Dette er et eksempel på hvordan en bevisstgjøring rundt kjønn og likestilling førte til en mer inkluderende og rettferdig transportplanleggingspraksis.

Et annet svensk eksempel viser til hvordan et parkeringsselskap i Göteborg bestemte seg for å gjøre fysiske endringer i utformingen av sine parkeringshus (Include Gender, 2014b). Fordi parkeringshus ofte anses som utrygge offentlige rom, med blant annet dårlig belysning, store betongvegger, mørke hjørner og trapperom, viser flere undersøkelser at færre kvinner enn menn velger å bruke dem (Include Gender, 2014b). Parkeringsselskapet var bevisste på at de ikke kunne løse det underliggende problemet med vold mot kvinner, men ønsket å gjøre tiltak for å redusere folks opplevelse av utrygghet. På bakgrunn av undersøkelser om sikkerhet og likestilling, utarbeidet selskapet en mal for å vurdere eksisterende parkeringsarealer og for bygging av nye parkeringsarealer. Selskapet erstattet blant annet bruken av betong med glass og forbedret belysningen. Prosjektet ble ansett for å være svært vellykket og utformingsprinsippene for parkeringshusene er i dag mer utbredt i Sverige.

I Norge finnes det færre eksempler på kjønnsperspektiver i planleggingspraksiser. #SafeCity er ett av få eksempler. Urbanist og arkitekt Sissel Engblom er en av initiativtakerne til #SafeCity, som er et norsk urbant innovasjonsprosjekt som inkluderer et kvinneperspektiv i byutviklingsprosjekter. I en informasjonsvideo om #SafeCity kan vi høre Engblom si: «Når vi sier at vi skaper et sted for alle, så blir gjerne resultatet et sted for menn. Men når vi sier at vi skaper et sted for kvinner, så blir gjerne resultatet et sted for alle.» (Engblom, #SafeCity, 2019).

#SafeCity handler om å styrke den sosiale bærekraften og tryggheten i by, og Engblom hevder at det viktigste for at et sted skal bli attraktivt er at man opplever det som trygt. Temaer som prosjektet arbeider med er blant annet feminisme perspektivet i byutvikling og inkluderende

planlegging (Link Arkitektur, 2019). I et intervju med Arkitektnytt (Klem, 2018) sier Sissel Engblom:

Vi kan holde på med bærekraft og grønne tak, følge Breeam og bygge solcellepaneler til den store gullmedaljen. Men hvis ikke sluttresultatet blir et sted som oppleves som trygt, så blir det verken attraktivt eller bærekraftig. Ingen vil investere eller bo der.

For å skape steder som oppleves trygge, mener Engblom feministiske perspektiver i byplanleggingen er viktig. Hun mener at forskning viser at byer er blitt planlagt etter behov for bevegelse fra A til B mellom bygninger som rene målpunkt, og at dette ofte blir karakterisert som et typisk maskulint mønster. Ifølge Engblom er kvinners bevegelsesmønster langt mer romlig og komplekst. Hun etterlyser at det stilles nye krav til bystrukturen, og mener blant annet et slikt kvinneperspektiv på byplanlegging kan vise vei (Klem, 2018).

Landskapsarkitekten Pia Haukali påpeker at det er bred enighet om at offentlige byrom skal være demokratiske og inkluderende, både i form av bruk og påvirkning, men at dette ikke er tilfelle, fra et feministisk perspektiv. I sin masteroppgave konkluderer hun med at «det er en tendens til at planlegging og design automatisk tilrettelegger for menn og gutter når kjønn overses» (Haukali, 2018). Hun argumenterer for at det foregår en indirekte forhindring av kvinner og jenters deltakelse i det offentlige rom. Blant annet viser hun til at relasjoner mellom kjønn gjør at kvinner opplever større grad av utrygghet ved å være i det offentlige rom, og at de unngår steder som oppfattes utrygge. Utrygghet er et likestillingsproblem, fordi det fungerer som en begrensning på kvinners frihet ifølge Haukali. Hun mener at man ved å særlig tilrettelegge for kvinner, kan bidra til å utforme likestilte byrom (Haukali, 2018).

De ovennevnte planleggingsbidragene har alle et kjønnsperspektiv på planlegging. Disse bidragene er dermed eksempler på hvordan en bevisstgjøring rundt kjønn og likestilling har ført til en mer inkluderende og rettferdig planleggingspraksis som tilrettelegger byene våre for en større del av befolkningen. Med dette som utgangspunkt, er oppgaven et viktig bidrag til økt kunnskap om kjønnsperspektiver i norsk fysisk planlegging og utforming.

### 1.3 Oppgavespesifisering

**Hvorfor kvinner?** Oppgaven skal rette søkelyset mot kvinnelige fotgjengere fordi forskning viser at kvinner i større grad enn menn føler seg utrygge i det offentlige rom. Ved å undersøke kvinnelige fotgjengeres trygghetsopplevelse og bevegelsesmønster i byområder, kan man studere kjennetegn og karakteristikk ved de fysiske omgivelsene der kvinner er utrygge. I fysisk planlegging rettes ofte søkelyset på kriminalitetsutsatte områder når man inkluderer et

trygghetsperspektiv. Realiteten er at kvinner også er utrygge i områder som ikke er kriminalitetsutsatte. Dermed kan innfallsvinkelen gi nye perspektiver på fysiske omgivelser og kvinners trygghetsopplevelse, og dette kan være nyttig for planleggere og utviklere som skal utforme trygge og inkluderende byområder som fremmer gange som transportform.

**Hvorfor fotgjengere?** Det er viktig å planlegge byer slik at det legges til rette for reiser til fots (jf. Nullvekstmålet). Gange er et miljøvennlig transportvalg som fremmer folkehelse og som krever mindre arealbruk enn motorisert transport i byområder. I tillegg er fotgjengere mer eksponert for fare, både i form av voldskriminalitet og transportrelaterte ulykker, enn bilister. Motoriserte kjøretøy fungerer i seg selv som fysiske barrierer i møte med andre transportgrupper og mot kriminelle handlinger. Som fotgjenger er man 'naken' for slike fysiske barrierer, og dermed mer utsatt for fare fra andre transportgrupper og for kriminalitet.

### 1.3.1 Problemstilling

På bakgrunn av dette er derfor valgte problemstilling følgende:

*Hvordan kan fysisk planlegging og utforming ta mer hensyn til kvinnelige fotgjengeres frykt for kriminalitet og vold?*

Oppgaven tar sikte på å studere hvordan byområders fysiske utforming og fremtoning påvirker kvinnelige fotgjengeres frykt for kriminalitet og vold. Videre skal oppgaven undersøke hvordan byområder som er mer hensynfulle til kvinnelige fotgjengeres opplevde trygghet, planlegges.

For å besvare problemstillingen, følger tre underordnede forskningsspørsmål:

1. *Hva innebærer utrygghetsopplevelsen og hvilke konsekvenser har den for kvinners atferd og rutevalg?*
2. *Hvilke byområder opplever kvinnelige fotgjengere som utrygge og hvilke fysiske kjennetegn har disse områdene?*
3. *På hvilken måte arbeides det for å inkludere 'kvinnelige fotgjengeres opplevde trygghet' i fysisk planlegging i Trondheim kommune?*

**Forskningsspørsmål 1** har som mål å undersøke hva utrygghetsopplevelsen innebærer for kvinner og hvilke konsekvenser den har for kvinnelige fotgjengeres atferd og rutevalg. Dette kan gi kunnskap om hvordan kvinner handler og oppfører seg når de føler seg utrygge. Videre kan kunnskap om utrygghetsopplevelsen gi informasjon om bevegelsesmønstre og valg av alternative ruter for å unngå områder som oppleves utrygge. Ved å kartlegge alternative rutevalg kan man få kjennskap til hva som kjennetegner trygge og utrygge områder.

**Forskningsspørsmål 2** har som formål å undersøke fysiske kjennetegn og karakteristikk ved byområder som oppleves utrygge til fots blant kvinnelige fotgjengere. Kunnskap om dette gjør det videre mulig å undersøke karakteristikk ved byområder som oppleves utrygge til fots. Forskningsspørsmålet skal kartlegge kjennetegn på utrygge byområder generelt sett og for spesifikt i Trondheim. En slik kartlegging kan resultere i viktig kunnskap for offentlige og private aktører som arbeider med fysisk planlegging og utforming, og spesielt for aktører som arbeider med framkommelighet for fotgjengere i Trondheim kommune.

**Forskningsspørsmål 3** har som mål å undersøke i hvilken grad kvinnelige fotgjengeres trygghetsopplevelse blir vurdert og tatt i betraktning i fysisk planlegging av byområder i Trondheim kommune i dag. Det er relevant å undersøke dette for finne ut om kommunen arbeider med trygghetsskapende tiltak for å øke kvinners trygghet til fots, og om dette er en del av et målrettet arbeid for å få flere til å gå i byen.

Til slutt vil de ovennevnte forskningsspørsmålene gi grunnlag for å besvare problemstillingen og dermed svare på hvordan fysisk planlegging og utforming kan vise mer hensyn til kvinnelige fotgjengeres frykt for kriminalitet og vold.

## 1.4 Oppgavestruktur

Opgaven blir videre delt inn i åtte kapitler, i tillegg til referanseliste og vedlegg.

**Kapittel to** presenterer eksisterende føringer, herunder mål, lover, veiledere og styringsdokumenter, som påvirker og er rettleidende for hvordan vi planlegger og utformer byer med søkelys på kvinners trygghet i offentlige rom.

**Kapittel tre** er oppgavens teoretiske rammeverk. Her blir eksisterende planleggingsteori med et kjønnsperspektiv på opplevd trygghet, kvinnelige fotgjengere og kriminalitet i by presentert.

**Kapittel fire** er en oversikt over metodevalg og etiske betraktninger ved valgte metoder samt en beskrivelse av de empiriske undersøkelsene gjennomført.

**Kapittel fem** fremstiller resultatene fra de empiriske undersøkelsene for forskningsspørsmål 1, herunder utrygghetsopplevelsen, atferd og rutevalg. Kapitlet avsluttes med en diskusjon av resultatene i lys av tidligere presentert teori.

**Kapittel seks** fremstiller resultatene fra de empiriske undersøkelsene for forskningsspørsmål 2, og fysiske kjennetegn på utrygge byområder. Kapitlet avsluttes med en diskusjon av resultatene i lys av tidligere presentert teori.

**Kapittel sju** fremstiller resultatene for forskningsspørsmål 3, og dermed på hvilken måte kvinners opplevde trygghet inkluderes i Trondheim kommunes planarbeid. Kapitlet avsluttes med en diskusjon av resultatene i lys av overordnede føringer.

**Kapittel åtte** er oppgavens overordnede diskusjon. Her reflekteres det over sammenhengene mellom resultatene fra de tre empiriske studiene i lys av teori og overordnede føringer presentert i kapittel 2 og 3.

**Kapittel ni** er oppgavens konklusjon. Her oppsummeres hovedfunnene og oppgavens problemstilling besvares. Her følger også en refleksjon over arbeidet og tanker om videre forskning.



## 2 Overordnede føringer

Formålet med kapittelet er å identifisere relevante styringsdokumenter og føringer for trygghetsskapende planleggingsarbeid i Norge og i Trondheim. I kapittelet presenteres et utvalg nasjonale og lokale lover, føringer, mål og veiledere som har til hensikt å legge til rette for utvikling der opplevd trygghet, kriminalitetsforebygging og/eller kjønnsperspektiv på planlegging og utvikling inngår.

### 2.1 Nasjonale føringer

#### **Likestillings- og diskrimineringsloven**

I formålsparagrafen (§ 1. *Formål*) av Likestillings- og diskrimineringsloven (2017) står det at lovens formål er å

fremme likestilling og hindre diskriminering på grunn av kjønn, graviditet, permisjon ved fødsel eller adopsjon, omsorgsoppgaver, etnisitet, religion, livssyn, funksjonsnedsettelse, seksuell orientering, kjønnsidentitet, alder og andre vesentlige forhold ved en person» (Likestillings- og diskrimineringsloven, 2017).

Videre forklares likestilling som likeverd, like muligheter og like rettigheter samt at likestilling forutsetter tilgjengelighet og tilrettelegging. Loven skal særlig sikte på å fremme kvinners og minoriteters stilling og bidra til å bygge ned samfunnsskapt funksjonshemmede barrierer, og hindre at nye skapes (Likestillings- og diskrimineringsloven, 2017). Loven gjelder for hele riket og for alle samfunnsoppgaver og lovens hovedhensikt er å forhindre diskriminering på bakgrunn av kjønn. Selv om loven gjelder for alle samfunnsoppgaver, kan det stilles spørsmål om den blir vektlagt gjennom fysisk planlegging og utforming.

#### **Likestilling i praksis – Like muligheter for kvinner og menn**

I stortingsmelding 7 (2015-2016) legger regjeringen vekt på at kvinner og menn skal ha like muligheter og rettigheter, og at samfunnet skal legges til rette for at både gutter og jenter, kvinner og menn kan gjøre bruk av rettighetene sine (Meld.St.7 (2015-2016), s. 7). I meldingen poengteres det at Norge har kommet langt på mange områder når det gjelder likestilling, men at det fortsatt er utfordringer. Her vises det blant annet til at kvinner, langt oftere enn menn, utsettes for vold i nære relasjoner, seksuell trakassering og voldtekt (Meld.St.7 (2015-2016), s.

7). I tillegg påpeker meldingen at vold og overgrep er en likestillingsutfordring og at kjønnsbasert vold, trakassering og tvang reduserer mulighetene til å delta aktivt i samfunnet.

I meldingen påpekes det at kvinner i større grad enn menn rammes av voldtekt og at menn er overrepresentert som overgriperen. Regjeringen spesifiserer at voldtekt har alvorlige, direkte konsekvenser for den som utsettes, og at det samtidig er et alvorlig samfunnsproblem som skaper frykt. Videre forklarer de at tiltak som kan forebygge og bekjempe voldtekt er høyt prioritert av regjeringen (Meld.St.7 (2015-2016), s. 74). Meldingen viser også til tall fra en forekomststudie gjennomført av Nasjonalt Kunnskapssenter om vold og traumatisk stress. Studien viser at i overkant ni prosent av alle kvinner og én prosent av alle menn utsettes for voldtekt i løpet av livet. Meldingen viser også til tall fra Kripos i 2014. Tallene viser at av alle voldtekter i 2014 var 11% overfallsvoldtekter, der voldtekten finner sted mot et tilfeldig offer, enten på offentlig sted, arbeidsplass, utested eller i en bil og uten foranledning (Meld.St.7 (2015-2016), s. 75). Utover dette står det ikke noe om voldtekter i offentlige rom og konsekvenser dette har for kvinners opplevde trygghet.

### **Regjeringens handlingsplan for forebygging av kriminalitet**

Regjeringens handlingsplan for forebygging av kriminalitet ble utarbeidet av Justis- og beredskapsdepartementet, og var gjeldende for perioden 2013-2016. Ettersom en nyere plan ikke er utarbeidet, kan det argumenteres for at planen fortsatt er relevant i dag.

I handlingsplanen vektlegges det at kriminalitetsforebygging er en viktig samfunnsoppgave som kan spare samfunnet for økonomiske kostnader og betydelige menneskelige lidelser. Her slås det fast at det er nødvendig med en bred tilnærming, hvor det å arbeide for gode og trygge oppvekstvilkår, utdanning og arbeid til alle, gode levekår og utjevning av sosiale forskjeller, også er viktig i et kriminalitetsforebyggende perspektiv (Justis- og beredskapsdepartementet, 2013, s. 9).

I handlingsplanen defineres 15 overordnede tiltak. Disse inkluderer blant annet å utvikle en ny strategiplan for forebyggende politiarbeid, innsats mot mobbing i skolen, tidlig intervensjon på rusfeltet, tverretattlig strategi for barn og unges psykiske helse og tilskuddsordninger til barne- og ungdomstiltak i større byer (Justis- og beredskapsdepartementet, 2013). Ingen av tiltakene inkluderer kriminalitetsforebygging gjennom planlegging og utforming av fysiske miljøer. Handlingsplanen omhandler nesten utelukkende sosial forebygging av kriminalitet, og det er kun ett avsnitt i planen som retter søkelys på de fysiske omgivelsene. Her vises det til at den fysiske utformingen av omgivelsene kan være med på å påvirke befolkningens trygghetsfølelse,

samt være en faktor i situasjonell forebygging av kriminalitet (Justis- og beredskapsdepartementet, 2013, s. 45). Videre vises det til veilederen *Trygge nærmiljøer: En håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske miljøer* (KRÅD, 2012) for kriminalitetsforebyggende arbeid på kommunalt nivå. Det følger også et kort avsnitt om behovet for integrering og søkelys på kriminalitetsforebygging i arealplansaker (Justis- og beredskapsdepartementet, 2013, s. 45). Utover dette er ikke tiltak for kriminalitetsforebygging gjennom fysiske planlegging og utforming vektlagt.

### **Kriminalitetsforebygging i Plan- og bygningsloven**

I 2009 ble for første gang kriminalitetsforebygging inkludert i plan- og bygningsloven (heretter PBL). PBL stiller dermed krav til kommunenes vurdering av kriminalitetsforebygging i sine planprosesser. Loven sier at kommunenes oppgave skal «fremme befolkningens helse, motvirke sosiale helseforskjeller samt bidra til å forebygge kriminalitet» (§ 3-1 f) (plan- og bygningsloven, 2009).

### **Håndbok om kriminalitetsforebygging**

På bakgrunn av plan- og bygningslovens krav til kommunene, utarbeidet Det kriminalitetsforebyggende råd (heretter KRÅD) veilederen *Tryggere nærmiljøer – en håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske miljøer* (2012). Veilederen er rådgivende når det kriminalitetsforebyggende perspektivet skal tas hensyn til i planlegging, og målgruppa er alle som jobber med fysisk planlegging. Veilederen fokuserer blant annet på belysning, sosial overvåking, utforming av parkeringsarealer, stoppesteder, inngangspartier og gangveier for økt trygghetsfølelse i nærmiljøet. Et interessant spørsmål er om myndighetene er dyktige nok til å følge PBLs krav om kriminalitetsforebygging og om de bruker KRÅDs veileder i sitt planarbeid. Et annet spørsmål er om kriminalitetsforebygging tas hensyn til blant private utbyggere, og om det kriminalitetsforebyggende og trygghetsskapende perspektivet blir vektlagt gjennom reguleringsplanlegging og byggesak.

## **2.2 Lokale føringer**

### **Kommuneplanen**

I Trondheim kommune har man i kommuneplanens arealdel en egen bestemmelse som omhandler kriminalitetsforebygging, i henhold til plan- og bygningslovens krav. I paragraf 7.1 står det at «Alle tiltak skal planlegges slik at fare for kriminelle handlinger og utrygghet reduseres» (Trondheim kommune, 2014a, s. 8). Utover dette viser ikke kommuneplanen til fysiske tiltak for å inkludere kriminalitetsforebygging og opplevd trygghet i Trondheim

kommunes planarbeid. Spørsmålet er dermed hva som blir gjort i praksis, og om kommunen bruker egne strategier og/eller KRÅDs veileder i sine planprosesser for å skape tryggere by- og tettstedsområder.

I kommuneplanens samfunnsdel er ett av seks overordnede strategiske hovedgrep medvirkning. Her legges det vekt på at det er avgjørende å legge til rette for reell medvirkning også på områder der medvirkning ikke er lovregulert. Kommunen skal også legge til rette for medvirkning gjennom tilrettelegging av møteplasser og arenaer med nye metoder for dialog, aktiv informasjon og kommunikasjon (Trondheim kommune, 2010, s. 5). Utover dette er det ikke i samfunnsdelen av kommuneplanen vist til konkrete mål om medvirkning for å sikre innbyggers trygghetsopplevelse i offentlige rom.

### **Byvekstavtalen**

Byvekstavtalene skal bidra til å nå nullvekstmålet i persontrafikken i byene. Foreløpig er ni byområder omfattet av bymiljøavtaler, inkludert Trondheim. Byvekstavtalen er inngått mellom Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune og Trøndelag fylkeskommune (Miljøpakken, 2019, s. 1). Byvekstavtalen styres gjennom Miljøpakken, som er navnet på partnerskapet i byvekstavtalen. Det overordnede målet med avtalen er å sikre at veksten i persontransport skjer med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningen som velges skal bidra til å sikre bedre framkommelighet, og spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. I tillegg skal avtalen bidra til en mer effektiv arealbruk samt mer attraktive bysentrum og tettsteder (Miljøpakken, 2019, s. 2).

### **Gåstrategien**

Gåstrategien er en av Miljøpakkens strategier for å gjøre det enklere og mer attraktivt å gå i Trondheim. En helhetlig plan skal bidra til bedre standard og mer sammenheng i gånettet. Et av de overordnede målene for 2025 er at det skal oppleves trygt å gå (Miljøpakken, 2016, s. 3). Et av satsningsområdene er trygge gåtraseer. Her pekes det på at mange er redde for overfall og ran langs gangveger, særlig ved traseer som ikke er belyst og går igjennom gjengrodde områder. Gåtraseer skal dermed planlegges med sikte på god sosial kontroll. De poengterer også at plassering av jevn belysning på strategiske steder kan bidra til å trekke folk langs gangvegen. Det legges til at det bør være god sidesikt, og at traseene ikke bør være for svingete og uoversiktlige (Miljøpakken, 2016, s. 21). Konkrete tiltak det vises til er at gånettet skal utformes slik at det føles trygt å gå der hele døgnet og til alle årstider, og at belysning og vegetasjonsrydding vil gi bedre sikt og sosial kontroll (Miljøpakken, 2016, s. 21).

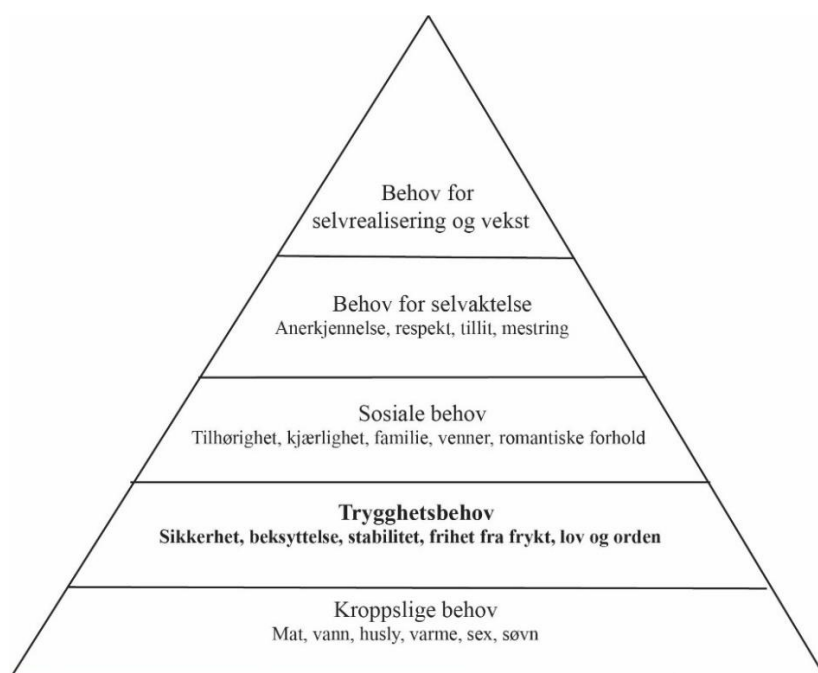
## 3 Teoretisk rammeverk

I kapittelet blir relevant teori og aktuelle forskningsresultater om fysiske omgivelser og opplevd trygghet blant kvinner presentert. Det finnes mange teoretiske innfallsvinkler til tematikken, og i denne oppgaven er det behov for å inkludere flere av disse for å besvare problemstillingen. For å presentere teorien på en oversiktlig måte deles kapittelet inn i tre deler koblet til oppgavens forskningsspørsmål og overordnede problemstilling.

Først presenteres teori om trygghetsbegrepet og opplevd trygghet i det offentlige rom. Deretter presenteres teori som omhandler konsekvenser av kvinners utrygghet for atferd og rutevalg. Videre presenteres teori som omhandler kjennetegn på byrom som oppleves utrygge blant kvinner. Til slutt fokuseres det på etablerte planlegging- og utformingsprinsipper for kriminalitetsforebygging og tryggere byer i et internasjonalt og nasjonalt perspektiv.

### 3.1 Menneskers trygghetsbehov

For å forklare menneskers trygghetsbehov kan man ta utgangspunkt i Abraham Maslows behovshierarki. Maslows behovshierarki forsøker å finne ut hva som er menneskers grunnleggende behov som en forklaring på vår atferd og motivasjon (Maslow, 1943, i McLeod, 2007). Ifølge Maslow blir mennesker motivert av å oppnå visse behov. Når ett behov er oppfylt, prøver en person å oppfylle det neste, og slik fortsetter det (McLeod, 2007, s. 2). En vanlig illustrering av behovshierarkiet er en pyramide med fem hierarkiske nivåer av motivasjonsbehov. De tre nederste nivåene i pyramiden er de grunnleggende behovene som må dekkes før man kan oppnå de neste to nivåene, som er kalt vekstbehov. Etter nivå én, som er de kroppslige behovene, følger nivå to som er trygghet (McLeod, 2007, s. 3). Ifølge Maslow er dermed trygghet et av menneskers grunnleggende behov som må oppfylles før andre behov kan oppnås. At kvinnelige fotgjengere føler seg trygge i omgivelsene, kan dermed ses som et grunnleggende behov som må bli tilfredsstilt for at kvinner skal velge å gå mer. Hvis ikke behovet om trygghet blir dekt, kan det få konsekvenser for kvinners bruk av gange som transportform.



Figur 1: Maslows behovspyramide (Fritt oversatt fra McLeod, 2007, s. 3)

## 3.2 Trygghetsbegrepet

Trygghetsbegrepet er svært mangfoldig, og det finnes en rekke ulike forståelser av begrepet (Aas et. al., 2010, s. 21). Sosialantropolog Tomas Hylland Eriksen skiller mellom individuell og kollektiv trygghet, hvor det kollektive handler om befolkningsgruppers sikkerhet. På individnivå påpeker han at det er flere måter å være trygg eller utrygg på, eksempler på dette er blant annet; å være trygg på seg selv i form av selvtillit (indre trygghet), at man kjenner seg trygg når man ferdes ute om kvelden, for eksempel ved at man er trygg på sine evner til å forsvare seg mot mulige angrep fra andre, eller at man er trygg i sine relasjoner til andre (relasjonstrygghet) (Hylland Eriksen, 2006 i Aas et. al., 2010, s. 21). Aas og kolleger (2010, s. 19) forklarer at forskningslitteraturen forstår frykt som en kompleks opplevelse som har flere årsaker, og at mange tar til orde for at frykten er overdrevet, irrasjonell og medieskapt.

### 3.2.1 Opplevd trygghet

Professor i byplanlegging Carina Listerborn forklarer at frykt for kriminalitet fikk politisk og forskningsmessig oppmerksomhet for første gang i USA på 1960-tallet (Listerborn, 2002, s. 11). Denne oppmerksomheten startet med at det ble tatt politisk initiativ til å gjennomføre befolkningsundersøkelser om menneskers erfaringer og oppfatninger rundt kriminalitet. I undersøkelsene ble et fåtall spørsmål om frykt for kriminalitet inkludert. Siden den gang har interessen for opplevd trygghet og frykt for kriminalitet vokst (Listerborn, 2002, s. 11). Etter 1960-tallet har det blir forsket på, og publisert tusentalls artikler og bøker om frykt for

kriminalitet, og dette dannet en ny retning innen kriminologien (Ditton og Farrall, 2000, s. xxi i Listerborn, 2002, s. 11). I tillegg har mediene spilt en viktig rolle for å belyse temaet. Studier av amerikanske aviser viser at mediene ofte skriver om frykt for kriminalitet, og i visse tilfeller er det mer dekt enn kriminaliteten i seg selv (Altheide, 2002 i Listerborn, 2002, s. 11).

### **Irrasjonell frykt**

Aas et. al. (2010, s. 22) skiller mellom objektiv, reell trygghet og subjektiv, opplevd trygghet. Den subjektive opplevde tryggheten er irrasjonell, og basert på Aas sin forståelse, kan man stadfeste at det ikke nødvendigvis er korrelasjon mellom hyppigheten av kriminell aktivitet i et område og individuell trygghetsfølelse. Dette støttes i den australske planleggeren Wendy Bell sin forklaring av frykt (Bell, 1998, s. 3).

Ifølge Bell er det langt fra klart at individer som har opplevd voldskriminalitet er mer redde for kriminelle handlinger enn de som ikke har opplevd det (Bell, 1998, s. 3). Hun mener det er viktig å forstå distinksjonen mellom frykt for kriminelle handlinger og faktiske forbrytelser. Listerborn (1999, s. 74) forklarer at distinksjonen mellom frykt og forbrytelser er at frykt er koblet til en *opplevelse* mens forbrytelser er knyttet til *juridiske definisjoner*. Frykten er relatert til forbrytelser når frykten inkluderer de trusler man opplever å være et mulig offer for. Hun forklarer også at opplevelsen av frykt er koblet til et individs personlige erfaringer samt den kulturelle og sosiale konteksten en befinner seg i (Listerborn, 1999, s. 74).

Begrepene 'opplevd trygghet', 'trygghetsfølelse' og 'opplevelsen av trygghet' kan forstås som synonymer. Den subjektive trygghetsfølelsen kan dermed forklares som fotgjengeres opplevelse av trygghet. Et sentralt utgangspunkt for den forskningsbaserte interessen for frykt for lovbrudd er erkjennelsen av at risikoen for å bli rammet av kriminelle handlinger ikke alltid står i samsvar med frykten for å bli utsatt for kriminelle handlinger (Heber 2007, s. 230 i Aas et. al., 2010, s. 21).

### **3.2.2 Kvinners opplevde utrygghet**

Listerborn (2002, s. 10) beskriver bylivet som både lokkende og skremmende, og hevder at mange mennesker overviner sin frykt for kriminalitet og vold for å kunne være delaktig i byens ulike tilbud. Mange opplever ikke frykt i offentlige rom som et problem, men for en del kvinner gir frykt relatert til vold og kriminalitet begrensninger på deres mobilitet i det offentlige rom (Listerborn, 2002, s. 10).

Ifølge Anastasia Loukaitou-Sideris, professor i by- og regionplanlegging ved University of Southern California er frykt for kriminalitet viktige bekymringer blant kvinner i byer

(Loukaitou-Sideris, 2004, s. 102). Listerborn viser til at et flertall av trygghetsundersøkelser internasjonalt bekrefter at kvinner opplever større frykt i det offentlige rom enn hva menn gjør (Listerborn, 1999, s. 74). Kjønn er også den mest signifikante faktoren relatert til frykt for kriminalitet og vold i kollektivtransport, og dette inkluderer gange i forbindelse med kollektivreiser (Loukaitou-Sideris & Fink, 2008, s. 2). Selv om det eksisterer forskjeller mellom kvinner basert på alder, rase, klasse, kulturell bakgrunn, utdanningsbakgrunn, seksuell orientering og funksjonshemming, rapporterer kvinner høyere nivåer av frykt enn menn (Loukaitou-Sideris, 2004, s. 102). Forskere har også identifisert høyere frykt i offentlige rom blant eldre, enkelte etniske grupper og lavinntektsgrupper som er bosatt i områder med høyere kriminalitetsrater (Loukaitou-Sideris & Fink, 2008, s. 2).

### **Hvorfor er kvinner utrygge i offentlige rom?**

Det er flere årsaker til at kvinner føler seg utrygge i offentlige rom, og en årsak er opplevd sårbarhet blant kvinner på grunn av mindre fysisk evne til å forsvare seg selv (Loukaitou-Sideris & Fink, 2008, s. 4). Mens frykten for voldtekt og alvorlige voldshendelser fra menn kan være en utløsende årsak, mener feminister at denne frykten er forårsaket av en eksisterende kontinuitet av vold mot kvinner, som inkluderer trusler, seksuelle kommentarer og trakassering samt andre ubehagelige handlinger med seksuelle undertoner (Loukaitou-Sideris & Fink, 2008, s. 4). Når feminister forklarer kjønnsbasert frykt for kriminalitet, legger de vekt på "usynlige" og underrapporterte kriminelle handlinger mot kvinner (Loukaitou-Sideris & Fink, 2008, s. 4).

Mediebildet spiller også en viktig rolle i hvordan kvinner oppfatter sin trygghet i offentlige rom. Professor i byplanlegging ved universitet i Melbourne Carolyn Whitzman forklarer at man gjennom media uttaler seg om ulike offentlige rom som 'trygge' eller 'utrygge' (Whitzman, 2007, s. 2725). Dette er med på å påvirke menneskers opplevelse av trygghet i ulike fysiske miljøer og dermed også deres bevegelsesmønster. Medieforskerne Kathleen Daly og Amy L. Chasteen (1997, i Listerborn, 1999, s. 91) forklarer at det er de kriminelle handlingene som det er minst sannsynlig å bli utsatt for som får mest medieoppmerksomhet. For kvinner er frykten for voldtekt sterkt koblet til representasjonen i media (Daly og Chasteen, 1997 i Listerborn, 1999, s. 91). Man kan argumentere for at mediebildet er med på å skape økt frykt for overfallsvoldtekt blant kvinner. Realiteten er at de fleste voldtekter skjer i private settinger, først og fremst i hjemmet, og av en gjerningsperson som er kjent for offeret. Uansett om denne frykten i tilfeller er irrasjonell, hevder Bell at den påvirker kvinners bruk og mobilitet i offentlige rom (Bell, 1998, s. 3).



Bell mener at det er viktig å forstå kvinners frykt ved å se på forbrytelser mot kvinner som skremmende handlinger (Bell, 1998, s. 3). Denne frykten spiller en viktig rolle i måten kvinner bruker de offentlige rom, tidsbruken i disse og hvilke områder de velger å bruke (Bell, 1998, s. 3). De urbane omgivelsene og måten de er utformet på, påvirker trygghetsfølelsen til kvinner i større grad enn menn, og de varierer etter type område, beliggenhet, tid på døgnet og transportmåte. Spesielt kvinner konstruerer detaljerte mentale kart over deler av byen som de føler seg utrygge i og som bør unngås. Ifølge Bell må derfor kvinner i større grad bli involvert i planlegging og utforming av byene våre (Bell, 1998, s. 2).

Listerborn legger vekt på at frykt ikke er et kvinnespørsmål i seg selv, men sier at det er viktig å synliggjøre hvordan frykten gir begrensninger i kvinners bevegelsesfrihet (Listerborn, 1999, s. 74). Hun forklarer at statistikken viser at risikoen for at kvinner blir utsatt for en forbrytelse i offentlige rom er liten. Det er unge menn som er i risikogruppen for å bli utsatt for overfall og trusler i offentlige rom. Listerborn påpeker i tillegg at det er begrensninger i statistikken når det gjelder forskjellen mellom faktisk risiko og opplevd utrygghet (1999, s. 74). Hun forklarer at statistikken ikke gir innsikt i hvordan kvinner som beveger seg ute på kveldstid opplever det. Mange kvinner opplever det ubehagelig å møte på fremmede menn på mørke plasser og utvikler derfor strategier for å unngå å havne i en uønsket situasjon.

### **Frykten for seksuelle forbrytelser**

Kvinneres redsel handler først og fremst om frykten for seksuelle forbrytelser. Listerborn hevder at det er en sterk sammenheng mellom frykt og oppfattet voldtektsrisiko (Listerborn, 1999, s. 74). Hun utdyper at voldtekt oppleves å være det groveste overgrepet en kvinne kan bli utsatt for, og om kvinner ikke oppholder seg i det offentlige rom minskes antallet rapporterte overfall. Videre forklarer hun at hverdagslige trakasseringer, seksuelle kommentarer og mindre trusler sjeldent rapporteres (Listerborn, 1999, s. 74).

Kripos rapporterte i 2019 at «*andelen overfallsvoldtekter er den laveste noensinne*» (Kripos, 2019, s. 6). 4,9 prosent av rapporterte voldtekter i 2018 var overgrepsvoldtekter. Bekjentskapsvoldtekter, der gjerningsmann og fornærmede kjenner hverandre, sto for 23,3 prosent av innrapporterte voldtekter i 2018. Festrelaterte voldtekter, der gjerningsmann og fornærmede enten kjenner hverandre eller hadde opprettet en form for kontakt på forhånd, sto for 42,2 prosent av innrapporterte voldtekter (Kripos, 2019, s. 11).

Professor i kriminologi og sosiologi Elisabeth Stanko påpeker at vanlige fysiske faresymbol er mørke smug, åpne områder og parker. Hun mener slike fysiske faresymbol retter

oppmerksomhet på det offentlige rom som farlig samt kvinner i det offentlige rom som farlig. Til tross for politiets egne bevis på at kvinner er mer utsatt for fare i hjemmet eller på kjente steder, og vanligvis av en kjent gjerningsmann, fortsetter politiet å advare kvinner mot faren i det offentlige rom (Stanko, 1995, s. 9).

### 3.2.3 Undersøkelser av kvinners opplevde trygghet i offentlige rom

Både internasjonale, europeiske og norske undersøkelser finner at kvinner føler seg mer utrygge i offentlige rom enn menn (Ceccato et. al., 2019; Aas et. al., 2010; SSB, 2018; Hjorthol et. al., 2013; BRÅ, 2019, van Dijk & Tornvliet, 1996).

#### **Kvinnens utrygghet i kollektivtransportsettinger**

Professor i by- og regionstudier Vania Ceccato og kolleger ved Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm (Ceccato et. al., 2019) har deltatt i en global studie der studenter fra en rekke land har besvart ulike spørsmål relatert til utrygghet og frykt for utrygghet, vold og trakassering i kollektivtrafikken.

Høsten 2019 ble de svenske resultatene fra spørreundersøkelsen presentert i rapporten *Trygghet i kollektivtrafikken i Stockholm i et internasjonelt perspektiv* (Ceccato et. al., 2019). De 1122 svenske studentene som deltok i undersøkelsen, studerer ved henholdsvis Kungliga Tekniska Högskolan i Stockholm og Södertörns Högskola i Huddinge.

I undersøkelsen finner de at kvinner erfarer mest frykt og opplevd utrygghet på sine kollektivreiser. Studien viser også at halvparten av respondentene har opplevd former for seksuelle overgrep eller trakasseringer i forbindelse med kollektivreiser, og at kvinner har blitt utsatt i større utstrekning enn menn. 62% av de kvinnelige studentene i Stockholm og 68% av de kvinnelige studentene i Huddinge oppga at de hadde vært offer for trakassering eller seksuelt overgrep. I undersøkelsen inkluderes hele reisen, fra dør til dør. Dermed inkluderer nesten utelukkende alle kollektivreiser gange som del av reisen. Kvinnene i studien svarer at de kjenner seg mindre trygge på vei til stasjonene enn på selve stasjonen og inne i transportmiddelet (Ceccato et. al., 2019, s. 2).

Resultatene fra undersøkelsen viser også at kvinner i større grad enn menn tar forholdsregler når de skal reise med kollektivtransport (Ceccato et. al., 2019, s. 2). 58% av de kvinnelige studentene i Huddinge og 50% av de kvinnelige studentene i Stockholm opplever at de må ta forholdsregler i kollektivtrafikken, mot respektive 18% og 24% av de mannlige studentene. Mens de mannlige studentene oftest vil vise at de kan forsvare seg selv, vil kvinnene ofte passe

på at de blir sett av andre mennesker. Mangel på belysning og øde områder rundt bussholdeplasser var de oftest nevnte årsakene til utrygghetsopplevelsen (Ceccato et. al., 2019, s 2).

### **Utrygghet blant eldre kvinner**

I 1996 ble det gjennomført en undersøkelse av offentlig trygghet blant innbyggere i EUs medlemsland (van Djik & Toornvliet, 1996). Totalt ble 16 235 mennesker intervjuet ansikt til ansikt. Av alle EUs medlemsland fant de lavest rater av utrygghetsopplevelse i de nordiske medlemslandene Danmark, Finland og Sverige (van Djik & Toornvliet, 1996, s. 4).

For alle medlemslandene var frykt for kriminalitet mest utbredt blant kvinner, de eldre (> 55), innbyggerne i byer og blant lavere inntektsgrupper (van Djik & Toornvliet, 1996, s. 6). I rapporten illustrerte de resultatene ved å vise til to ekstremer: Blant unge menn bosatt i utkantstrøk føler 9 prosent seg utrygge i offentlige rom, mot 62 prosent av kvinnene over 55 år bosatt i byer (van Djik & Toornvliet, 1996, s. 6).

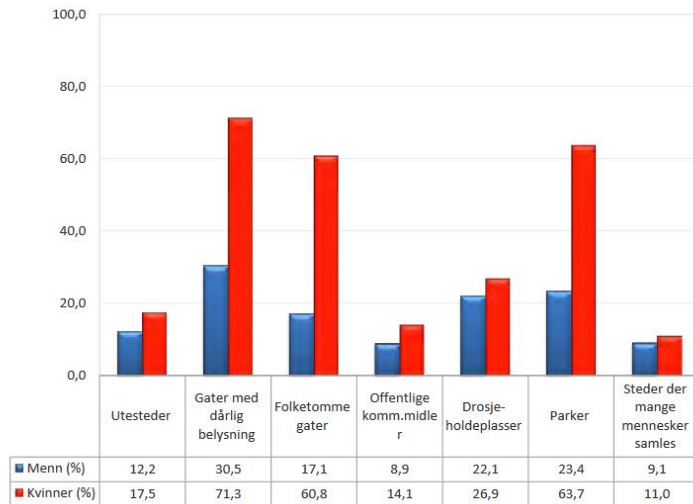
Også i Norge opplever flere kvinner enn menn utrygghet i offentlige rom. Det viser resultatene presentert i rapporten *Trygghet i det offentlige rom: i åtte norske kommuner og bydeler* gjennomført av Politihøgskolen (Aas et. al., 2010). Her presenteres også funn fra Statistisk sentralbyrås levekårsundersøkelse. Resultatene fra levekårsundersøkelsen viser at det tidligere var den eldste delen av den kvinnelige befolkningen som følte mest uro for kriminalitet, men at det siden 2001 har vært den yngre delen av den kvinnelige befolkningen som føler mest uro for kriminalitet (Aas et. al., 2010, s. 33). Resultatene avdekker også at enslige, og særlig yngre enslige (16-24 år), opplever større uro for vold enn voksne som bor sammen, og som har barn i oppvekstalter.

Selv om eldre kvinner opplever mindre uro og utsatthet enn før, er det viktig å tilrettelegge for trygge og gode gangmuligheter for eldre. Ettersom eldre er den mest voksende befolkningsgruppa (særlig sterk er økningen blant de fra 80 år og eldre) (Hjorthol et. al., 2013, s. I), vil eldre utgjøre en stor del av den norske befolkningen fremover. Dermed er det viktig å sørge for bedre tilrettelegging og gangmuligheter for eldre.

### **Hvor er kvinner utrygge?**

Aas og kolleger (2010, s. 106) finner at det er store kjønnsforskjeller når det gjelder hvilke steder som oppleves som utrygge. I figur 2 ser man at det er mest utrygghet knyttet til gater med dårlig belysning, folketomme gater og parker. I rapporten påpeker de at disse områdene delvis overlapper med hverandre (Aas et. al., 2010, s. 106). Forfatterne antar at den høye

kvinneandelen som føler uro på slik steder er knyttet til frykten for seksuelle overgrep og voldtekt, da dette dokumenteres i den svenske nasjonale trygghetsundersøkelsen (Brottsförebyggande rådet, 2006, s. 75 i Aas et. al., 2010, s. 106).



Figur 2: Steder kvinner og menn opplever som utrygge (Aas et. al., 2010, s. 106)

I undersøkelsen er byer, sentrumsområder og tettbebygde strøk hyppigst nevnte steder som oppleves utrygge. I tillegg oppleves nærområdet til respondenten, og ellers utendørs om kvelden/natten og langs veier utrygt (Aas et. al., 2010, s. 37).

I rapporten *Hvordan skape trygge og levende byrom?* presenterer Sunniva Meyer og kolleger i Transportøkonomisk institutt resultater fra prosjektet *Trygghetsskapende tiltak for levende byrom* (Meyer et. al., 2019). Målet med prosjektet var å utvikle bedre kunnskap om trygghetsskapende tiltak i byområder. I prosjektet undersøkte de effekten av tiltak som kan bidra til trygge og levende byrom, herunder vegetasjonsutforming i parker, belysning, aktivitetsskapende bymøbler og utforming av tiltak mot terror (Meyer et. al., 2019, s. I). Flere ulike tiltak ble satt til verks, og det ble gjennomført før- og etter-studier av områdene der de ulike tiltakene hadde blitt iverksatt (Meyer et. al., 2019, s. 6). Det ble brukt videoregistreringer og intervjuer for å samle inn data og undersøke antall besøkende før og etter tiltakene ble gjennomført.

Resultatene fra prosjektet viser at det er klare sammenhenger mellom trygghetsfølelsen og vegetasjonsutforming, belysning og aktivitet i et område.

Vegetasjonsutforming: Prosjektet fant sammenheng mellom fysiske miljøer i parker og utrygghetsfølelsen, særlig for kvinner (Meyer et. al., 2019, s. 18). Meyer fant at kvinners trygghetsfølelse blir påvirket av hvor oversiktlig et sted er, samt siktmuligheter og grad av

vedlikehold. En av tiltakene de viser til er beskjæring av en hekk langs en gangvei i Torshovdalen i Oslo. Beskjæringen av hekken gjorde at kvinner følte seg tryggere på stedet (Meyer et. al., 2019, s. 18).



Figur 3: Før og etter beskjæring av hekk, Torshovdalen (Meyer et. al., 2019, s. 13)

**Belysning:** Studien viste også en sammenheng mellom grad av belysning og trygghetsfølelse. Gjennom et av tiltakene gjennomført i NMBU-parken i Ås belyste de sidevegetasjon som vokste tett opp mot en gangvei. Her registrerte de økt belysning på gangvei og også økt trygghetsopplevelse blant fotgjengere (Meyer et. al., 2019, s. 24).



Figur 4: Belysning av sidevegetasjon, NMBU-parken (Meyer et. al., 2019, s. 24)

**Aktivitet:** Noen respondenter i studien oppga at øde/forlatte områder kunne gi en utrygghetsfølelse i enkelte gater. Samtidig viste resultatene en antydning til at «skummel» aktivitet var mer utrygghetsskapende enn forlatte/øde områder. Dermed påpekte Meyer og kolleger at man må finne ut hva slags aktiviteter som oppleves trygghetsskapende før man planlegger for å øke aktiviteten i et område (Meyer et. al., 2019, s. 75).

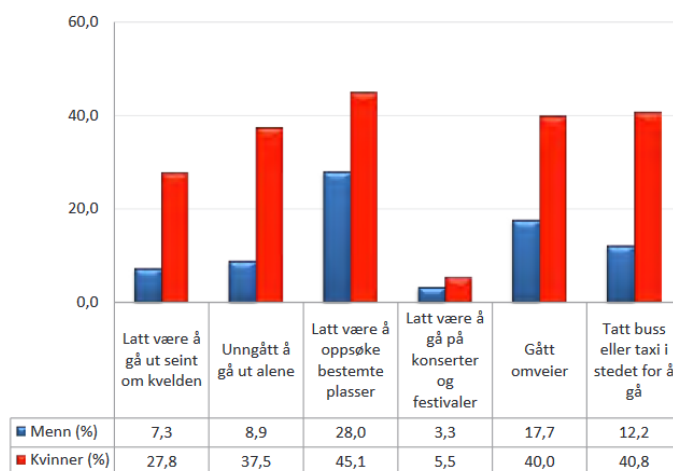
### **Kjennetegn på personer og opplevd utrygghet**

Meyer med kolleger fant også sammenhenger mellom kjennetegn ved personer og opplevd utrygghet (2019, s. 77). De finner at kvinner er mer utrygge enn menn. Personer som skårer høyere på (selvrapportert) nevrotisme er mer utrygge enn personer som skårer lavere.

De fant også andre variabler som så ut til å ha effekt på utrygghetsfølelsen. Disse variablene varierte i styrke og var mange steder ikke sterke nok til å være signifikante. Dette gjaldt blant annet at folk som har vært på stedet flere ganger/oftere føler seg tryggere enn folk som aldri har vært på stedet. Det gjaldt også at eldre er mer utrygge enn yngre og at folk med lavere utdanning er mer utrygge enn folk med høy utdanning. De fant liten effekt av erfaringer med ubehagelige opplevelser og utrygghetsopplevelse (Meyer et. al., 2019, s. 78).

### Kvinner valg som følge av utrygghet

Studien til Aas med kolleger (2010, s. 108) viser at kvinner i større grad enn menn gjør valg basert på utrygghetsopplevelsen, og dette påvirker deres mobilitet. Figur 5 viser at en høy andel kvinner har latt være å oppsøke bestemte plasser, unngått å gå ut alene, latt være å gå ut seint om kvelden, gått omveier eller tatt buss eller taxi istedenfor å gå i løpet av det siste året (Aas et. al., 2010, s. 108).



Figur 5: Prosentandel som det siste året har foretatt valg som følge av at de har følt seg utrygge (Aas et. al., 2010, s. 108)

## 3.3 Konsekvenser av kvinners opplevde utrygghet

### 3.3.1 Kvinners utrygghet og atferd

Som vist i figur 5 har kvinner en tendens til å endre sin oppførsel på bakgrunn av opplevd utrygghet i offentlige rom. Loukaitou-Sideris forklarer at frykten, uansett om den er reell eller opplevd, har signifikante konsekvenser for kvinner og deres muligheter (2004, s 104). Basert

på deres utrygghetsopplevelse gjør noen kvinner forberedende tiltak og strategier, slik som å tilegne seg en spesiell oppførsel og væremåte i offentligheten, velge spesifikke ruter og reisemønstre over andre eller unngå enkelte områder helt, slik som jernbanestasjoner og bussholdeplasser og aktiviteter (f.eks. gåing og sykling) som anses som mer utrygge for kvinner (Loukaitou-Sideris & Fink, 2008, s. 4).

Loukaitou-Sideris forklarer også at forskningen viser en underrepresentasjon av kvinner i parker og grønne åpne plasser (Loukaitou-Sideris, 2004, s. 104). Dette finner også Pia Haukali i sitt masterarbeid (Haukali, 2018). Her finner hun at jenters og kvinners tilgang og bruk av offentlige byrom er mer begrenset enn gutter og menns tilgang og bruk. Haukali mener at et feministisk perspektiv i byplanleggingen kan bidra til mer demokratiske og inkluderende byrom som er planlagt for en større del av befolkningen (Haukali, 2018, s. 161).

Empiriske studier har også vist at mange kvinner velger andre transportmidler fremfor gange på grunn av opplevd utrygghet. Kvinner, i større grad enn menn, tar oftere tar taxi eller bruker kollektivtransport istedenfor å gå på grunn av opplevd utrygghet. (Wekerle og Whitzman, 1995; Stanko, 1990). Kvinner begrenser også i større grad sin bruk av kollektivtransport til enkelte deler av dagen, eller bruker det kun i følge med kjæreste, ektemake eller venner.

Wendy Bell påpeker at kvinner, og særlig eldre kvinner, har høyere sannsynlighet for å endre sin oppførsel for å unngå risiko for kriminalitet, og at dette påvirker deres bruk av de offentlige rommene (Bell, 1998, s. 3). Hun sier at deres risikooppfatning påvirker deres valg om å dra ut sjeldnere, dra hjem tidligere på kvelden eller å dra ut på kvelden kun i følge med andre (Bell, 1998, s. 3). Bell hevder at kvinners tilstedeværelse i det offentlige rom er preget av økt bruk av kjøpesentre, parker og gangtraseer, boligområder og kollektivtransport. Alle disse stedene har vist seg å være mer sårbare for kriminalitet (Bell, 1998, s. 4). Bell legger også vekt på at kvinner oftere er fotgjengere, og at det dermed er viktig å utforme nabolag og tilgang til fasiliteter og kollektivtransport i et trygghetsperspektiv.

Forskning på kvinners helse viser at opplevd utrygghet begrenser kvinners gange som treningsform eller rekreasjon og dermed begrenser deres fysiske aktivitet (Loukaitou-Sideris, 2004, s. 104). Studier som retter søkelys på kvinner, barn og eldre har også identifisert sammenheng mellom opplevd utrygghet og frykt på nabolagsnivå med høyt nivå av inaktivitet (Loukaitou-Sideris, 2004, s. 104). Verdens helseorganisasjon vedkjenner at hverdagsgåing er

en kritisk komponent for å bedre menneskers fysiske aktivitet, og dette gjelder særlig for kvinner (Thornton og Walker, 2018, s. 30).

### 3.3.2 Kvinners utrygghet og reisevaner

En av de første som så på sammenhenger mellom kjønn og reisevaner var professor i by- og regionplanlegging Martin Wachs (1991, s. 100 i Fainstein og Servon, 2005). Wachs mener at kvinner blir usynlige i transportplanleggingspraksisen, og at man ikke tar kjønn med i betraktningen når man studerer reisevaner. Han argumenterer for at transportsystemet vi har i dag er et resultat av ulike forventninger til menn og kvinner. Wachs hevder at reisemønsteret til kvinner skiller seg vesentlig fra menns, men at transportsystemet i dag er bygd opp rundt menns reisevaner (Wachs, 1991, s. 100 i Fainstein og Servon, 2005).

Dette støttes av arkitekt og planlegger Kristen Day (2011, s. 150). Hun mener at utformingen av byer og forsteder ofte har neglisjert kvinners behov og hverdagsliv. Kvinner blir dermed vanskeligstilte i omgivelser som ikke har blitt skapt med hensyn til deres perspektiver og erfaringer. Et eksempel hun trekker frem er etableringen av urbane forsteder der mødre etterstreber å ta vare på hjemmet og delta i lønnet arbeid uten tilgang til butikker, skoler og jobber i nærheten. Et annet eksempel hun trekker frem er utformingen av transportsystemet som imøtekommer single voksnes arbeidsreiser fremfor kvinners reiser med barn. Et tredje eksempel Day trekker frem er en utforming av urbane områder som ikke har tatt hensyn til trygge hverdagsreiser til fots. Hun forklarer også at kvinners reiser ofte har flere formål enn hva menns reiser har, og at de dermed inkluderer flere reiser i en 'reisekjede'. I tillegg er kvinners reiser ofte kortere og mer lokale, og inkluderer dermed oftere gange (Day, 2011, s. 154).

Dette mener også Bronwen Thornton og Jim Walker i Walk21, - en internasjonal veldedighetsorganisasjon som er dedikert til å sikre en allmenn rett til gode gangmuligheter globalt (Walk21, 2020). De forklarer at kvinner oftere har mer komplekse og multimodale reiser enn menn. Disse multimodale reisene inkluderer ofte barnepass, betalt arbeid, husarbeid og eldreomsorg. I mange lokalsamfunn (på tvers av alle sosioøkonomiske grupper) er avstandene mellom disse oppgavene korte og er enkelt tilgjengelig til fots. Likevel viser internasjonale forskningsdata at kvinner i stor grad velger å ikke gå på grunn av dårlig gateutforming, mangel på gangfelt og fortau, tidsbegrensninger eller mangel på opplevd trygghet (Thornton og Walker, 2018, s. 30).



Forskerne Christine Hudson og Malin Rönnblom ved Umeå Universitet (2008, s. 76) hevder at kvinners risiko for og frykt for seksuelle overgrep på offentlige steder, begrenser deres bevegelsesfrihet og deres bruk av offentlige rom. Hudson og Rönnblom hevder at kvinner blir (eller føler seg) ekskludert fra bestemte deler av byen også på dagtid. De hevder at gatebelysning, plassering og utforming av bygninger, åpne grøntområder, underganger med mer, er utilstrekkelig planlagt og utformet med tanke på trygghet (Hudson og Rönnblom, 2008, s. 76). I tillegg legger de vekt på at det ikke er det fysiske miljøet i seg selv som oppleves truende på kvinner; frykt er innebygd i de kjønnede maktforholdene i samfunnet der kvinner som gruppe er underordnet menn som gruppe. De argumenterer derfor for at frykt ikke kan «designes bort» og at forbedringer av gatebelysning eller tryggere overganger, fremfor mørke underganger, ikke kan løse det viktigste årsakene til frykt i offentligheten (Hudson og Rönnblom, 2008, s. 76).

Dette støttes i sosiologen Birgitte Blekesaune Roséns masterarbeid. Hun har undersøkt kvinners risikovurdering og opplevelse av frykt når de går hjem på natten i Oslo (Rosén, 2019, s. 70). Gjennom intervjuer med kvinnelige fotgjengere i Oslo finner hun at flere av kvinnene lagde strategiske planer for å navigere i byrommet på natten. Flere unngikk parker, uopplyste gater og gater med få folk. Rosén argumenter er at kvinners risikovurdering og navigering i byrommene ofte er basert på hvordan media skriver om den mørke bynatta og om voldshendelser som skjer på nattetid (Rosén, 2019, s. 78). Hun hevder at selv om det ikke trenger å være farlig å gå hjem om natten, er frykten for byrommet fortsatt en realitet, og den følelsen skaper igjen det farlige byrommet (Rosén, 2019, s. 78).

### 3.3.3 Hva mener kvinner er utrygge byrom?

Professor i geografi Gill Valentine ved universitet i Sheffield forklarer at kvinners frykt ofte er assosiert med spesifikke fysiske miljøer og omgivelser. Frykt knyttet til spesifikke miljøer og områder påvirker kvinners oppførsel og reisemønstre (Valentine, 1990, s. 298). Valentine forklarer at en kvinnes opplevelse av trygghet i hennes nærmiljø har en sterk korrelasjon til hvor godt hun kjenner og føler seg vel i sine sosiale og fysiske omgivelser. Når hun er utenfor sitt nærmiljø, gjør hun vurderinger over sikkerheten sin på grunnlag av forutinntatte bilder hun innehar om et sted og dets beboere, samt fra signaler hun mottar fra sosial oppførsel fra de faktiske fysiske miljøene (Valentine, 1990, s. 298).

Valentine (1990 i Loukaitou-Sideris & Fink, 2008, s. 4) legger vekt på to kategorier fysiske omgivelser som typisk fryktinngytende for en stor andel kvinner. Den første kategorien (1) viser

til lukkede områder med begrensede utgangsmuligheter, slik som store parkeringsarealer/-hus, fotgjengerunderganger og T-banestasjoner. Den andre kategorien (2) viser til anonyme og øde åpne plasser slik som folketomme bussholdeplasser. Valentine forklarer at den første (1) gir muligheter for gjerningsmenn til å fange eller angripe kvinner, mens den andre (2) gir muligheter for lovbryteren til å skjule seg og handle utenfor den visuelle rekkevidden til andre mennesker (Valentine, 1990 i Loukaitou-Sideris & Fink, 2008, s. 4).

Andre faktorer som er assosiert med større utrygghetsopplevelse inkluderer nattemørke, fysiske ødeleggelser, mangel på sosial overvåking og kontroll, dårlig vedlikehold og dårlig miljømessig kvalitet (Atkins, 1989; Valentine 1990 i Loukaitou-Sideris & Fink, 2008, s. 2). Derfor kan de umiddelbare fysiske karakteristikene man legger merke til, for eksempel på et busstopp eller på en jernbanestasjon, påvirke folks oppfatning av trygghet. Kvinners utrygghet i kollektivtransportmiljøer har også ofte en sosial konnotasjon: Den ser ut til å være ganske solid i spesifikke fysiske miljøer. Kvinner har en tendens til å være mer sensitive overfor tegn på fare og sosial uorden, graffiti og falleferdige og forlatte bygninger enn menn (Wekerle & Whitzman, 1995 i Loukaitou-Sideris og Fink, 2008, s. 4). Kriminologer som Wilson og Kelling (1982), har lenge snakket om forholdet mellom fysisk forfatning (som tomme og falleferdige bygninger, søppel og graffiti) og opplevd utrygghet. Dette omtaler de som 'Broken Windows-teorien', en teori som det gjøres rede for i kapittel 3.4.1.

### 3.3.4 Hvordan bedre kvinners trygghet i offentlige rom?

Enkelte feminister argumenterer for at lite kan gjøres for å bedre kvinners trygghet med mindre menns oppførsel blir utfordret (Loukaitou-Sideris, 2004, s. 107). Loukaitou-Sideris sier seg delvis enig i dette, men påpeker at det vil kreve et systematisk, kontinuerlig og langsiktig engasjement fra øverste politiske hold. I tillegg krever det implementering av en rekke sosiale og pedagogiske programmer rettet mot både menn og kvinner (Loukaitou-Sideris, 2004, s. 107). Enkelte feminister mener det er behov for en endring av rettssystemet slik at kvinnelige ofre kan rapportere kriminelle handlinger de er ofre for uten frykt for stigmatisering. Loukaitou-Sideris anerkjenner viktigheten av slike tiltak, men hun mener samtidig at de er tidkrevende og vanskelige å iverksette fordi de krever strukturelle endringer i samfunnsinstitusjonene og i sosiale holdninger. Hun peker derfor på komplementerende tiltak med mindre omfang som er lettere å gjennomføre og håndheve. Dette inkluderer design- og planleggingsstrategier som søker å begrense muligheter for kriminell aktivitet og minske kvinners opplevde utrygghet (Loukaitou-Sideris, 2004, s. 107). Hun hevder at slike design- og planleggingsstrategier ikke kan adressere alle typer kriminalitet. Likevel argumenterer Loukaitou-Sideris for at slike

planlegging- og utformingstiltak spiller en viktig rolle for å redusere kvinners frykt og fremme sikkerhet i offentlige rom (Loukaitou-Sideris, 2004, s. 107).

### 3.4 Planlegging og utforming for tryggere byer

I det neste delkapittelet blir det gjort rede for etablerte design- og planleggingsstrategier for kriminalitetsforebygging og opplevd trygghet gjennom fysisk planlegging og utforming.

#### 3.4.1 Planleggingsprinsipper i et internasjonalt perspektiv

Innenfor planleggingsfeltet har teoriene til amerikanerne Jane Jacobs (1961) om naturlig overvåking, og arkitekt og byplanlegger Oscar Newman (1972) om forsvarbare rom vært sentrale i planlegging og utforming av byer i et trygghetsperspektiv. Hovedprinsippene til både Jane Jacobs og Oscar Newman bygger i stor grad på ideen om *Crime prevention through environmental design* (heretter CPTED). CPTED ble først brukt av kriminologen C. Ray Jeffrey i boken med samme navn fra 1971 (Schneider og Kitchen, 2002, s. 100). CPTED handler om å utvikle byområder som er uformet slik at de forsvarer seg selv. Ideen er at fysisk miljø kan endres og manipuleres for å påvirke kriminell oppførsel (Colquhoun, 2004, s. 37). Senere kriminalitetsforebygging og planlegging for trygghet har også basert seg på 'Broken Windows'-teorien samt en situasjonsbasert kriminalitetsforebygging der man blant annet retter søkelys på kameraovervåking og belysning.

#### **Jane Jacobs om naturlig overvåking**

Siden 1960-tallet har det vært en interesse for sammenhengen mellom fysiske miljøer og kriminalitet (Loukaitou-Sideris, 2004, s. 107). Ideen om kriminalitetsforebygging gjennom planlegging og design (CPTED) fikk spesiell oppmerksomhet med stedsaktivist og husmor Jane Jacobs' bok *The Death and Life of Great American Cities* (1961). I Jacobs anerkjente bok argumenterte hun mot en byplanleggingspraksis med et økende press fra bilisme og modernistiske byfornyelsesplaner (Gehl og Svarre, 2013, s. 61). Jacobs mente denne byplanleggingspraksisen overså mennesker og deres perspektiver. Hun var blant annet kritisk til idealene bak hagebybevegelsen og planene til funksjonalisten Le Corbusier. Jacobs mente at slike planleggingsidealer, med soneinndeling av byen, store grøntarealer mellom sonene, avstander mellom ulike funksjoner og en bilbasert byutvikling «kept the pedestrians off the streets and in the parks» (Jacobs, 1961, s. 23).

Jacobs kritiserte den modernistiske planleggingens soneinndeling av byen, med egne områder for boliger, rekreasjon og arbeid, for å ødelegge for det sosiale livet i byen (Gehl og Svarre, 2013, s. 61). Jacobs mente at en slik modernistisk planleggingspraksis overså og forenklet

kompleksiteten i menneskers liv (Jacobs, 1961, s. 434). Planleggingen ble dermed menneskefjern i byer hvor en stigende trafikk fikk lov til å dominere byen mer og mer (Gehl og Svarre, 2013, 61). Man kan hevde at Jacobs representerte mindre synlige grupper i planleggingsfeltet på denne tiden. Som husmor og kvinne kritiserte Jacobs hvordan de mannlige planleggerne i den modernistiske planleggingspraksisen ikke hadde lyktes med å utforme byene etter kvinners- og barns behov.

Dette støttes av den anerkjente danske arkitekten og byplanleggeren Jahn Gehl (2010, s. 3). Gehl påstår at det i flere tiår har vært en planleggingspraksis som har oversett det menneskelige perspektivet, mens mange andre elementer, som den voldsomme økningen i biltrafikken, har blitt sterkt fokusert på. Samtidig som bilparken har blitt større, har politikere og trafikkplanleggere fokusert på å gjøre plass til mer biltrafikk og mer bilparkering. Dette har medført dårligere forhold for fotgjengere og syklister (Gehl, 2010, s. 91). Søkelyset på biltrafikk har gitt smalere fortau og bredere veibaner til motorisert transport. Fotgjengerne har dermed fått en sekundær plass i mobilitetshierarkiet. Gehl peker på eksempler hvor fotgjengere må vente på lyssignal for å få krysse bilveier eller bruke mørke underganger eller gangbroer som kan oppleves som utrygge omveier i deres planlagte rute (2010, s. 91).

Jane Jacobs har viet et helt kapittel i sin bok (*The Death and Life of Great American Cities*, 1961) til fotgjengeres bruk av fortau i byer i et trygghetsperspektiv. Selv om Jacobs studerer store amerikanske byer med New York som utgangspunkt, er hennes argumenter også relevante i et norsk perspektiv fordi de peker på allmenne planleggingsprinsipper for fotgjengeres trygghet. Jacobs mener at når folk snakker om byer, eller deler av byer som farlige, så betyr det som regel av at det ikke føler seg trygge når de går på fortauet. Ved å gjøre fortauene tryggere, gjør man byene tryggere (Jacobs, 1961, s. 147). Hun poengterer også at det er en forskjell på hvem man møter som fotgjenger i byer fremfor i mindre tettsteder. I byer er de fleste man møter fremmede, derfor mener hun vi må legge til rette for at det føles trygt å passere fremmede på fortauet. Faren ved at man føler seg utrygg er at man bruker fortauene mindre, og dette kan igjen gi mindre trygge fortau (Jacobs, 1961, s. 147). Jacobs fremhever tre faktorer som avgjørende for å skape tryggere fortau for fotgjengere (Jacobs, 1961, s. 149):

#### Skille mellom private og offentlige rom

Den første faktoren handler om at det må være et tydelig skille mellom private og offentlige rom. Jacobs sier at det ikke kan være glidende overganger mellom dem slik som det ofte er i forsteder eller i planprosjekter. Slike glidende overganger kan skape utydelige skiller mellom

ulike funksjonelle deler av et område og gi en lav grad av områdebevissthet (Jacobs, 1961, s. 149).

#### ‘Øyne på gaten’

Den andre faktoren er behovet for ‘øyne på gaten’ (Jacobs, 1961, s. 149). Øynene må ifølge Jacobs tilhøre de naturlige brukerne av gaten, altså innbyggerne og brukerne av bygningene langs gaten. Bygningene må orienteres slik at fasaden er ut mot gaten for å gjøre omgivelsene tryggere for innbyggerne og brukerne. Jacobs mener at det er behov for aktive fasader med ulike funksjoner som vender ut mot gaten. Dette kan skape en uformell sosial kontroll der innbyggerne/brukerne av bygningene har en naturlig ‘overvåking’ av området; altså ‘øyne på gaten’.

#### Flere brukere av fortauene

Den tredje faktoren er at fortauene må ha flere folk som bruker dem, både for å øke antallet «effective eyes on the street» og for at beboerne og andre som oppholder seg i bygningene skal ha interesse av å følge med på hva som skjer i gata (Jacobs, 1961, s. 149). Målet til Jacobs er enkelt forklart å få folk til å bruke og observere gatene. Men for å få til dette påpeker Jacobs at butikker, barer og restauranter er nyttige verktøy for å øke aktiviteten på gateplan. Det gir innbyggere og besøkende konkrete grunner til å bruke fortauene der disse bedriftene er lokalisert, og det får folk til å bruke andre deler av fortausnettverket i byen for å komme frem til disse stedene. Bedriftene blir dermed tilsynsmenn for gata, og ved at mennesker gjør ærend der, tiltrekker det igjen flere folk (Jacobs, 1961, s. 149-150). Jacobs mener også at belysning er sentralt for å øke trykghetsfølelsen, fordi det øker distansene vi kan se. Men hun påpeker at belysning ikke er nok i seg selv om det ikke finnes øyne som følger med på det som skjer (Jacobs, 1961, s. 151).

#### **Oscar Newman om forsvarbare rom**

Selv om Jane Jacobs ideer ofte representerer by-idealet, er det teoriene til Oscar Newman som har hatt mest innflytelse på kriminalitetsforebyggende planlegging internasjonalt (Listerborn, 2002, s. 104).

Oscar Newmans teorier, presentert i boka *Defensible Space: Crime Prevention through Urban Design* (1973), bygger på detaljerte statistiske undersøkelser av den fysiske utformingen av boligbygg i New York, inkludert informasjon om innbyggerne som bor der, samt alle innrapporterte lovbrudd for disse byggene (Colquhoun, 2004, s. 40). Newmans ideer og retningslinjer er dermed langt mer detaljerte og kvantitativt vitenskapelig underbygde enn Jacobs mer observerende studier av omgivelsene (Listerborn, 2002, s. 104).

Studien til Newman ga signifikante funn. Blant annet viste den at de laveste rapporterte kriminalitetsratene forekom i tre etasjers boligbygninger, mens boligbygg høyere enn seks etasjer og byggeprosjekter med mer enn 1000 boliger led av signifikante høyere kriminalitetsrater (Colquhoun, 2004, s. 40). Studien viste også at det i høye boligblokker er en høyere andel lovbrudd i blokkenes indre offentlige rom, enn i lavere boligblokker. Selv om studiene til Newman handler om kriminalitetsforebygging, er de relevante i et trygghetsperspektiv. Kriminalitetsforebygging gjennom fysisk planlegging og trygghetsskapende planleggingstiltak er koblet sammen og viser ofte til de samme overordnede tiltakene. Dette kommer frem nedenfor i Newmans foreslåtte kriminalitetsforebyggende tiltak.

Basert på sine funn, utarbeidet Newman et konsept kalt 'Defensible space' (forsvarbare rom) med fire underordnede designelementer som utgangspunkt for en kriminalitetsforebyggende planlegging og utforming (Colquhoun, 2004, s. 40). Disse er territorier, overvåking, bygningsbilde og sammenstilling av boliger med andre fasiliteter. Det er de tre siste designelementene som er særlig relevante for denne oppgavens tematikk.

#### Overvåking

Elementet overvåking handler om at den fysiske utformingen må legge til rette for at innbyggerne kan ha oversikt over hva som skjer både i og rundt de offentlige områdene rundt bygningene. Dette finner man også hos Jacobs med hennes argument om behovet for 'eyes on the street' (Jacobs, 1961, s. 149). Elementet 'overvåking', handler først og fremst om plasseringen av vinduer og inngangspartier slik at innbyggerne kan se og dermed 'overvåke' de ytre og innvendige rommene (Schneider og Kitchen, 2002, s. 92).

#### Bygningsbilde

Bygningsbilde handler om riktig bruk av materialer og arkitektonisk kvalitet for å forhindre en følelse av stigma ved å bo der. Her viser han først og fremst til stigma knyttet til sosiale boliger (Schneider og Kitchen, 2002, s. 92). Et slikt stigma kan ifølge Newman føre til en følelse av isolasjon og utenforskap (Colquhoun, 2004, s. 41). Newman mener blant annet at man må unngå bygningsformer som skiller seg for mye fra resterende bebyggelse og at man må utforme nye bygg i de eksisterende gateløpene slik at man beholder en overvåking av gatene.

#### Sammenstilling av boliger med andre fasiliteter

Dette elementet handler om å skape tryggere nærmiljøer ved en strategisk geografisk plassering av viktige fasiliteter i et område. Newman mener at boligbygg må plasseres sammen med kommersielle tjenester for å øke tryggheten i området. Parker og lekeplasser må utformes slik at de ses fra boligbygg (Colquhoun, 2004, s. 42). Dette handler altså om en funksjonsblanding.

En slik funksjonsblanding med boliger, arbeidsplasser og kommersielle tjenester i samme områder, kan gi menneskelig aktivitet både på dagtid og kveldstid. Det kan igjen gi økt trygghetsfølelse blant fotgjengere, fordi det er menneskelig aktivitet og «eyes on the street» (Jacobs, 1961, s. 149) både på dagtid og kveldstid.

### **‘Broken windows’-teorien**

‘Broken windows’-teorien ble introdusert tidlig på 1980-tallet som en banebrytende kriminalitetsforebyggende strategi som kunne gi forslummede og falleferdige områder et løft (Listerborn, 2002, s. 113).

Begrepet ‘broken windows’ er en metafor for at et ødelagt vindu som ikke blir reparert er et tegn på at ingen bryr seg, og dermed fungerer som en invitasjon til ødeleggelse av flere vinduer (Sousa og Kelling, 2019, s. 121). ‘Broken windows’-teorien viser til at synlig forsømte områder signaliserer at ingen bryr seg om det, noe som igjen fører til økning i kriminelle handlinger og økt frykt for at kriminalitet skal skje der (Sousa og Kelling, 2019, s. 122). Sagt på en annen måte kan synlig hærverk og forsømmelse resultere i områder som oppleves utrygge til fots, nettopp fordi man er redd for at kriminelle handlinger kan finne sted der.

Broken windows’-teorien kan også ses i lys av forskeren Ronald Pitner (Pitner et al., 2011 i Ceccato et. al., 2019, s. 99) sine funn i studien av middelaldrene og eldre voksne beboeres oppfatninger av egen trygghet i nabolaget. Pitner finner en korrelasjon mellom det han kaller ‘fysisk forstyrrende atferd’ og sikkerhetsmessige bekymringer blant middelaldrende og eldre voksne. Den fysiske forstyrrende atferden han referer til, er blant annet søppel i gatene, dårlig belysning, forlatte og falleferdige bygninger, øde områder og graffiti. Han finner ingen korrelasjon mellom en ‘sosial atferd’, herunder narkotikahandel/narkomani, nærvær av gjenger og hjemløshet, og de middelaldrene og voksnes frykt for egen sikkerhet (Pitner et al., 2011 i Ceccato et. al., 2019, s. 99). I lys av ‘broken windows’-teorien viser dermed Pitners funn til en sammenheng mellom forsømte områder og/eller hærverk og opplevd utrygghet.

Det mest kjente eksempelet på bruk av ‘Broken windows-teorien’ i praksis er kampanjen mot graffiti, uorden og annen småkriminalitet på undergrunnen i New York og i byen ellers på 1980-tallet (Aas et. al., 2010, s. 62). Kampanjen i New York ble startet av politi og transportmyndigheter da forfallet på mange T-banestasjoner i New York var omfattende. Særlig graffiti, forstyrrende oppførsel og mindre lovovertrедelser, som fikk navnet «the homeless problem», fikk skylden for forfallet og for trafikantenes svekkede tillit til egen sikkerhet (Aas et. al., 2010, s. 63). Tidligere innsats gikk ut på å anholde ungdom som sto bak og få dem til å

vaske vekk graffitiene, en strategi som mislyktes på grunn av kostnadene. I dag er T-banene i New York blant de reneste i verden. Ideen bak kampanjen var enkel. Alle vogner med graffiti ble tatt ut av bruk og vasket. Ingen uvaskede vogner var i omløp. Dermed fikk ingen graffitiere oppleve å se sin egen «tag» på T-banevognene. I 1998 ble den siste vognen med graffiti tatt inn i programmet og vasket. Innen fem år var graffiti-problemet i New York borte (Aas et. al., 2010, s. 63).

I Oslo kommune har man med «Stopp Tagging-ordningen» samme innfallsvinkel til problematikken, der målet er at graffiti-problemet må løses umiddelbart for å hindre spredning og eskalering (Aas et. al, 2010, s. 63). Stopp Tagging AS er nåværende leverandør av tjenesten for Oslo kommune, Bymiljøetaten (Stopp Tagging, 2020). Ordningen er et tilbud til gårdeiere, borettslag og andre som ønsker en fasade uten tagging. Abonnementer på ordningen er sikret fjerning av tagging innen 48 timer fra innrapportering. Ordningen presenteres som et av de mest prisgunstige og effektive virkemidlene som finnes i Oslo mot tagging, og i flere deler av byen hevdes det at taggingen er halvert siden ordningen ble introdusert i 2001 (Aas et. al., 2010, s. 63). I Trondheim kommune finnes det ikke en tilsvarende ordning for fjerning av tagging på privateide bygninger innen kort tid. At tagging ikke fjernes kan ha en negativ effekt på et område, og i lys av 'Broken windows-teorien' føre til mer tagging samt utrygghet blant folk som ferdes gjennom området.

### **Situasjonell kriminalitetsforebygging**

De ovennevnte kriminalitetsforebyggende og trygghetsskapende strategiene faller under kategorien situasjonell kriminalitetsforebygging. Her retter man ikke oppmerksomheten på selve gjerningspersonene eller på kriminalitetens årsaker, men heller å gjøre det vanskeligere for en gjerningsperson å utføre lovbrudd (Aas et. al., 2010, s. 51). Kameraovervåking og belysning er typiske situasjonelle tiltak.

Aas og kolleger påpeker at en viktig kritikk mot slike tiltak er påstanden om at man forflytter kriminaliteten til andre områder. Det å blokkere muligheten til å begå lovbrudd i et område vil ikke nødvendigvis ha innvirkning på gjerningspersonens motivasjon. Det kan føre til at lovbruddet forskyves til et annet tidspunkt, sted eller mål (Aas et. al., 2010, s. 51).

### Effekten av belysning

Gatebelysning er et situasjonelt tiltak som kan øke tryggheten til fots i områder. Aas og kolleger forklarer at de fleste vil oppleve det triveligere og tryggere å gå alene langs en godt opplyst gate enn omgitt av mørket. I lyset kan man oppdage, og kanskje gjenkjenne personer på god avstand.



I tillegg kan belysning ha betydning for utøvelsen av sosial kontroll fordi det er lettere å observere omgivelsene der det er lys (Aas et. al., 2010, s. 63).

Kriminologene David P. Farrington og Brandon C. Welsh har studert effektene økt belysning har på kriminalitet. I artikkelen *Improved Street Lighting and Crime Prevention* (2002) presenterer de funn fra studier der målinger av kriminalitet ble gjennomført før og etter økt belysning ble iverksatt. Av åtte amerikanske studier gjennomført fant fire av dem at økt gatebelysning hadde effekt på kriminaliteten, mens fire av dem ikke fant en effekt. Fem britiske studier viste alle at økt gatebelysning førte til reduksjon i kriminalitet (Farrington og Welsh, 2002, s. 313). Dette viser at økt belysning har ha varierende påvirkning på kriminalitet. Farrington og Welsh forklarer at belysning kan være kriminalitetsforebyggende på to måter:

Den første måten de vektlegger er den situasjonelle tilnærmingen til kriminalitetsforebygging. Her forklarer de at økt belysning kan være et tiltak som direkte påvirker lovbrüterens oppfatning av risiko (Farrington og Welsh, 2002, s. 316). Denne tilnærmingen støttes av teorier som vektlegger naturlig, uformell overvåking som kriminalitetsforebyggende, herunder blant annet Jacobs (1961) sine teorier om naturlig overvåking. Økt belysning gir muligheter for økt sosial kontroll og gir større synlighet for både lovbrüter og andre som oppholder seg i området. Dermed kan økt belysning virke som en avskrekkende faktor for kriminelle handlinger (Farrington og Welsh, 2002, s. 316).

Den andre måten de vektlegger er belysning som fysiske forbedringer av nabolag. Slike fysiske forbedringer er dermed midler for å styrke lokalsamfunnets tillit, samhold og sosiale kontroll. Økt gatebelysning kan dermed redusere kriminaliteten gjennom å fremstå som en fysisk forbedring av miljøet. Det signaliserer at innbyggerne investerer i eget nabolag, og det kan medføre at man får et positivt bilde av sitt nabolag og økt samhold og stolthet (Farrington & Welsh, 2002, s. 316). Dette kan dermed ses som et tiltak som faller under 'broken windows'-teorien.

I artikkelen *Impact of public lighting on pedestrians' perception of safety and well-being* (2015), argumenterer de spanske forskerne Peña-García, Hurtado og Aguilar-Luzón for at det ikke er tilstrekkelig å kun øke styrken på belysningen. De mener også at fargen på belysningen er avgjørende for trygghetsopplevelsen. Peña-García og kolleger gjennomførte en spørreundersøkelse av 275 fotgjengere i byen Granada i Spania. Målet med undersøkelsen var å evaluere brukeres oppfatning av ulike typer offentlig belysning, og belysningens påvirkning

på trygghet og velvære. I tillegg målte de gjennomsnittlig lysnivå i gatene for å avdekke mulige korrelasjoner mellom undersøkelsesdataene, belyningsnivåer og lysfarge (Peña-García et. al., 2015, s. 142).

Peña-García og kolleger fant at opplyste gater har en tendens til å få folk til å føle seg tryggere når det gjennomsnittlige belyningsnivået er høyt i området. Det påpeker likevel at mange dårlige distribuerte lys ikke er å foretrekke fremfor færre, men godt fordelte lys. Videre fant de at hvitt lys, selv om det gir økt lysforurensning, ser ut til å få folk til å føle seg tryggere enn gulere belysning. Dette handlet blant annet om at ansiktsgjenkjenning er lettere i hvitt lys (Peña-García et. al., 2015, s. 146). Dette støttes av næringslivskontakt i Trøndelag politidistrikt, Terje Lunde<sup>1</sup>. Han påpeker at hvitt lys gir bedre kontrast enn gult lys og at det dermed er lettere å skjelne ansiktsuttrykk. I tillegg hevder han at for lavt plassert belysning, for eksempel langs bakken, kan resultere i at det er vanskelig å tyde ansiktet til forbipasserende, og at dette igjen kan påvirke trygghetsopplevelsen.

### 3.4.2 Planleggingsprinsipper i et norsk perspektiv

#### **Kjennetegn på utrygge byområder**

Veilederen *Tryggere nærmiljøer: En håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser* (KRÅD, 2012, s.7) har identifisert ti kjennetegn på kriminalitetsutsatte og utrygge områder i et norsk perspektiv. Her finner vi koblinger til Jacobs og Newmans innfallsvinkler og CPTED. KRÅDs kjennetegn faller inn under situasjonell kriminalitetsforebygging.

Kjennetegnene på kriminalitetsutsatte og utrygge steder er som følger:

#### 1. Enkel, direkte adkomst og gode fluktruter for lovbyteren

Veilederen sier her at en lovbyter ofte vil se etter et skjulested nær åstedet for å forberede handlingen. Korte og uhindrede tilganger som har flere retningsalternativer og en skjermet «lomme» med overblikk over åstedet, er dermed til god hjelp for en lovbyter. Dette kan gjøre det enklere for lovbytere å forberede seg, forlate åstedet og vanskelig for andre å vite hvilken retning lovbyteren har valgt.

#### 2. Muligheter for skjermet, uforstyrret 'arbeid'

Her poengterer de at muligheter for å gjøre lovbrudd uforstyrret og usett er avgjørende for om en lovbyter velger å gjøre et lovbrudd. Forhold som gir ly er busker og trær, ingen eller lite belysning og lite eller intet innsyn.

---

<sup>1</sup> Opplysninger oppgitt under fysisk møte mellom oppgaveforfatter og Terje Lunde ved Trondheim sentrum politistasjon, 12 mars 2020.

### 3. Preg av anonymitet

Ifølge veilederen er områder uten særpreg og egenart oftere utsatt for at kriminelle handlinger skjer. Det vi si områder hvor det ikke er synlig at noen, offentlig eller privat, har vilje til å gi området et særpreg.

### 4. Folketomme områder

I folketomme områder er det lettere å begå lovbrudd usett og uforstyrret. Skjermede eller avsidesliggende gang- og sykkelveier, parkeringsanlegg og T-banestasjoner på kveldstid, samt deler av parker og friområder, kan dermed være mer utsatt.

### 5. Fysisk forfall

Her sier veilederen har områder preget av dårlig fysisk vedlikehold og fysisk forfall, som forsøpling og fraflyttede hus, knuste vinduer, tomme butikklokaler, tagging og andre synlige tegn på forfall eller vandalisme, kan gi grunnlag for utrygghet. Slike fysiske forfall gir signal om at ingen bryr seg om omgivelsene. Det senker dermed terskelen for skadeverk og andre lovbrudd. Dette oppsummerer 'Broken windows-teoriens hovedargumenter (Sousa og Kelling, 2019, s 122)

### 6. Dårlige materialer

Denne faktoren poengterer at materialkvaliteter som er bestandige og holdbare har betydning for i hvilken grad gjenstander eller bygninger blir utsatt for skadeverk. Dette underbygger Newmans argumenter om riktig bruk av materialer og arkitektonisk kvalitet (Scheider og Kitchen, 2002, s. 92).

### 7. Lav grad av områdebevissthet og forpliktelse overfor nærmiljøet

En opplevelse av at man ikke hører til i et område kan svekke ansvarsfølelsen. Veilederen sier at en god plan med presise og veldefinerte soner, bidrar til å underbygge områdebevissthet. Andre ting den peker på er organisert nabohep, beboermøter og annen informasjon for å styrke folks tilhørighet til et område.

### 8. Uklare eierforhold

Områder med uklare eierforhold er oftere utsatt for skadeverk og annet forfall. Randsoner, hvor det kan være uklart om grunnen tilhører kommunen eller privat eier er et typisk eksempel. Videre sier veilederen at dårlig vedlikeholdte områder i tettbebygde strøk har uklare eierforhold.

### 9. Utydelige skiller mellom ulike funksjonelle deler av et område

Utydelige skiller mellom privat, halvprivat, halv-offentlig og offentlig areal kan skape uklarhet i eierforhold. Dette kan også gjøre det vanskeligere med uformell sosial kontroll i området.

Dette finner vi også i Jacobs' argument for et tydelig skille mellom offentlige og private rom (1961, s. 149).

#### 10. Mangel på møteplasser

En mangel på møteplasser kan redusere muligheter for at innbyggere blir kjent. Når det er få som kjenner hverandre i et område, svekker det mulighetene for uformell sosial kontroll.

De ti ovennevnte kjennetegnene er nyttige fordi de peker på kjennetegn ved kriminalitetsutsatte og utrygge områder i et norsk perspektiv. Disse vil være nyttige å sammenligne med oppgavens empiriske resultater når det gjelder fysiske kjennetegn ved utrygge byområder.

#### **Planlegging for trygghet**

Gjennom teorikapittelet har flere planleggingsprinsipper for kriminalitetsforebygging og tryggere byområder blitt presentert. For å oppsummere noen av de ovennevnte prinsippene, kan det tas utgangspunkt i KRÅDs overordnende planleggingsprinsipper utarbeidet for kommuner som skal arbeide for trygghet og kriminalitetsforebygging på kommunalt planleggingsnivå (2012, s. 22).

#### Ensidig bruk gir folketomme områder

Det første punktet handler om hvordan områder med ensidig bruk, spesielt kontor-, industri- og forretningsområder, men også deler av sentrumsområder og ensidige boligområder, vil være folketomme deler av døgnet. Det gir, ifølge veilederen, gode «arbeidsforhold» for kriminelle. I tillegg gir det en utrygghet for de som beveger seg der, særlig med tanke på overfall og overgrep (KRÅD, 2012, s. 22). Funksjonsblanding er fornuftig i et kriminalitetsforebyggende perspektiv, for eksempel ved å ha boliger og kontorlokaler i samme områder, for å skape aktivitet både på dagtid og kveldstid.

#### Arealer som ligger perifert, blir lite brukt

Veilederen peker på at arealer som ligger perifert i et område, vil bli lite brukt. Dette er samtidig arealer som folk opplever som utrygge og som vil være utsatt for skadeverk. Sentralt plasserte områder vil bli mer brukt og muliggjør også uformell sosial kontroll (KRÅD, 2012, s. 22).

#### «Randsoner» er utsatt

Ifølge veilederen må områder som danner grenser mellom ulike reguleringsformål få spesiell oppmerksomhet i planlegging. Dette fordi det er gjennom dem trafikk til og fra andre områder passerer. Dette kan ifølge veilederen gi lett adkomst og gode fluktruter for kriminelle. Randsoner fungerer i tillegg som skiller mellom ulike reguleringsformål, for eksempel mellom bolig og næring, og dette kan gi 'mellomområder' som fungerer som skjulesteder i forbindelse

med kriminell aktivitet. Disse randsonene kan bli områder som ingen tar ansvar for eller bryr seg om (KRÅD, 2012, s. 22).

#### Boligområder må ha mulighet for spenning og utfoldelse

Veilederen legger vekt på at trygghet og sikkerhet i boligområder ikke må overskygge behovet for spenning og utfoldelse. Friområder og idrettsplasser er viktige for barn og unges lek og trivsel. I enkelte tilfeller kan slike plasser bidra til at ungdom i mindre grad søker spenning gjennom lovbrudd (KRÅD, 2012, s. 22).

#### Veikryss kan utformes slik at uformell kontroll er mulig

Veilederen forklarer at veier kan deles i fire hovedtyper: Hovedvei, samlevei, adkomstvei og gang-/sykkelvei. Overgangene, det vil si kryssene mellom to ulike veityper, er viktige, spesielt der adkomstveier møter samleveier. Kryssene bør være plassert slik at det er lett å følge med fra boliger, butikker og møteplasser (KRÅD, 2012, s. 22).

#### Gangveier og adkomstveier kan plasseres slik at de reduserer kriminalitet og utrygghet

Gang- og adkomstveier bør føres gjennom bebyggelsen: Veier som går gjennom skogsområder eller i randen av tette bebyggelser er uheldig. Overgrep mot personer skjer oftest på slike veier, og de er gode fluktruter etter ran og overfall. Dersom det planlegges for underganger, er det bilene som bør gå under bakken (KRÅD, 2012, s. 22).

## 4 Metode

I kapittelet presenteres den metodiske tilnærmingen som ble valgt for å svare på problemstilling og de underordnede forskningsspørsmålene. Først presenteres den overordnede metodiske tilnærmingen, deretter studiene gjennomført og videre etiske betraktninger ved valgte metoder og begrensninger ved metodeinnsamlingen.

### 4.1 Metodisk tilnærming

I oppgaven ble både kvantitative og kvalitative tilnærminger benyttet for å undersøke tematikken, og formålet har vært fremstilling av både talldata med statistiske analyseteknikker og tekstdata med uformelle analyseteknikker (Ringdal, 2014, s. 104).

Det har blitt gjennomført tre studier:

Det ble først gjennomført en digital spørreundersøkelse der respondentene er kvinner bosatt i Norge. Her var det videre satt et mål om at minst 100 respondenter skulle være bosatt i Trondheim kommune. Dette for å kunne besvare forskningsspørsmål 2, der hensikten var å få opplysninger om byområder i Trondheim som oppleves utrygge og videre kjennetegn ved disse områdene. Selv om spørreundersøkelser oftest benyttes for store utvalg, og dermed er best egnet for en kvantitativ forskningsstrategi (Ringdal, 2014, s. 27), ble spørreundersøkelsen her brukt uten at det ble stilt krav om et representativt utvalg av befolkningen. Dette forklares tydeligere i delkapittel 3.2.

Videre ble det gjennomført en følgeundersøkelse der syv respondenter bosatt i Trondheim kommune ble intervjuet. Disse tok form som halvstrukturerte gående intervjuer utendørs. Formålet med intervjuene var å få mer dyptgående kjennskap til kvinners utrygghetsopplevelse, hvilke konsekvenser utryggheten har for atferd og rutevalg samt hvilke fysiske faktorer som påvirker utrygghetsopplevelsen.

Kombinasjonen av disse to metodiske tilnærmingene, herunder bruk av spørreundersøkelse som en kvantitativ tilnærming, og deretter bruk av intervjuer som en kvalitativ tilnærming, ga mulighet for metodetriangulering (Olsen, 2004, s. 3). Det vil si å belyse problemstillingen ved hjelp av ulike metodiske tilnærminger, og videre sammenligne resultatene fra studiene i analysen.

Til slutt ble det gjennomført en kort digital spørreundersøkelse der respondentene er ansatte ved byplankontoret i Trondheim kommune. Undersøkelsen ble gjennomført for å besvare forskningsspørsmål 3, der målet var å få kjennskap til hvordan Trondheim kommune arbeider med fysisk planlegging for kvinnelige fotgjengeres trygghetsfølelse. Dette forskningsspørsmålet, og undersøkelsen med ansatte ved byplankontoret, ble gjennomført fordi det ble sett på som et nyttig og viktig supplement for oppgavens tematikk. Undersøkelsen ble gjennomført sent i forskningsprosessen, og derfor ble den begrenset i tid og omfang.

Tabell 1: Metodisk tilnærming

<b>Forskningsspørsmål</b>	<b>Metodisk tilnærming</b>
<i>1 Hva innebærer utrygghetsopplevelsen, og hvilke konsekvenser har den for kvinners atferd og rutevalg?</i>	Spørreundersøkelse med kvinner og følgeundersøkelse (intervjuer)
<i>2 Hvilke fysiske kjennetegn har byområder som oppleves utrygge blant kvinnelige fotgjengere?</i>	Spørreundersøkelse med kvinner og følgeundersøkelse (intervjuer)
<i>3 På hvilken måte arbeides det for å inkludere 'kvinnelige fotgjengeres trygghetsfølelse' i fysisk planlegging i Trondheim kommune?</i>	Spørreundersøkelse med planleggere i Trondheim kommune

#### 4.1.1 Geografisk avgrensning

Oppgavematikken ble undersøkt i både generelle trekk og med utgangspunkt i Trondheim kommune. Dette ble gjennomført ved at kvinnene i spørreundersøkelsen som er bosatt i Trondheim kommune fikk oppfølgingsspørsmål knyttet til bostedskommune. Alle intervjuene ble gjennomført i Trondheim kommune. Spørreundersøkelsen av planleggere omhandlet fysisk planlegging i Trondheim kommune.

Valget om å undersøke tematikken med utgangspunkt i Trondheim baserer seg på følgende argumenter: Trondheim en bykommune og den tredje mest folkerike kommunen i Norge. Ved å ta utgangspunkt i Trondheim kommune kan man undersøke opplevd trygghet i både tettbebygde sentrumsområder og mindre tettbebygde bydelsområder. Dette gir mulighet for å se på hvordan utformingen i ulike typer byområder påvirker trygghetsopplevelsen til kvinnelige fotgjengere og hvilke tiltak som kan iverksettes for at byområder oppleves tryggere. I tillegg har Trondheim nokså gjennomsnittlige solforhold i et norsk perspektiv, med lange lyse sommerkvelder og korte vinterdager. Lys og mørke kan være interessant med tanke på fotgjengeres trygghetsopplevelse. Videre er Trondheim kommune en by i vekst. Økt tilflytting gir behov for å planlegge byen for flere mennesker. Nullvekstmålet i persontrafikken gjør at

kommunen har satt mål om at flere skal bevege seg til fots i byen. Dermed er det interessant å undersøke om og hvordan kommunen inkluderer kvinnelige fotgjengeres trygghetsopplevelse i planleggingen mot nullvekstmålet.

## 4.2 Spørreundersøkelse med kvinnelige fotgjengere

For å få kjennskap til kvinnelige fotgjengeres trygghetsopplevelse, kjennetegn ved utrygge byområder og hvordan utrygghet påvirker atferd og rutevalg, ble det gjennomført en digital spørreundersøkelse. En fordel med å gjennomføre en digital spørreundersøkelse var muligheten til å nå ut til mange respondenter med stor geografisk spredning (Ringdal, 2014, s. 199). I tillegg var det tidseffektiv, og gjorde det mulig å gjennomføre følgeundersøkelser i form av intervjuer i etterkant. Spørreskjemaet som ble brukt ligger vedlagt (Vedlegg 1 – Spørreundersøkelse med kvinner).

### 4.2.1 Metode og opplegg

Målgruppen for spørreundersøkelsen var kvinner i alle aldre bosatt i Norge. Målgruppen kunne vært spesifisert til å gjelde kvinner i en spesifikk aldersgruppe eller kvinner som bruker gange som daglig hovedreisemiddel, men i denne oppgaven var målet å undersøke kvinnelige fotgjengeres trygghetsopplevelse i generelle trekk. Det var ikke et mål å få et representativt utvalg av befolkningen i spørreundersøkelsen, men å få et antall svar som gjorde det mulig å undersøke fellestrekk og likheter i svarene.

Spørreundersøkelsen tok form som et digitalt selvutfyllingsskjema (Ringdal, 2014, s. 196). Når selvutfyllingsskjema hadde blitt utformet, ble det gjennomført en testrunde for å undersøke kvaliteten på det, og om spørsmålene kunne misforstås eller om det var behov for å gjøre endringer. En fordel med å bruke selvutfyllingsskjema, fremfor å bruke en intervjusetting, er at det kan gi en absolutt anonymitet, noe som igjen kan gi større svarfrihet (Ringdal, 2014, s. 199). I spørreundersøkelsen var det en kombinasjon av åpne og lukkede spørsmål (Ringdal, 2014, s. 200). Åpne spørsmål ble brukt for at respondentene kunne komme med egne betraktninger, samt utdype og spesifisere svarene sine. Dette ga muligheter for kvalitative analyser, samt omkoding i mindre antall kategorier for en kvantitativ analyse.

### 4.2.2 Rekruttering og utvalg

Undersøkelsen ble delt elektronisk i utvalgte politisk uavhengige Facebookgrupper for kvinner. Undersøkelsen ble også delt elektronisk i to klimapolitiske og to kvinnepolitiske Facebookgrupper samt via oppgaveforfatterens egne digitale nettverk. Det må tas i betraktning



at kvinnene som har valgt å besvare undersøkelsen kan ha spesiell interesse eller engasjement rundt tematikken, og at det derfor kan være meninger rundt tematikken som ikke har kommet frem i spørreundersøkelsen (Ringdal, 2014, s. 213).

Spørreundersøkelsen var tilgjengelig digitalt i tidsrommet 12. februar til 12. mars 2020. Årstid, værvariasjoner og lys og mørke i tidsrommet spørreundersøkelsen ble besvart kan ha påvirkning på resultatet.

Spørreundersøkelsen var todelt, hvor del nummer én inkluderte overordnede spørsmål om gange og opplevd trygghet, samt spørsmål om de fysiske omgivelsene i områder som oppleves trygge og utrygge. Del nummer to av spørreundersøkelsen henvendte seg til respondenter bosatt i Trondheim kommune. Her fulgte spørsmål om trygghetsopplevelse i Trondheim, spørsmål om hvor i Trondheim kommune respondentene føler seg utrygge, og videre kjennetegn ved disse områdene.

#### 4.2.3 Hvem har svart på undersøkelsen

395 kvinner svarte på den digitale spørreundersøkelsen. Av disse er 128 bosatt i Trondheim kommune. Tabell 2 viser fordeling etter alder, arbeidssituasjon og bosted.

Tabell 2: Kjennetegn ved utvalget.

<b>Kjennetegn</b>	<b>Prosent</b>	<b>Antall</b>
<b><i>Kjønn:</i></b>		
Kvinner	100	395
Total	<b>100</b>	<b>395</b>
<b><i>Alder:</i></b>		
Under 24 år	14,4	57
25-44 år	68,6	271
45-66 år	16,5	65
67 år eller eldre	0,5	2
Totalt	<b>100</b>	<b>395</b>
<b><i>Arbeidssituasjon:</i></b>		
Elev, student eller lærling	27,3	108
Ansatt	66,1	261
Arbeidsledig	4,3	17
Pensjonist	2,3	9
Totalt	<b>100</b>	<b>395</b>
<b><i>Bosted:</i></b>		
Bysentrum	21,8	86
Bydel	48,4	191
Tettsted	20,5	81
Utkantstrøk	9,1	36

Annet	0,2	1
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>395</b>
<b><i>Bosatt i Trondheim:</i></b>		
Ja	32,4	128
Nei	67,6	267
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>395</b>

Aldersfordelingen viser at en stor andel (68,6 prosent) av respondentene er i aldersgruppen 25-44 år. I aldersgruppen *under 24 år* og *45-66 år* finner vi henholdsvis 14,4 og 16,5 prosent av respondentene. I aldersgruppen *67 år eller eldre* er det kun to respondenter. Det var ikke overraskende at det var få respondenter i aldersgruppen over 67 år, ettersom færre er aktive brukere av sosiale medier, og dermed ikke fikk tilgang til undersøkelsen. Den skjeve aldersfordelingen gjør at det har vært vanskelig å analysere funn mot alder. Her kunne bruk av smalere alderskategorier vært mer hensiktsmessig for analysen.

Fordelingen etter bosted viser at nesten halvparten (48,4 prosent) bor i en *bydel* og 21,8 prosent bor i et *bysentrum*. 29,6 prosent av respondentene bor i *tettsted* eller *utkantstrøk*. Undersøkelsen har også inkludert respondenter bosatt i tettsted og utkantstrøk. Dette for å kunne undersøke om det er forskjeller i opplevd utrygghet i eget nærmiljø mellom de som bor i byområder og i tettsteder og utkantstrøk.

#### 4.2.4 Analyse av datamaterialet

Analysen av datamaterialet har blitt gjort ved hjelp av enklere verktøy i SPSS og Excel, herunder bruk av krysstabeller (Ringdal, 2014, s. 326), kategoriseringer, tellinger og sammenslåing av kategorier gjennom analyser av friktekstsvarene. Friktekstsvarene ga videre mulighet for å både analysere svarene kvantitativ og kvalitativt. Dette førte til at funnene både kunne presenteres som statistiske resultater og som tekstlige beskrivelser.

### 4.3 Gående intervjuer

Det ble gjennomført en følgeundersøkelse der respondenter i spørreundersøkelsen ble invitert til å delta i halvstrukturerte intervjuer. Formålet med intervjuene var å få mer dyptgående kjennskap til kvinnelige fotgjengeres trygghetsopplevelse og hvordan de fysiske omgivelsene påvirker utrygghetsopplevelsen. Intervjuguiden benyttet ligger vedlagt (Vedlegg 2 - Intervjuguide).

Ved å gjennomføre intervjuene i etterkant av spørreundersøkelsen ble det mulig å bruke resultatene fra undersøkelsen som utgangspunkt for utforming av spørsmål til intervjuene.

Intervjuene ga mulighet til å stille oppfølgingsspørsmål og undersøke tematikker som ikke kom frem i spørreundersøkelsen. I tillegg ga en halvstrukturert intervjuform informantene mulighet til å belyse temaer de mente var viktige, og temaer som nødvendigvis ikke hadde kommet frem i spørreundersøkelsen.

#### 4.3.1 Metode og opplegg

Gående intervjuer, på engelsk *walking interviews* eller *walking the talk*, er en intervjuform der forskeren går sammen med informanten for å observere, oppleve eller få inntrykk av dagligdagse praksiser og omgivelser (Clark og Emmel, 2010, s. 1). Fordelene med å gjennomføre samtaler med informantene som gående intervjuer, fremfor mer statiske intervjuer innendørs, var at informantene kunne vise til fysiske faktorer i omgivelsene under intervjuet. Det gjorde også at det ble enklere for dem å forklare utrygghetsopplevelsens kobling til de fysiske omgivelsene.

Metoden ga også informantene større grad av kontroll over intervjuet, fordi de selv valgte hvor vi skulle gå og hva de ville snakke om koblet til utrygghetsopplevelsen og de fysiske omgivelsene. For at informantene skulle kunne styre samtalen mest mulig ble intervjuguiden kun benyttet der det var behov for å veilede samtalen inn på tematikken eller i situasjoner da det oppsto lange pauser der informanten ikke hadde noe å fortelle.

I tillegg ga de gående intervjuene informantene mulighet til å plassere hendelser, erfaringer og opplevelser i en romlig kontekst. Det kunne hjelpe informantene til å uttrykke tankene sine (Clark og Emmel, 2010, s. 2).

#### 4.3.2 Rekruttering av informanter

Rekrutteringen av informanter skjedde i hovedsak gjennom spørreundersøkelsen. I spørreundersøkelsen fikk respondentene bosatt i Trondheim spørsmål om de kunne tenke seg å være med i et oppfølgingsintervju. For å sikre deres anonymitet måtte de selv ta kontakt via oppgitt epost-adresse for å melde sin interesse. Elleve respondenter svarte 'ja' til dette i undersøkelsen, men kun fem respondenter meldte videre sin interesse på epost. Derfor ble det postet nye innlegg i de samme Facebookgruppene som ble benyttet for spørreundersøkelsen. I innleggene ble interesserte oppfordret til å ta kontakt på epost. Tre kvinner meldte her sin interesse. Det resulterte i åtte informanter samlet sett. Tre av disse informantene trakk seg fra planlagt intervju da Covid-19 restriksjonene trådte i kraft. Dermed ble to nye informanter rekruttert gjennom snøballmetoden, hvor en av informantene videre tipset om nye informanter (Tjora, 2018, s. 135). Snøballmetoden har etiske utfordringer fordi opplysninger om enkelte

informanter vil kunne avdekkes av at de kjenner hverandre. Videre kan det resultere i et utvalg informanter som representerer samme ståsted eller interesser (Tjora, 2018, s. 135). Det må dermed tas i betraktning at det kan svekke studiens troverdighet. Siden intervjuene ble gjennomført i ulike fysiske miljøer, med søkelys på informantenes opplevelser, ble ikke dette sett på som et videre nevneverdig problem.

Informantene valgte selv intervjusted. Det var satt krav om at det skulle være et sted i Trondheim kommune, og et sted som de selv opplevde eller hadde opplevd å være utrygge i som fotgjengere.

### 4.3.3 Om informantene

Det ble gjennomført intervjuer av syv kvinner bosatt i Trondheim kommune. Tabell 3 viser informantenes alder, arbeidssituasjon, intervjutidspunkt og områdene de ble gjennomført i.

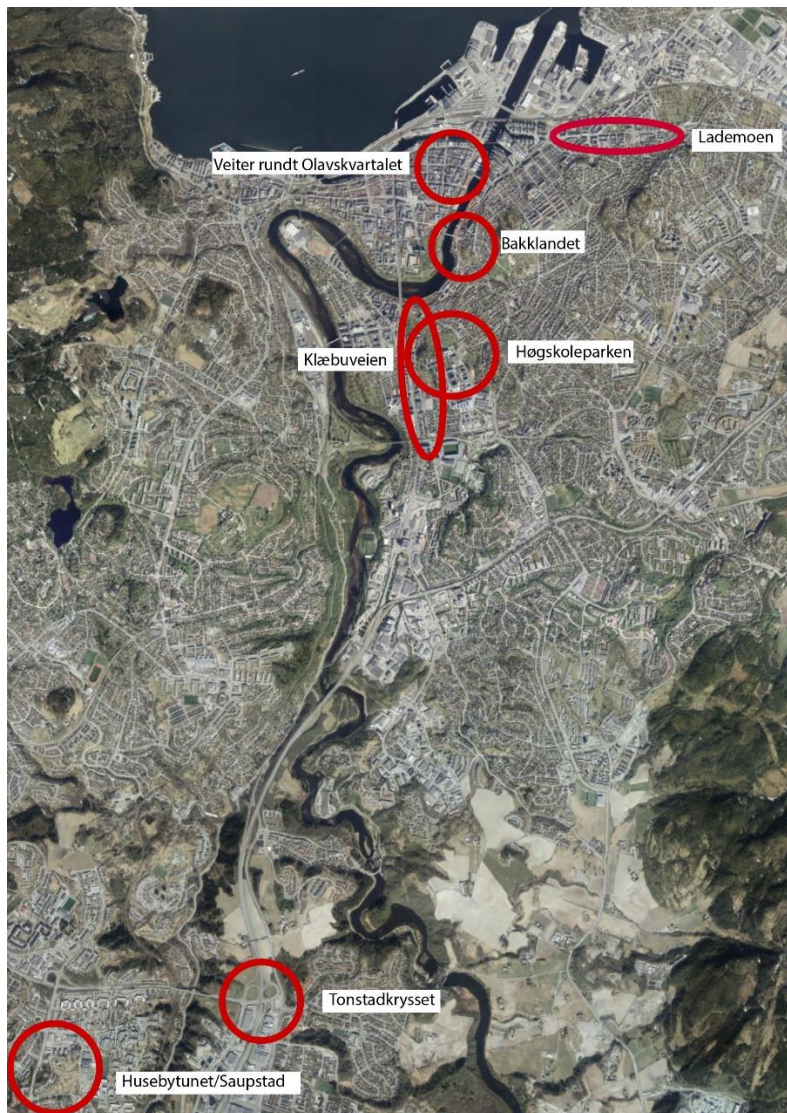
Tabell 3: Informasjon om informanter.

Dato og tid	Informant	Alder	Arbeidssituasjon	Intervjuområde
23. mars, kl. 20:00	Informant 1	26 år	Student, deltidsansatt	Veiter rundt Olavskvartalet
26. mars, kl. 10:00	Informant 2	22 år	Deltidsansatt	Tonstadkrysset ( <i>Skype</i> )
27. mars, kl. 12:00	Informant 3	24 år	Student	Lademoen/Buran ( <i>Skype</i> )
1. april, kl. 15:00	Informant 4	28 år	Ansatt	Klæbuveien
1. april, kl. 19:30	Informant 5	39 år	Ansatt	Huseby/Saupstad
7. april, kl. 20:00	Informant 6	53 år	Ansatt	Høgskoleparken
7 april, kl. 21:00	Informant 7	35 år	Ansatt	Bakklandet/Kjøpmannsgata

### 4.3.4 Gjennomføring

Intervjuene ble gjennomført i tidsrommet 23. mars til 7. april. Intervjuene varte mellom 18 minutter og 45 minutter. Lydopptaker ble benyttet under alle intervjuene med godkjenning fra informantene. Før intervjuene ble gjennomført fikk informantene tilsendt et informasjonsskriv der de fikk vite mer om prosjektet, retten til anonymisering og retten til å kunne trekke seg når som helst under eller etter intervjuet. Informasjonsskrivet ligger vedlagt (Vedlegg 3 – Informasjonsskriv intervju).

Kartet nedenfor viser områdene intervjuet ble gjennomført i. For områdene Buran/Lademoen og Tonstadkrysset ble intervjuet gjennomført over Skype.



Figur 6: Intervjuområder.

De to intervjuene som ble gjennomført over Skype tok også utgangspunkt i et fysisk avgrenset område av byen. Gjennomføringen av disse intervjuene ble annerledes, og intervjuguiden ble benyttet i større utstrekning for å veilede informanten inn på tematikken for intervjuet.

Det er fordeler og ulemper med gjennomføringen av gående intervjuer og Skype-intervjuer. I de gående intervjuene var det informantene som styrte samtalen. Informantene delte erfaringer og kunnskaper om området, og de ble dermed 'eksperten' på området (Clark og Emmel, 2010, s. 4). Dermed ble det deres oppgave å styre samtalen inn på egne opplevelser. Dette fungerte godt for de fleste av intervjuene. Men for to av dem var det behov for aktiv bruk av intervjuguiden for å få svar på spørsmål om utrygghet og omgivelsene. En utfordring med de gående intervjuene var å få en dypere forståelse av utrygghetsopplevelsen til informantene. I

disse intervjuene fokuserte informantene i stor grad på å peke på konkrete fysiske karakteristikk som påvirket deres utrygghetsopplevelse. Slike karakteristikk var typisk manglende belysning, en mørk passasje eller en konkret hekk som ga mindre sikt. For intervjuene gjennomført over Skype var utfordringen motsatt. Her snakket informantene mer om utrygghetsopplevelsen og hva den innebærer, men mindre om konkrete fysiske karakteristikk ved områdene.

#### 4.3.5 Analyse av intervjuene

Alle intervjuene ble transkribert samme dag eller dagen etter intervjuet ble gjennomført. Selv om lydopptaket gjør at man får skrevet ned det informanten sier, kan det være emosjoner eller stemninger i intervjuet som ikke kommer like godt frem i lydopptaket (Ringdal, 2014, s. 244). Derfor var det viktig å transkribere raskt etter intervjuet var gjennomført for å få med detaljer som ellers kunne bli glemt.

Videre ble det gjort en deskriptiv analyse av intervjuene. Først ble intervjumaterialet kodet med empirinære koder. Det vil si koder som allerede finnes i datamaterialet og som ligger tett på utsagnene til informantene (Tjora, 2018, s. 197). Disse kodene ble gruppert tematisk, og kodene som ble ansett som irrelevante ble lagt i en restgruppe (Tjora, 2018, s. 207). Til slutt ble kodene lagt i tematiske grupper etter de overordene forskningsspørsmålene.

### 4.4 Spørreundersøkelse med planleggere i Trondheim kommune

For å få kjennskap til om og hvordan Trondheim kommune arbeider for å inkludere 'kvinnelige fotgjengeres trygghetsopplevelse' i fysisk planlegging ble det gjennomført en digital spørreundersøkelse der målgruppen var ansatte i Trondheim kommune som arbeider med fysisk planlegging og utforming. Spørreskjemaet som ble brukt ligger vedlagt (Vedlegg 4 – Spørreundersøkelse med planleggere).

#### 4.4.1 Metode og opplegg

Undersøkelsen tok form som et digitalt selvutfyllingsskjema (Ringdal, 2014, s. 196). Fordelen med å bruke et digitalt selvutfyllingsskjema var tidsaspektet. Selvutfyllingsskjemaet gjorde det mulig å få svar fra mange respondenter på kort tid, men en bedre metodisk tilnærming ville her vært å gjennomføre dybdeintervjuer. Intervjuer med planleggere i kommunen kunne gitt mer dyptgående kjennskap til hvordan planleggere i kommunen forholder seg til tematikken samt mulighet til å stille oppfølgingsspørsmål og få kunnskap om konkrete prosjekter. Ettersom tiden var knapp, ble det likevel bestemt å inkludere forskningsspørsmål 3 i oppgaven, og sende ut en

digital undersøkelse for å undersøke tematikken. Selv om spørreundersøkelsen gir begrenset kunnskap om hvordan kommunen forholder seg til opplevd trygghet blant kvinnelige fotgjengere, kan det likevel gi innblikk i hvordan noen av kommunens planleggere forholder seg til tematikken.

Spørreundersøkelsen inkluderte en kombinasjon av åpne og lukkede spørsmål (Ringdal, 2014, s. 200). Åpne spørsmål ble brukt for at respondentene kunne komme med egne betraktninger, samt utdype og spesifisere svarene sine.

#### 4.4.2 Rekruttering og utvalg

En lenke til den digitale undersøkelsen ble sendt via epost til en ansatt ved byplankontoret i Trondheim kommune. Vedkommende delte undersøkelsen videre med kolleger som arbeider med byplanlegging ved byplankontoret. Undersøkelsen var anonym, og undertegnede kjenner ikke identiteten til respondentene utenom personen som ble kontaktet via epost. Rekrutteringen av informantene foregikk dermed med snøballmetoden (Tjora, 2018, s. 135) hvor første respondent rekrutterte de andre respondentene. Selv om snøballmetoden har etiske utfordringer, og det kan resultere i et utvalg som representerer samme ståsted eller interesser (Tjora, 2018, s. 135), svekker ikke dette studiens troverdighet nevneverdig. I denne studien er utvalget begrenset til å gjelde ansatte som arbeider med byplanlegging i Trondheim kommune, og dermed representerer de allerede samme arbeidsgiver og samme fagfelt.

Spørreundersøkelsen var tilgjengelig digitalt i tidsrommet 21. mai til 26. mai 2020.

Undersøkelsen inkluderte 11 spørsmål. De overordnede temaene i undersøkelsen var forståelse av begrepet opplevd trygghet, i hvilken grad fotgjengeres opplevde trygghet og kvinners opplevde trygghet inkluderes i planarbeidet samt om respondentene er kjent med og bruker veilederen *Tryggere nærmiljøer – en håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser* utarbeidet av KRÅD (2012).

#### 4.4.3 Hvem har svart på undersøkelsen

19 ansatte ved byplankontoret i Trondheim kommune besvarte spørreundersøkelsen. De ansatte jobber med by- og arealplanlegging, trafikk og samferdsel og saksbehandling i forbindelse med reguleringsplaner. Blant respondentene er det byplanleggere, arealplanleggere, arkitekter, og landskapsarkitekter.

#### 4.4.4 Analyse av datamaterialet

Analysen av datamaterialet har blitt gjort ved hjelp av verktøy i Excel og presenteres i enkle tabeller samt tekstlige og kvalitative beskrivelser av funnene.

### 4.5 Ethiske betraktninger

#### **Informasjon og samtykke**

Både informantene i intervjuet og respondentene i spørreundersøkelsene ble informert om prosjektets formål (Ringdal, 2014, s. 456). Før intervjuene og spørreundersøkelsene ble gjennomført ble de gjort kjent med frivillig deltakelse samt deres rett til anonymisering. Informantene intervjuet fikk også beskjed om at intervjuet kunne avsluttes når som helst (Ringdal, 2014, s. 456). Her ble det også spurt om lov til å bruke lydopptaker før gjennomføring (Tjora, 2018, s. 175). Før gjennomføringen av intervju og spørreundersøkelse ble det søkt Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste (heretter NSD) om godkjenning (Ringdal, 2014, s. 458). Dette fordi personopplysninger ville bli behandlet. Personopplysninger forstås her som opplysninger som kan direkte eller indirekte indentifisere enkeltpersoner (Ringdal, 2014, s. 458). Godkjenning fra NSD ble gitt 3. mars 2020.

#### **Konfidensialitet**

Et hovedprinsipp i all forskning er at alle opplysninger som samles inn skal behandles konfidensielt (Ringdal, 2014, s. 459). Dermed har det vært viktig at opplysningene som presenteres i oppgaven ikke kan identifisere informantene eller respondentene, der annet ikke har vært avklart på forhånd. Dette var særlig viktig å avklare med informantene som ble intervjuet. Her godkjente alle informantene at opplysninger om alder, arbeidssituasjon og intervjusted kunne benyttes i oppgaven. Utover dette har det ikke vært utfordringer knyttet til anonymisering av deltakerne.

#### **Troverdighet og bekreftbarhet**

Begrepene reliabilitet og validitet knyttes ofte til kvantitative målinger (Ringdal, 2014, s. 248). På bakgrunn av dette har Thagaard (2008, i Ringdal, 2014, s. 248) introdusert begrepene troverdighet og bekreftbarhet for vurdering av kvalitative data.

Troverdighet går ut på om forskningen er utført på en tillitsvekkende måte og forskerens egne refleksjon over hvordan datainnsamlingen har foregått. Bekreftbarhet knyttes til kvaliteten i tolkningene som gjøres, og om den innsikt prosjektet gir, kan støttes av andre undersøkelser (Ringdal, 2014, s. 248). Etersom de i denne oppgaven har blitt gjennomført to ikke-representative spørreundersøkelser og intervjuer av syv kvinner i Trondheim, er det viktig å



være bevisst at resultatene ikke kan overføres til alle kvinner eller til alle fysiske byområder. Undersøkelsene kan allikevel gi et innblikk i kvinnelige fotgjengeres trygghetsopplevelse og generelle fysiske karakteristikk ved områder som oppleves utrygge til fots blant kvinner.

### **Forskerens posisjon**

Tjora (2018, s. 235) påpeker at forskere innen all samfunnsforskning vil ha et eller annet engasjement i temaet det forskes på. Videre forklarer han at man i en fortolkende tradisjon, som kvalitativ forskning er basert på, er innforstått med at en fullstendig nøytralitet ikke kan eksistere (Tjora, 2018, s. 235). I dette prosjektet er oppgaveforfatteren selv kvinne, og har selv opplevd å være utrygg i offentlige rom. Derfor har det vært viktig å være bevisst egen posisjon i alle prosjektets faser, og etterstrebe en mest mulig åpen og spørrende tilnærming til oppgavetemaet. I intervjuene var det et mål om at informantene selv skulle styre samtalen mest mulig. Det var også mål om at oppgaveforfatteren ikke skulle prege intervjuene med faglig eller personlig forutforståelse (Tjora, 2018, s. 235), men være forberedt på å endre sin forståelse underveis. Dette var en utfordring i noen av intervjuene, fordi enkelte informanter henvendte seg til oppgaveforfatteren som en 'likekvinne' eller en representant fra samme posisjon. På den måten hadde enkelte informanter en forutinntatt tilnærming hvor de så det som en selvfølge at oppgaveforfatteren forsto deres posisjon. Dette var positivt fordi det skapte tillit til informantene, og de var dermed tilbøyelig til å dele erfaringer og meninger. Samtidig var det en utfordring, fordi det var opplevelser og meninger de ikke så nødvendig å forklare årsaken til. Derfor var det viktig å stille åpne oppfølgingsspørsmål og i tilfeller inneha en 'naiv' rolle, som gjorde at informantene måtte forklare opplevelser og meninger nærmere.

## **4.6 Metodiske vurderinger og begrensninger**

I oppgaven har andre metodevalg blitt vurdert. Det ble vurdert å gjøre observasjoner av kriminalitetsutsatte områder med politiet eller natteravnene, og dermed få kjennskap til kjennetegn og karakteristikk ved disse områdene. Denne metodiske tilnærmingen ble forkastet fordi målet med oppgaven er å undersøke de fysiske omgivelsenes påvirkning på kvinners opplevde utrygghet, uavhengig om områdene er kriminalitetsutsatte eller ikke. Etersom utrygghetsopplevelsen kan være irrasjonell, kan områder som ikke er kriminalitetsutsatte også oppleves utrygge.

Restriksjonene som trådte i kraft 12. mars som følge av Covid-19-pandemien, la begrensninger for metodeinnsamlinga. Det var planlagt å gjennomføre tellinger og observasjoner (Gehl og Svarre, 2013, s. 35) av kvinnelige fotgjengere i byområder i Trondheim som skåret høy på

utrygghet i spørreundersøkelsen. Denne planen ble forkastet, fordi færre mennesker beveget seg ute i henhold til restriksjonene om smittevern. Det var allerede avtalt et møte med ansatt ved Sentrum politistasjon i Trondheim for å gå igjennom kriminalitetsstatistikk for bydeler i Trondheim kommune. Dette kunne gitt mulighet til å sammenligne opplevd trygghet blant kvinner i byområder med kriminalitetsstatistikk for området, for å videre se på mulig korrelasjon mellom opplevd trygghet fra kriminalitet og vold og statistisk sannsynlighet for kriminalitet og vold. Møtet ble først utsatt og videre kansellert av ansatt i politiet på bakgrunn av Covid-19-pandemien.

Det var satt mål om å gjennomføre ti intervjuer. Tre informanter kansellerte planlagt intervju når Covid-19-restriksjonene trådte i kraft. Syv intervjuer ble gjennomført. To av intervjuene ble gjennomført over Skype i henhold til smittevern og karantenerregler ved luftveissymptomer. De resterende fem intervjuene ble gjennomført utendørs med én meter avstand til informant.

# 5 Resultater: Utrygghetsopplevelsen, atferd og rutevalg

## 5.1 Resultater

I kapittelet skal vi se nærmere på forskningsspørsmål 1, og dermed hva utrygghetsopplevelsen innebærer, og hvilke konsekvenser den har for kvinnelige fotgjengeres atferd og rutevalg.

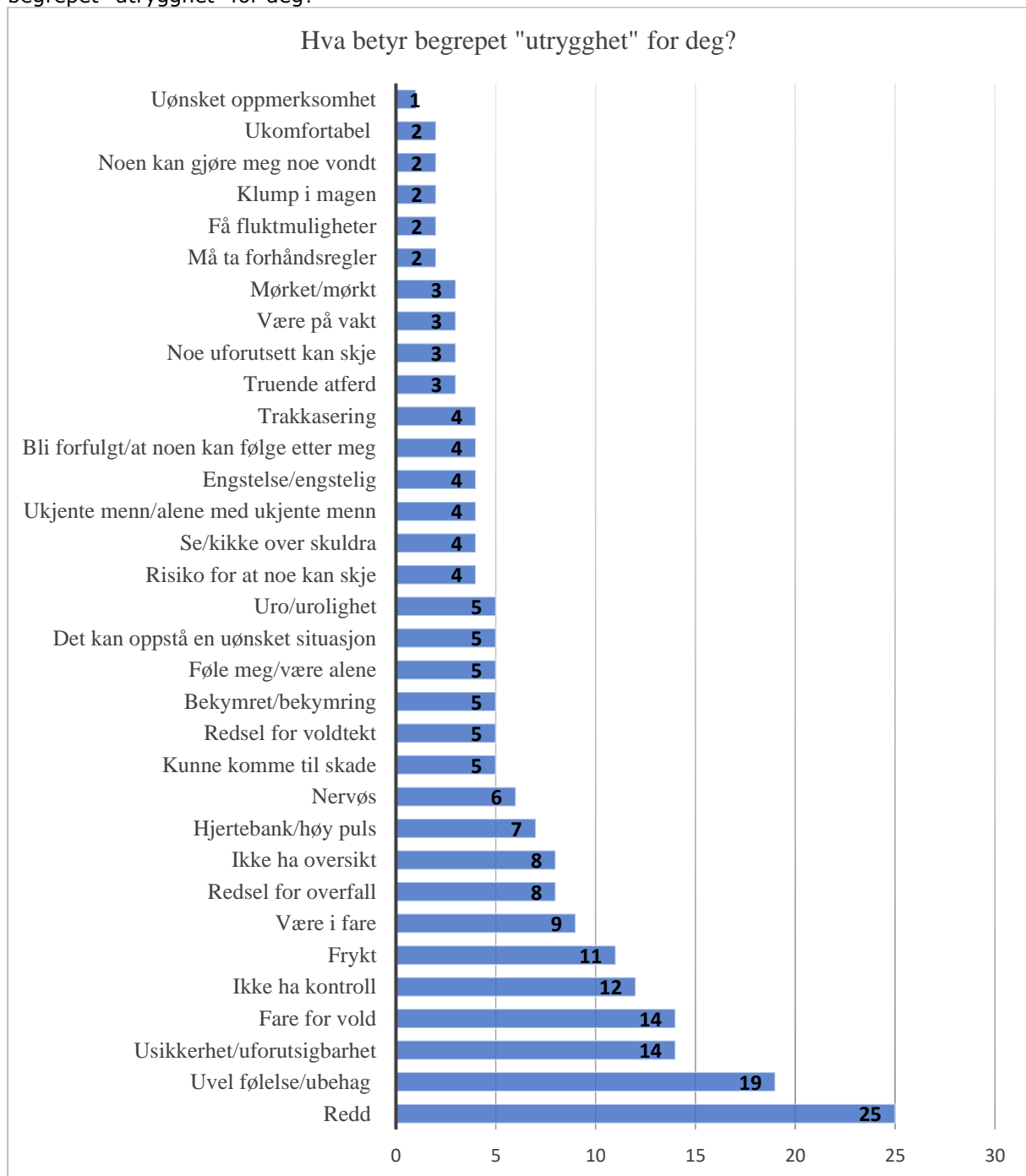
Resultatene som presenteres her baserer seg på svarene til de kvinnelige respondentene bosatt i Trondheim kommune (128 stykker) og de syv informantene intervjuet. Resultatene fra både spørreundersøkelsen og intervjuene viser at det er mange likhetstrekk i kvinners utrygghetsopplevelse. Resultatene viser at mange kobler utryggheten til frykten for at noe farlig kan skje dem, opplevelsen av å miste kontroll og redsel for overfall og voldtekt. Få respondenter oppgir at utrygghetsopplevelsen er koblet til selvopplevd vold og kriminalitet. Funnene fra spørreundersøkelsen avdekker at en stor andel av kvinnene endrer sin atferd og sine rutevalg når de er utrygge til fots. Dette er også tilfellet blant informantene som ble intervjuet.

### 5.1.1 Utrygghetsopplevelsen

For å forstå hvordan utformingen av de fysiske omgivelsene kan ta mer hensyn til kvinnelige fotgjengeres frykt for kriminalitet og vold i byområder, er det hensiktsmessig å forstå hva utrygghetsopplevelsen innebærer for kvinner. Med andre ord; hva handler utrygghetsopplevelsen om, og hvordan forstår kvinnene selv sin utrygghetsopplevelse? For å undersøke dette fikk kvinnene i spørreundersøkelsen spørsmålet: *I denne spørreundersøkelsen har du blitt stilt spørsmål om gange og trygghetsfølelse. Hva betyr begrepet «utrygghet» for deg?* Spørsmålet var utformet som et fritekstsvår.

Figur 7 illustrerer de mest nevnte ordene gitt som svar på ovennevnte spørsmål. Tabellen gir begrenset innsikt i hva utrygghetsbegrepet betyr for kvinnene. Derfor har alle svarene blitt gjennomgått og kategorisert, og i dette delkapittelet presenteres hovedfunnene. Mange av respondentene har nevnt flere ting i sine svar, og noen av kategoriene i figur 7 overlapper delvis med hverandre.

Figur 7: I denne undersøkelsen har du blitt stilt spørsmål om gange og trygghetsfølelse. Hva betyr begrepet "utrygghet" for deg?



### Frykten for at noe *kan* skje

I gjennomgangen av svarene på ovennevnte spørsmål er det tydelig at de fleste av respondentene forstår utrygghet som frykten/redselen for at noe farlig *kan* skje dem. Noen av respondentene påpeker at det handler om frykten for å oppleve noe vondt eller å bli utsatt for vold. Andre påpeker at det handler om frykten for uforutsette eller ubehagelige hendelser eller en generell usikkerhet og uforutsigbarhet.

En respondent forklarer at utrygghet handler om redselen for at noe kan skje henne: «At jeg er redd for at noe kan skje med meg. Blir mer oppmerksom, bekymret, får høyere puls, tenker det verste scenarioet».

Andre respondenter forklarer utryggheten slik: «Redsel for å bli overfalt, dårlig magesfølelse, være på vakt», «At jeg blir engstelig, blir nervøs. At jeg får en slags uvel følelse, en klump i magen. At jeg frykter at noen skal gjøre noe vondt», «At jeg er oppmerksom på at noen kan handle på en truende/ekkel måte, sånn at jeg alltid må være "alert". Jeg mener følelsen av utrygghet er at man må være oppmerksom og beredt på at noe ubehagelig kan skje».

En av informantene som ble intervjuet forklarer at utrygghetsopplevelsen gjør at hun må ta mer hensyn enn hun hadde ønsket når hun beveger seg til fots:

Det er, jeg føler det er når det liksom er sånn «inconvenient», at nå må jeg ta mer hensyn enn jeg hadde ønsket at jeg måtte tatt. Fordi jeg kan føle meg utrygg så må jeg ta flere forhåndsregler, jeg må planlegge mer, selv om jeg liksom prøve å ikke la det påvirke meg for mye, og at jeg fortsatt kan tenke at jeg kan dra hjem fra folk uten å måtte ligge over eller ta taxi for eksempel. Men det gjør jo det at du tar sånne småvalg da, du må hele tiden tenke sånn, eh, skal jeg gå igjennom parken, eller skal jeg ta noen ekstra minutter å gå en lenger rute for eksempel. (Kvinne, 26 år)

Gjennomgangen av svarene fra spørreundersøkelsen og intervjuene viser at et fåtall av kvinnene kobler utrygghetsopplevelsen til faktisk risiko for at noe skal skje dem. Svært få respondenter pekte på situasjoner som direkte farlige eller viste til tidligere ubehagelige opplevelser. Dette tyder på at de fleste av kvinnene anerkjenner at utrygghetsopplevelsen ikke alltid er koblet til sannsynligheten for at noe skal skje dem. Man kan dermed anta at utrygghetsopplevelsen kvinnene føler på er irrasjonell.

### **Miste kontroll**

Svarene fra respondentene tyder på at utrygghetsopplevelsen blir forsterket i situasjoner der de opplever å ikke ha oversikt eller kontroll over omgivelsene eller andre mennesker som oppholder seg i området.

En av respondentene skriver: «Utrygghet betyr at jeg setter meg selv i en situasjon hvor jeg kan miste kontrollen. Det er en situasjon som jeg for dårlig følelse av».

Andre skriver: «En følelse av å ikke ha kontroll», «Følelsen av å være utrygg (opplevd utrygghet), at det er noen som følger med på meg, eller at hvis det oppstår en situasjon så har jeg ikke full oversikt på grunn av mørket».

Svarene fra undersøkelsen tyder på at det er viktig å ha kontroll og oversikt for å føle seg trygg. Ved å miste kontroll kan man oppleve mindre evne til å reagere eller forsvare seg selv i en uønsket situasjon.

En av informantene som ble intervjuet beskriver utrygghetsopplevelsen som uforutsette ting som kan skje. Hun mener videre at utrygghetsopplevelsen er irrasjonell:

Altså utrygghet, det er jo det at det er uforutsette ting som kan skje. Det er noe med det at det *kan* skje som du ikke har kontroll over selv. Også er det jo irrasjonelt og. For statistisk sett så skjer det jo ikke. Det er jo 10 000 verre ting som skjer før det er at du blir slått ned, rana eller utsatt for overgrep i Høgskoleparken. Men det er den der «enn hvis», og det irriterer meg at man skal gå og tenke sånn. Og den rasjonelle delen av hodet mitt klarer å si at nå er det bare tull og det er ikke noe å være redd for og hva er det du tøver meg og sånn. Men det ligger der og gnager likevel, langt inni der en plass. Så det er vel det som ligger i utrygghet. (Kvinne 53 år)

### **Frykt for vold**

Flere respondenter forklarer at utryggheten handler om en frykt for å bli utsatt for vold, overfall eller voldtekt.

En av respondentene i spørreundersøkelsen forklarer at det er voldtekt hun frykter mest:

Som kvinne er det først og fremst voldtekt som er min frykt når jeg går alene i byen. I enda videre konsekvens vold og alvorlig skade. Men frykten for voldtekt trumfer blind vold - uansett. Om jeg for eksempel skulle bli ranet ville fremdeles frykten handlet om nettopp det - ikke hva jeg kan miste av verdisaker.

Andre respondenter skriver: «Redsel for å bli seksuelt trakassert eller utsatt for annen vold», «Redsel for å bli skada, voldtatt eller drept. Redsel for voldelige menn», «Føle meg sårbar og overfallbar».

Gjennomgangen av respondentenes svar viser at flere kvinner forbinder utrygghetsopplevelsen med frykten for å bli utsatt for seksualisert vold eller voldtekt. Resultatene fra intervjuene underbygger dette. Hos de fleste informantene som ble intervjuet handlet utrygghetsopplevelsen om frykten for å bli voldtatt. Flere av informantene snakket om denne frykten som en selvfølge, og så det ikke nødvendig å forklare at utrygghetsopplevelsen var koblet til frykten for voldtekt. Dette tyder på at det er en generell oppfatning blant mange kvinner at frykt i offentlige rom først og fremst er knyttet til frykt for voldtekt.

I intervjuene ble oppfølgingsspørsmålet «*hva er det du frykter når du føler deg trygg?*» stilt til informantene. En informant forklarer at hun er redd for å bli overfalt og voldtatt:

Nei, jeg er redd for å bli overfalt og voldtatt. Simpelthen. Altså penger kan jeg, det er jo ubehagelig å bli tatt ting fra en, men jeg er mye mer redd for å bli overfalt og voldtatt. Det er den største frykten. Også fordi det kan være vanskelig å snakke om etterpå, selv om de ikke burde være det, så kan det jo være det. Men hvis du forteller til noen av du har blitt frastjålet lommeboka så er det liksom bedre, ja. (Kvinne 35 år)

En annen forklarer at utrygghetsopplevelsen er knyttet til frykt for seksuell vold: «Det er, jeg tror det er knytta til seksuell vold eller angst for det liksom. Det å bli utsatt for noe du vet blir vanskelig å takle» (Kvinne 39 år).

I spørreundersøkelsen fikk ikke respondentene konkrete spørsmål om hva det er de frykter når de er utrygge. Basert på intervjuresultatene kan man anta at flere respondenter ville ha trukket frem frykt for vold, og særlig seksualisert vold og voldtekt på slike spørsmål.

### **En fysisk reaksjon**

Flere av respondentene beskriver også utrygghetsopplevelsen som en fysisk eller kroppslig reaksjon. En av respondentene forklarer opplevelsen slik:

Å kjenne at primalinstinktene slår inn, hjertet banker mer, jeg blir urolig, pupillene utvider seg og jeg er på vakt. Det er kanskje først og fremst en følelse av at jeg ikke er trygg og bør vokte meg for eventuelle mennesker med dårlige hensikter. Da tenker jeg ikke nødvendigvis kun på voldtekt/ran, men også på slengkommentarer og uregelmessig eller truende atferd.

Andre respondenter beskriver det på følgende måte: “Høy puls, «høye skuldre»”, «Å få en kroppslig reaksjon, høy puls, hjertebank, mer årvåken og forberedt. Å få tanker om at noen kan komme til å overfalle deg eller sette deg i en ubehagelig fysisk situasjon. Å tenke på fight or flight-situasjoner som kan dukke opp», «En klump i magen og følelse av ubehag».

At respondentene forklarer utrygghetsopplevelsen som en fysisk og kroppslig reaksjon tyder på at utryggheten gir fysiske utslag. Flere respondenter viser til at de får en klump i magen, høyere puls og en følelse av ubehag. På den måten kan utrygghetsopplevelsen forstås som en kroppslig erfaring, og kan videre beskrives som at utryggheten blir kroppsliggjort.

I intervjuene som ble gjennomført beskriver også to av informantene utrygghetsopplevelsen som en kroppslig reaksjon. En informant sier videre at utrygghetsopplevelsen gjør at hun går i forsvarsmodus:

Det vil si at jeg kjenner på en sånn urolighet i kroppen, jeg kjenner at jeg liksom hever skuldrene litt mer, går litt mer klar med hendene i sånn knyttneveposisjon, det er litt

sånn, hva skal jeg si, klar for å forsvare meg da. Og hele kroppen går i en sånn forsvarsmodus. Hvor du blir veldig sånn årvåken på alt som foregår rundt deg, årvåken for lyder (...). (Kvinne 22 år)

En annen informant forklarer utrygghetsopplevelsen som en underliggende spenning:

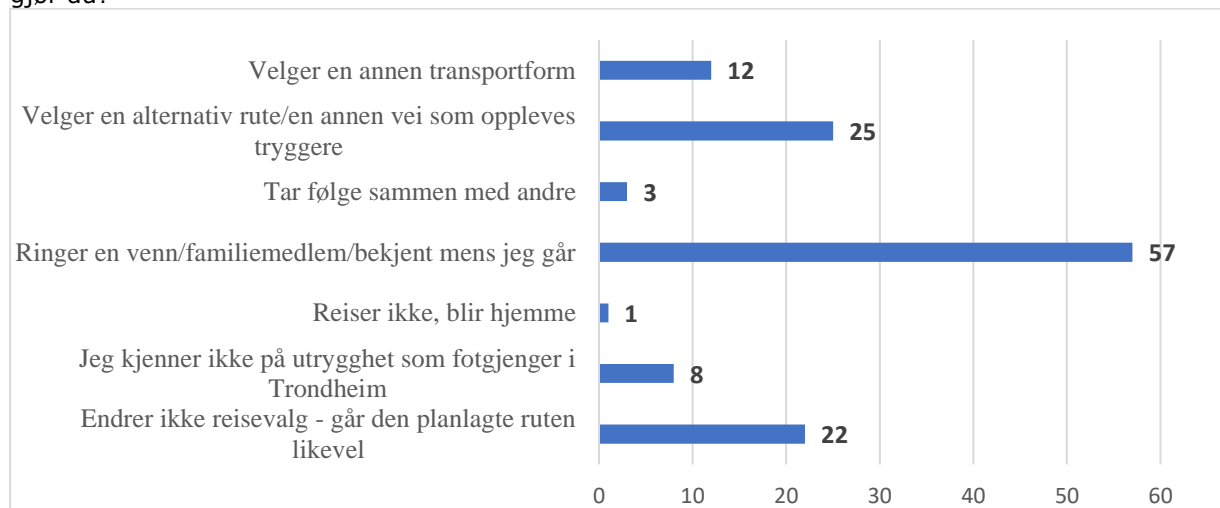
Det er en sånn underliggende spenning, at du kjenner at du er litt mer sånn spent i kroppen. Og at du ser deg over skuldrene et par ganger ekstra. Og at du ikke føler at du er på ditt territorium på en måte. Det er vel det at du føler at du er på en plass der du egentlig ikke burde være. (Kvinne 28 år)

### 5.1.2 Utrygghetsopplevelsen og atferd

For å få kjennskap til hvordan utrygghetsopplevelsen påvirker kvinnelige fotgjengeres atferd, skal vi undersøke valg respondentene gjør når de er utrygge til fots.

I spørreundersøkelsen ble spørsmålet om valg basert på utrygghetsopplevelse stilt med forhåndsdefinerte svaralternativer. Målet var å finne ut hva kvinnelige fotgjengere gjør når de opplever utrygghet. Svaralternativene kan ha ledet respondenter til å gi svar som de ikke ville ha gitt dersom spørsmålet var stilt som fritekstsvar. Likevel vil resultatet gi innsikt i utrygghetsopplevelsens påvirkning på kvinners atferd.

Figur 8: Du skal gå igjennom et område av Trondheim der gange er naturlige transportvalget/eller der gange er del av en reise (f.eks. fra busstopp), men du kjenner på en følelse av utrygghet. Hva gjør du?



#### **Ringe en venn**

Resultatene presentert i figur 8 viser at 57 av respondentene ville ringt en venn/familiemedlem/bekjent mens de går hvis de opplever utrygghet. Her velger altså kvinnene å fortsette å gå selv om de er utrygge. Ved å ringe en bekjent kan de opplyse personen de snakker med om hvor de befinner seg. De kan også gi beskjed hvis de skulle bli utsatt for en ubehagelig situasjon. Den høye andelen kvinner som velger å ringe en bekjent, tyder på at flere



føler seg mindre utsatt for kriminelle handlinger når de har kontakt med noen på telefon. Man kan anta at flere opplever det som mindre sannsynlig at en gjerningsperson vil velge dem som «offer», om de er i telefonkontakt med en annen person. Telefonkontakten forstås dermed som en måte å opprettholde sosial kontroll på.

### **Velger alternativ rute**

25 av respondentene oppgir at de velger en alternativ rute eller vei som oppleves tryggere hvis de opplever utrygghet. Også i intervjuene gjennomført forklarte flere informanter at de velger rute basert på trygghetsopplevelsen. Flere av kvinnene forklarte videre at de heller går omveier enn å gå gjennom områder som oppleves utrygge. En av informantene forklarer at hun går omveier i Trondheim, men at hun ofte tar taxi i andre byer:

Nei, jeg går omveier (...) Fordi hvis du kommer fra der hvor jeg bor også skal jeg opp til Søndre gate og rekke en flybuss klokka fire-fem på morgenen så hadde det jo vært raskest å gå den her veien, men det gjør jeg ikke. Jeg tar omveien som går hele veien rundt om Bakklandet. Altså, det er jo ikke minuttene lenger, men det er litt lenger. Så ja. Til enhver tid vil jeg heller ta, altså jeg har ikke kommet dit hvor jeg har valgt å ta taxi, men det kunne jeg jo, altså jeg har jo gjort det. Ikke så mye i Trondheim, men andre plasser har jeg tatt taxi, ja fordi, trygghet. (Kvinne 35 år)

Resultatene fra spørreundersøkelsen og intervjuene viser at trygghetsopplevelsen er viktigere enn effektiv framkommelighet for mange kvinner. Flere kvinner tar aktive rutevalg når de er utrygge, og dette kan igjen føre til at de bruker lengre tid på å komme seg fra et sted til et annet. At noen kvinner velger alternative ruter basert på trygghetsopplevelsen kan derfor begrense deres mobilitet og bruk av enkelte offentlige byrom.

### **Velger annen transportform**

12 av respondentene sier at de velger en annen transportform hvis de opplever utrygghet. I intervjuene forklarte flere av informantene at de heller tar buss eller taxi hvis de er utrygge på kveldstid, og to forklarte videre at de ofte blir hentet i bil av partner eller familiemedlem. Resultatene tyder på at utrygghetsopplevelsen begrenser noen kvinners bruk av gange som transportform.

En av informantene forklarer at hun ofte tar taxi, og legger vekt på at det koster mye: «Altså, jeg tar mye oftere taxi. Det gjør jeg. Og det koster jo ganske mye penger. Jeg synes ofte nattbuss er ubehagelig det og» (Kvinne 29 år).

En annen informant mener vi ikke må planlegge byrom slik at jenter og kvinner ender med å ta taxi når de er utrygge:

Ja, altså det hender absolutt at jeg tar taxi hjem. Har jeg vært i Midtbyen og det er litt guffent, og man har pyntet seg litt og ikke er sånn super vinterkledd så tar jeg nok oftest en taxi. Men samtidig så tenker jeg at det er min rett at, altså hvorfor skal jeg ta en taxi og hvorfor kan mannen min aldri tenke seg å ta en taxi, han tar det som den største selvfølge at han skal gå, mens jeg hele tiden tar meg selv i å måtte tenke «er det lurt av meg å gå i natt, kanskje jeg skal ta en taxi? Siste bussen har gått, det er ingen som kan hente meg, shit, jeg tar en taxi, det er safest». Vi bør ikke planlegge byrom sånn at damer og jenter ender opp med å ta den type valg. (Kvinne 53 år)

### **Andre valg basert på utrygghetsopplevelsen**

Spørsmålet om valg basert på utrygghet var formulert med forhåndskategorier. I tillegg fikk respondentene spørsmål om det er andre ting de ville gjort når de er utrygge i et område av Trondheim. Svarene ble gitt som fritekstsvaer.

Flere av kvinnene forteller at de bruker nøkler som en slags beskyttelse eller som et «våpen» når de føler seg utrygge. Flere legger også vekt på at de skrur ned musikken på øret hvis de føler seg utrygge.

En respondent forklarer det slik:

Går jeg alene på kveldstid, gjennom områder jeg synes er ekle, pleier jeg å skru av musikken på øret (hvis jeg ikke snakker med noen i telefonen da) og ha nøkkelen i hånden, som en slags forsikring om at jeg kan stikke med den hvis noen oppfører seg truende.

Andre respondenter skriver: «Har nøkkelhank som kan fungere som selvforsvarsvåpen», «Har tidligere slått klart nødnummer og holdt nøkkel i knyttneve», «Jeg går fort og har en nøkkel i hånden som jeg kan bruke som et våpen», «Tar ut headsettet/kobler ut musikk, tar nøkler mellom fingrene».

Å bruke nøkkelhank som en beskyttelse eller som et våpen kan være en måte kvinnene opprettholder kontroll i situasjoner de føler seg utrygge. Det kan gjøre at de opplever seg mer beredt til å forsvare seg selv. Samtidig viser dette at kvinnene opplever å måtte ta ansvar for egen sikkerhet. Dette tyder på at de ikke alltid føler seg trygge på at andre kan gripe inn hvis de blir utsatt for en kriminell handling.

En av informantene som ble intervjuet legger vekt på at slike tiltak ikke nødvendigvis gjør henne tryggere, men at det handler om å *føle* seg tryggere:

Jeg tar tak i mine nøkler, også har jeg dem i lomma, også knuger jeg min hånd hardt om nøklene, fordi jeg har hørt at hvis man slår skikkelig hardt med nøklene i hånden så er

det som å få en stein i hode. Du kan jo også risikere at du knekker hånda og da blir det jo kjempedumt. Men det føles liksom, det føles som om jeg gjør noe, som at jeg handler. Så føler jeg meg ikke som et offer, eller jeg føler meg litt tøffere, selv om jeg ikke vet om det faktisk virker (...) Også tenker jeg at hvis noen prøver på noe som helst så får de en skikkelig en på hode, så de skulle ønske de ikke gjorde det. Og det handler jo ikke bare om det å være trygg, for jeg vet jo ikke om noe av det virker, men det handler om å føle seg trygg. (Kvinne 35 år)

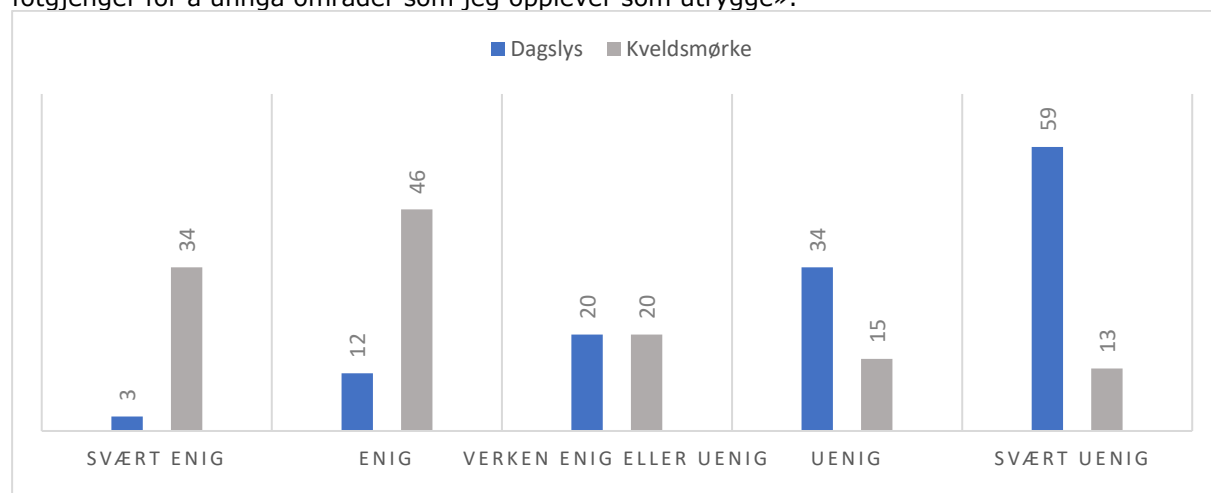
En annen informant synes det er ubehagelig å ha i ørepropper når hun føler seg utrygg: «Jeg går litt fortere og synes nesten det er ubehagelig å ha i ørepropper. Og det gjør jeg som en vane da. Så det er liksom det at jeg kanskje går og flakker litt mer med blikket da, tror jeg. Men jeg tar helst buss» (Kvinne 24 år).

Ved å skru ned musikken eller å ta ut ørepropper kan kvinnene oppleve å ha bedre oversikt over andre mennesker i omgivelsene de går i. I mørke omgivelser er det være vanskelig å se om noen oppholder seg i nærheten. Dermed er det å høre etter skritt og lyder en annen måte å ha oversikt over omgivelsene.

### 5.1.3 Utrygghetsopplevelsen og rutevalg

I figur 8 oppgir 25 av respondentene at de velger en alternativ rute eller vei som oppleves tryggere. Resultatene presentert i figur 9 viser at flere av respondentene gjør aktive rutevalg når de er utrygge i kveldsmørke. I dagslys er det svært få som tar aktive rutevalg. Dette kan handle om at et fåtall av kvinnene opplever utrygghet i dagslys. I tillegg kan det handle om at mange har mer rutinepregete bevegelser til fots mellom målpunkter i hverdagen i dagslys. På kveldstid kan bevegelser i områder som ikke er en del av det daglige bevegelsesmønsteret oppleves utrygt fordi man ikke er kjent i område.

Figur 9: Hvor enig eller uenig er du i følgende påstand: «Jeg tar bevisst andre rutevalg som fotgjenger for å unngå områder som jeg opplever som utrygge».



Flere av informantene som ble intervjuet forklarer at de tar aktive rutevalg i områder de opplever som utrygge. En informant viser til et sted der hun heller krysser over en trafikkert vei enn å gå gjennom undergangen for fotgjengere. Hun forklarer litt sarkastisk at hun heller risikerer en mulig påkjørsel enn et overfall: «Her kommer jo bilene ganske fort, men det risikerer vi heller enn et overfall hvis vi kan (ler litt sarkastisk). Det har jo ikke skjedd noe, altså jeg har ikke hørt at det har skjedd noe her, men ja» (Kvinne 39 år).

En annen informant forklarer at hun alltid planlegger hvor hun skal gå, og at hun gir beskjed til andre om når hun går og når hun har kommet hjem:

Jeg planlegger alltid hvor jeg skal gå, hvilken rute. Jeg ringer hjem til mannen min og sier at nå går jeg fra byen (...) Så jeg sier fra til vennene mine, hvis jeg er på et selskap, når jeg drar hjem. Så noen vet når jeg har gått og noen vet når jeg kommer hjem. (Kvinne 53 år)

En informant forklarer at hun strategisk velger den bredeste gata fremfor smalere veiter<sup>2</sup> hvis hun skal ta en snarvei på kveldstid:

(...) Om man skulle tatt en snarvei på en måte, så hadde jeg strategisk valgt den gata som er den bredeste gata, selv om jeg av og til kan føle at den gata her har litt for få folk her også da. Men jeg hadde definitivt valgt denne istedenfor de enda smalere veitene. (Kvinne 26 år)

På oppfølgingsspørsmål spesifiserer hun at de smale veitene føles uoversiktlige og at hun opplever å ha mer kontroll over omgivelsene i bredere gater. Der ser hun hvem som oppholder seg og hvor hun skal gå.

#### 5.1.4 Utrygghetsopplevelsen – noen utfordringer

I intervjuene fikk informantene spørsmål om hva de mener skal til for at kvinner skal føle seg tryggere til fots og hva de ser på som utfordringer for å få til dette. Her viste noen av informantene til aspekter utover planlegging og utforming av de fysiske omgivelsene. I dette delkapittelet presenteres kort aspektene kvinnene viste til.

En av informantene mener at det er behov for å behandle underliggende problemer for å skape tryggere byer for kvinner. Hun sier følgende:

Det er jo å oppdra mannfolkene litt bedre da [ler]. Jeg synes man skal behandle de underliggende problemene mere, enn å, for det er jo ikke sånn at vi kvinner ikke blir voldtatt hvis det er mer lys. Så altså først og fremst det. For det blir liksom bare et plaster på et sår liksom. Men det er kanskje ikke det som er masteroppgaven din, men. For man

---

<sup>2</sup> Veiter er navnet på smale gater og smug i Trondheim (Kaldal, 1997)

kan jo gjøre mange ting, men jeg har ikke trua på at det kan stoppe de som virkelig går inn for å være en idiot det heller. (Kvinne 29 år)

Med de underliggende problemene mener informantene voldshandlinger utført av menn mot kvinner. Hun opplever at fysiske tiltak, slik som bedre belysning i offentlige rom, kun er et plaster på såret. Hun har ikke tro på at slike fysiske tiltak kan stoppe en person som har bestemt seg for å begå en kriminell handling.

En annen informant trekker frem et økonomisk aspekt ved kvinners utrygghet og mener det er dypt urettferdig:

Ja, kanskje det med det økonomiske aspektet. Jeg synes det er dypt urettferdig at man skal betale for taxier fordi det er noen rævhøl der ute. En venninne av meg sa engang at hun synes at alle de der som hadde begått overfallvoldtekter skulle betale penger til en sånn kasse som skulle gå til å finansiere jenters taxier hjem fra byen, fordi det blir så skjevt og det blir så (...) Men der med taxi, at det kan ende med å bli dyrere for oss fordi vi skal betale alle de her jævlige taxiene, selv om vi kunne gått hjem og det hadde tatt oss ti minutter. Men hvis man bor på en litt dum plass eller et sted som de ikke er så opplyst, så må man betale de her 2-300 kronene for en taxi hvis man skal føle seg trygg. (Kvinne 35 år)

I utsagnet forklarer informantene at hun synes det er urettferdig at kvinner skal betale for taxier når de gjør dette for å føle seg trygge fra mennesker med dårlige hensikter. Hun mener det blir feil at kvinner må betale for å føle seg trygge når de selv ikke er skyldige i handlingene de kan utsettes for. Hun påpeker også at studenter ikke har det samme handlingsrommet som henne selv: «Jeg kan ringe og bestille en taxi fordi jeg har fulltidsjobb og fulltidslønn, hvis jeg hadde vært student, da er det jo ikke det samme handlingsrommet, og det synes jeg er dypt urettferdig» (Kvinne 35 år).

En annen informant mener at mange menn ikke forstår hva kvinners utrygghet innebærer:

Jeg tror ikke, altså, alle de tankene som vi kvinner, hvert fall mange av oss går igjennom i løpet av en dag, det tror jeg ikke gutter har noen forståelse for, hvis ikke du virkelig tar dem gjennom det, og tenker høyt i løpet av en hel dag. Alle kvinner jeg kjenner er kjent med det å gå med nøkkelhanken mellom hånda og telefonen i den andre hånda og sånne typer ting. Jeg vet ikke hva vi skal gjøre med den nøkkelhanken, haha, men det er en sånn trygghet i å holde fast i noe, haha. (Kvinne 39 år)

Utsagnet til informantene tolkes dithen at menn ikke opplever den samme utryggheten som mange kvinner gjør. Flere av de andre informantene mener at frykten rammer ulikt for kvinner og menn. En av informantene mener at det er dypt urettferdig:

Jeg er jo ikke redd for å bli slått i hode, jeg er ikke, altså jeg kan jo også falle og slå meg nå og brette beinet. Jeg var ute og løp i sta, jeg kan jo også skli og vri alt. Men det er liksom ikke en frykt på samme måte. Men det er en eller annen dyp urettferdighet over at, altså jeg skjønner at menn også kan bli utsatt for stygg, stygg vold, men jeg mener at det er noe som rammer, altså det rammer nok litt annerledes for kvinner. (Kvinne 35 år)

Informanten viser til at menn også kan bli utsatt for vold, men at kvinner rammes annerledes når de utsettes for vold. På oppfølgingsspørsmål forklarer informanten at det hun sikter til med vold mot kvinner er voldtekt.

En av informantene etterlyser et kvinneperspektiv i byplanleggingen:

Ja, altså i byplanlegging så er det her kvinneperspektivet, og for så vidt også barneperspektivet, det blir jo sjeldent tatt med. Jeg har aldri hørt det. Altså, for noen år siden hadde jeg en jobb hvor jeg bare satt og jobbet med bygg-planlegging (...) og reguleringsplaner og alt mulig rundt det. Og jeg har aldri noensinne hørt at det har blitt nevnt i noen diskusjoner eller tatt med i planleggingen, at det skal være trygt på kveldstid. Så der har vi et stort hull å fylle byplanmessig. (Kvinne 53 år)

Informanten mener at det er behov for å inkludere et kvinneperspektiv i byplanleggingen og forklarer at hun aldri har hørt noen snakke om trygghet på kveldstid i diskusjoner eller i planlegging.

## 5.2 Diskusjon

Dette kapittelet har presentert funn relatert til forskningsspørsmål 1: *Hva innebærer utrygghetsopplevelsen og hvilke konsekvenser har den for kvinners atferd og rutevalg?* Her følger en diskusjon av resultatene i lys av teori.

### **Utrygghetsopplevelsen**

Resultatene fra de empiriske studiene som har blitt gjennomført indikerer at mange kvinner opplever utrygghet i enkelte byområder, og spesielt på kvelds- og nattestid. Dette styrker Maslows teori om behovshierarkiet (3.1) hvor trygghet er et av menneskers grunnleggende behov. Når mangelen på trygghet er til stede, begrenser det kvinners bruk og tilgang til byens offentlige rom. Basert på Maslows behovshierarki vil dermed kvinners motivasjon for å gå begrenses av utrygghetsopplevelsen. I tillegg er trygghet et av de grunnleggende behovene som må oppnås før man oppnår vekstmålene. Dermed kan utrygghetsopplevelsen begrense kvinners mulighet til å dekke andre viktige behov.

Resultatene viste også at et fåtall av kvinnene i studiene kobler utrygghetsopplevelsen til faktisk risiko for å bli utsatt for vold og kriminalitet. De færreste av respondentene i spørreundersøkelsen og informantene intervjuet viste til ubehagelige opplevelser eller

erfaringer som årsak til utrygghetsopplevelsen. Aas og kolleger hevder at den opplevde tryggheten er irrasjonell, og at ikke nødvendigvis er en korrelasjon mellom hyppigheten av kriminell aktivitet i et område og individuell trygghetsfølelse (Aas, et. al., 2010, s. 22). Resultatene fra de empiriske studiene som ble gjennomført underbygger dette, og de fleste kvinnene vektlegger *muligheten* eller *frykten* for at noe kan skje, og ikke reell risiko eller faktisk sannsynlighet for at noe skal skje. Dermed kan man anta at utryggheten kvinnene kjenner på er irrasjonell.

Bell (1998, s. 3) påpekte at individer som har opplevd voldskriminalitet ikke trenger å være mer redde for kriminelle handlinger enn de som ikke har opplevd det. Resultatene fra oppgavens empiriske undersøkelser gir ikke grunnlag for å bekrefte eller avkrefte dette, men det er likevel grunnlag for å anta at kvinners utrygghetsopplevelse påvirkes av langt mer enn personlige opplevelser av voldskriminalitet. Loukaitou-Sideris påpekte at frykten for å bli offer for kriminalitet er viktige bekymringer blant kvinner i byer (2004, s. 102). Det er nettopp frykten for at noe *kan* skje, og ikke vissheten om at noe *vil* skje, kvinnene i undersøkelsene vektlegger. Bell mener det er viktig å forstå kvinners frykt ved å se på forbrytelser mot kvinner som skremmende handlinger (1998, s. 3). Ettersom et fåtall av kvinnene viste til selvopplevd vold eller andre ubehagelige opplevelser, kan man anta at utrygghetsopplevelsen ofte er knyttet til skremmende handlinger man har hørt om fra bekjente eller i media, eller som rykter om spesifikke steder der andre kvinner har blitt utsatt for kriminelle handlinger.

Flere av kvinnene vektlegger også at utrygghetsopplevelsen innebærer å miste kontrollen i en situasjon. Loukaitou-Sideris og Finks påpeker at utryggheten handler om en opplevd sårbarhet blant kvinner på grunn av mindre fysisk evne til å forsvare seg selv (2008, s. 4). Man kan anta at man ved å miste kontroll eller oversikten i fysiske omgivelser svekker evnen til å reagere eller å forsvare seg selv. Flere av kvinnene viste til at mørke omgivelser eller manglende oversikt og sikt gjør at de mister kontrollen over omgivelsene, og dermed svekker evnen til å reagere og forsvare seg mot mulig voldsutøvelse.

Mange av kvinnene forklarer at utrygghetsopplevelsen er koblet til frykten for vold, og særlig frykten for overfall og voldtekt. Dette støttes av Listerborn sine argumenter. Hun hevder at det er en sterk sammenheng mellom frykt og oppfattet voldtektsrisiko (1999, s. 74). Også Aas og kolleger antar at den høye kvinneandelen som kjenner på uro i enkelte fysiske omgivelser er knyttet til frykten for seksuelle overgrep og voldtekt (Aas et. al., 2010, s. 106).

Flere av kvinnene som ble intervjuet så det ikke nødvendig å forklare at utrygghetsopplevelsen i offentlige rom var knyttet til frykt for voldtekt. Det tyder på at det er en generell oppfatning blant mange kvinner av frykt i offentlige rom først og fremst er knyttet til frykten for voldtekt. Dette kan forstås i lys av feministers forklaring av frykten som forårsaket av en eksisterende kontinuitet av vold mot kvinner (Loukaitou-Sideris og Fink, 2008, s. 4). I tillegg er det grunn til å hevde at dette henger sammen med presentasjonen i media. Medieforskerne Daly og Chasteen hevdet at det er de kriminelle handlingene som det er minst sannsynlig å bli utsatt for som får mest medieoppmerksomhet (Daly og Chasteen, 1997 i Listerborn, 1999, s. 91).

Ifølge Rosén skyldes frykten for overfallsvoldtekt i offentlige rom i stor grad medieoppmerksomheten (2019, s. 78). Hun fant at kvinners risikovurdering og navigering i byrommene ofte er basert på hvordan media skriver om den mørke bynatta og om voldshendelser som skjer på nattestid (Rosén, 2019, s. 78). Det som ikke blir synlig i mediebildet er den lave sannsynligheten for å bli utsatt for overfallsvoldtekt. At kvinner er mer utsatt for fare i hjemmet eller på kjente steder av en kjent gjerningsmann slik Stanko påpeker (1995, s. 9), blir ikke like synlig i mediebildet. Stanko hevder i tillegg at politiet spiller en rolle når de fortsetter å advare kvinner mot farer i det offentlige rom, tross deres egne bevis på at kvinner er mer utsatt for fare i eget hjem (1995, s. 9). Kripos sine tall fra 2018 underbygger at kvinner er mer utsatt for fare i hjemmet, der bekjentskapsvoldtekter og festrelaterte voldtekter utgjør en stor prosentandel av voldtektene (Kripos, 2019, s. 11).

### **Utrygghetsopplevelsen og atferd**

Resultatene fra spørreundersøkelsen og intervjuene viser at enkelte kvinner endrer atferd når de er utrygge. Loukaitou-Sideris og Fink forklarte at noen kvinner gjør forberedende tiltak og strategier, slik som å tilegne seg en spesiell væremåte eller oppførsel i offentligheten basert på deres utrygghetsopplevelse (Loukaitou-Sideris og Fink, 2008, s. 104). Aas og kolleger fant at kvinner, i større grad enn menn, gjør valg basert på utrygghetsopplevelsen, og at dette påvirker deres mobilitet og videre valg om å gå ut alene, oppsøke bestemte plasser eller bruker andre transportformer (Aas et. al., 2010, s. 108). Listerborn legger vekt på at frykten kvinner kjenner på, begrenser deres bruk av offentlige rom (2002, s. 10). Resultatene fra oppgavens empiriske undersøkelser underbygger dette. Det gir grunnlag for å hevde at utryggheten har negative konsekvenser for kvinners atferd til fots.

En stor andel av respondentene i undersøkelsen oppgir at de ringer en bekjent når de er utrygge til fots i et område av Trondheim. Telefonkontakten forstås som en måte å opprettholde en form for sosial kontroll på. Telefonkontakten blir dermed en erstatning for manglende sosial kontroll



i folketomme områder eller i områder hvor man ikke stoler på de som oppholder seg der. Telefonkontakten gir muligheter for å informere andre om hvor man oppholder seg i tilfelle man skulle bli utsatt for en ubehagelig situasjon. Dette underbygger Jacobs' teorier om naturlig overvåking (1961, s. 149) og Newmans teorier om overvåking (Schneider og Kitchen, 2002, s. 92) som begge vektlegger menneskelig aktivitet og tilstedeværelse som kriminalitetsforebyggende og trygghetskapende faktorer.

Noen av kvinnene i spørreundersøkelsen og flere av informantene intervjuet oppgir at de endrer transportform når de er utrygge alene til fots. Aas og kolleger finner at en stor andel kvinner velger å ta buss eller taxi når de har følt seg utrygge (Aas et. al., 2010, s. 108). Dette støttes av Wekerle og Whitzman (1995) og Stanko (1990). Loukaitou-Sideris og Fink påpeker at mange kvinner lar være å gå og sykle fordi det anses som mindre trygt (2008, s. 4). Flere av informantene forklarte at de velger å ta taxi når de er utrygge. Videre la en av informantene vekt på at det koster mye penger for taxi. En annen informant poengterer også at nødvendigheten av å måtte ta taxi for å føle seg trygg, oppleves urettferdig. Hun legger vekt på at byrom ikke må planlegges slik at kvinner og jenter velger å ta taxi. Informantenes vektlegger dermed at taxi ikke er en transportform de velger fordi de har lyst, men fordi det oppleves som nødvendig for å føle seg trygg.

I spørreundersøkelsen og i intervjuene oppgir også mange kvinner at de gjør forberedende tiltak slik som å holde nøkkelhank i hånden som et slags våpen eller beskyttelse, og å skru ned musikken på øret for å være mer årvåken for omgivelsene og andre mennesker rundt. Ceccato og kolleger sin undersøkelse av utrygghet i kollektivtransportsettinger i Stockholm viser at kvinner, i større grad enn menn, tar forhåndsregler når de reiser med kollektivtransport og på vei til stasjonene (Ceccato et. al., 2019, s. 2). Slike forhåndsregler eller forberedende tiltak kan være strategier kvinner gjør bevisst eller ubevisst, for å opprettholde kontroll i situasjoner og for å oppleve å kunne forsvare seg selv mot mulig voldsutøvelse.

### **Utrygghetsopplevelsen og rutevalg**

Flere av respondentene oppgir også at de velger en alternativ rute eller en vei som oppleves tryggere når de føler seg utrygge til fots i Trondheim. Resultatene viste at 80 utav 128 respondenter gjør aktive rutevalg når de føler seg utrygge i kveldsmørke. I dagslys oppgir 93 av 128 respondenter av de ikke gjør aktive rutevalg i dagslys. Resultatene fra intervjuene som ble gjennomført viste at et flertall av informantene gikk omveier på kveldstid for å unngå utrygge områder, men at de ikke gjorde dette på dagtid. At flere velger alternative ruter i kveldsmørke, antas å henge sammen med at flere kvinner er utrygge i kveldsmørke enn i

dagslys. I Aas og kollegers studie fant de at 40 prosent av kvinnene hadde gått omveier det siste året fordi de hadde vært utrygge. Under 20 prosent av mennene i studien oppga at de hadde gått omveier (2010, s. 108).

Resultatene fra intervjuene tyder på at flere kvinner velger ruter som er godt opplyste eller hvor det er god oversikt og sikt. Flere informerte også om at de går langs trafikkerte veier fordi de føler seg mer sett. Områder som informantene unngår er blant annet områder med dårlig belysning, smale gater og der det er mye vegetasjon. Rosén fant at flere kvinner lagde strategiske planer for å navigere byrommet på natten. Flere unngikk parker, uopplyste gater og gater med få folk. (Rosén, 2018, s. 78). Også Loukaitou-Sideris finner at flere kvinner unngår parker og grønne åpne plasser (2004, s. 104). Dette samsvarer med resultatene fra de empiriske undersøkelsene.

Resultatene fra de empiriske studiene tyder også på at utrygghetsopplevelsen påvirker kvinners bevegelsesfrihet og rutevalg. Hudson og Rönnblom mener at det er frykten for seksuelle overgrep på offentlige plasser som begrenser kvinners bevegelsesfrihet og deres bruk av offentlige rom (2008, s. 76). Ettersom et stort flertall av respondentene og informantene vektlegger frykten for seksuelle overgrep i sine svar, underbygger funnene Hudson og Rönnbloms argument.

Kvinnene frykter ikke de fysiske omgivelsene i seg selv, men kriminelle handlinger de kan bli utsatt for i omgivelser som oppleves eller omtales som utrygge. Whitzman forklarer at ulike områder omtales som 'trygge' eller 'utrygge' gjennom media. Dette mener hun påvirker menneskers opplevelse av egen trygghet i ulike fysiske miljøer, og dermed også deres bevegelsesmønster (Whitzman, 2007, s. 2725). Flere av respondentene og informantene som ble intervjuet vektlegger også fysiske karakteristikk ved miljøer som typisk omtales som 'utrygge' i mediebildet. Det er derfor rimelig å anta at de fysiske miljøene har påvirkning på kvinners trygghetsopplevelse. Fysiske karakteristikk ved utrygge byområder diskuteres nærmere i kapittel 6.

## 6 Resultater: Fysiske kjennetegn på utrygge byområder

I dette kapittelet skal vi se nærmere på forskningsspørsmål 2, og dermed fysiske kjennetegn på byområder som kvinnelige fotgjengere opplever som utrygge. Her inkluderes svarene til de 395 respondentene i spørreundersøkelsen samt svarene til informantene som ble intervjuet. Videre følger også en gjennomgang av resultater om utrygge byområder og fysiske kjennetegn ved områder i Trondheim. Her inkluderes svarene til respondentene som er bosatt i Trondheim og informantene som ble intervjuet.

### 6.1 Generelle resultater

Resultatene fra spørreundersøkelsen og intervjuene viser at det er mange fellestrekk ved områder kvinner er utrygge i. Mange av kvinnene vektlegger samme fysiske kjennetegn ved utrygge byområder. Funnene viser sterkest sammenheng mellom utrygghet og områder med mangelfull eller ingen belysning og områder der det er få eller ingen mennesker som oppholder seg. Funnene viser også sterk sammenheng mellom opplevd utrygghet og kvelds- og nattemørke. De fleste av respondentene oppgir å være trygge i dagslys, men opplever utrygghet i mørket. Flere er utrygge i områder de ikke er kjent i, og tryggere i sitt eget nærområde. Videre viser resultatene at det er flere sosiale faktorer, herunder rus, kriminalitet, opphold av gjenger og rykter, som påvirker trygghetsopplevelsen.

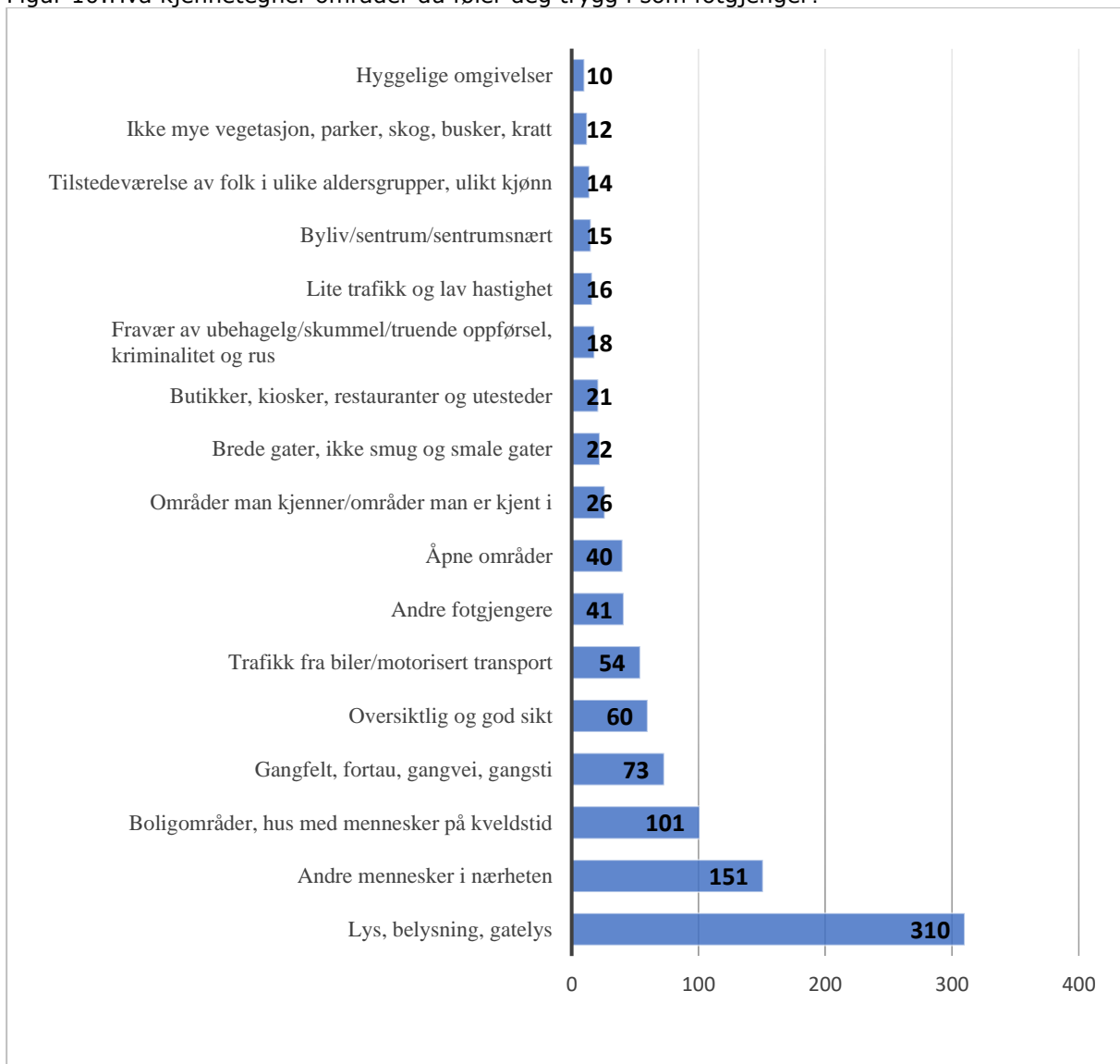
I spørreundersøkelsen svarer enkelte at de er utrygge i områder med mye biltrafikk og farlige trafikkforhold. Selv om dette selvfølgelig kan oppleves utrygt, tyder det også på at formålsbeskrivelsen for spørreundersøkelsen har vært vag. Dermed har det ikke vært eksplisitt for alle respondentene at spørreundersøkelsen omhandler trygghet fra vold og kriminalitet, og ikke trygghet fra trafikk eller trafikksikkerhet. Det kan ha negativ effekt på undersøkelsens reliabilitet og validitet, og må derfor tas med i betraktningen i presentasjonen av funnene.

#### 6.1.1 Fysiske kjennetegn på trygge steder

Kjennetegn på *trygge* byområder kan gi en forståelse av hva som er mangelfullt i *utrygge* byområder. Figur 10 viser til kjennetegnene som ble nevnt av flest respondenter i spørreundersøkelsen på spørsmålet *Hva kjennetegner områder du føler deg trygg i som fotgjenger?* Spørsmålet var formulert som fritekstsvar. Svarene er kategorisert i overordnede

kjennetegn presentert i figuren. Her inkluderes kjennetegnene som er nevnt av 10 respondenter eller flere.

Figur 10:Hva kjennetegner områder du føler deg trygg i som fotgjenger?



78,5 prosent av kvinnene oppgir å være tryggere i områder med belysning. Her inkluderes de som har svart blant annet 'belysning', 'god belysning', 'nok lys', 'gatelys', 'lyktestolper', 'at det er godt opplyst' og 'lys'. Belysning er dermed den faktoren som flest vektlegger som trygghetsskapende. Dette korrelerer med funnene fra intervjuene. Her påpekte alle informantene at mangelfull belysning gjør dem utrygge til fots. For alle kvinnene som ble intervjuet var utryggheten først og fremst knyttet til kvelds- og nattemørke og mangelfull belysning. Funn presentert senere i kapittelet indikerer at de fleste av respondentene først og fremst er utrygge i kvelds- og nattemørke. Dermed viser funnene at belysning er en viktig faktor for at kvinnelige fotgjengere skal være trygge til fots i mørket. En av informantene som ble

intervjuet viste til et område av Høgskoleparken i Trondheim der lyset i en av lyktestolpene ikke fungerte:

Den stolpen der, sist gang jeg gikk her i mørket så var det et av lysene som virket. Og det sto litt sånn og flakket og holdt på å gå. Så det er jo ganske stupmørkt her da. Og det hekkene og det rundt der og gjør jo at den lille gatebelysningen som er fra Høgskoleveien og den gata borti der, som jeg aldri husker navnet på, det blir helt stupmørkt her, rett og slett altså. (Kvinne 53 år)

Informantens utsagn viser til at kontinuerlig vedlikehold og inspeksjon av lyktestolper er nødvendig for å sørge tilstrekkelig belysning. Man kan også hevde at belysning ikke er nok i seg selv, men at belysningen må planlegges og utformes slik at den ikke skygges av vegetasjon, men gir spredt belysning. Det kan legges til at lyktestolpen informantene viser til, er en eldre type stolpe man kan anta har en estetisk eller kulturhistorisk verdi. Slike lyktestolper gir svakere belysning enn mer moderne lyktestolper.

38,2 prosent av kvinnene er tryggere i områder der det er andre mennesker. Her inkluderes de som har svart blant annet ‘andre mennesker’, ‘at det er andre folk i nærheten’ og ‘at det er andre fotgjengere der’. Flere respondenter understreket at det må være mange, og ikke én eller to andre mennesker som oppholder seg i et område, for at det skal oppleves trygt. Dette ble også vektlagt av informantene intervjuet. En av informantene sier blant annet: «Andre mennesker. Det pleier å gjøre at jeg føler meg tryggere. Og ikke liksom *én* person til. For det hjelper jo ikke. Men liksom sånn at det er, at jeg føler at det er folk som følger med på gata. Ja, at det er litt liv der da» (Kvinne 24 år).

25,5 prosent av kvinnene er oppgir at de er trygge i boligområder. Her inkluderes de som har svart ‘boligområder’, ‘hus med mennesker på kveldstid’, ‘bygninger med folk’ og ‘etablerte boligområder’. Dette viser igjen at respondentene er tryggere i områder der det er mennesker i nærheten. Boligområder skiller seg fra andre områder med ensidig funksjon, slik som rene forretnings-, kontor- og næringsområder ved at det oftere er mennesker som oppholder seg der på kveldstid. En av informantene intervjuet opplever utrygghet i et område der boligene ikke har fasader vendt ut mot veien. Hun forklarer: «(...) Og at hele veien egentlig opp (...) så står alle husene også vendt sånn med lite vinduer ut fordi det er hovedvei. Så du får heller ikke noe samspill mellom folk selv om det er hus i nærheten. Det også kjenner man på når man går da» (Kvinne, 22 år). Basert på informantens utsagn, er det ikke er tilstrekkelig at det er folk i boligene på kveldstid. Boligers utforming og plassering er viktig for at fotgjengere opplever at det er mennesker som kan følge med veien, og dermed bidra til en sosial kontroll av området.

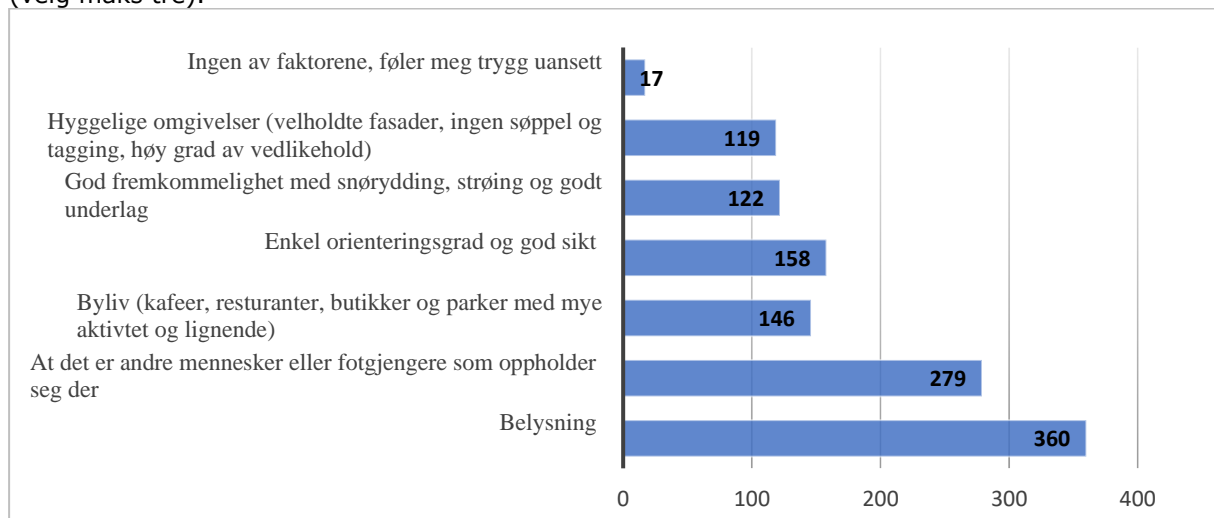
13,6 prosent av kvinnene oppgir at de er tryggere i områder med trafikk fram motorisert transport. Her inkluderes blant annet de som har svart ‘områder med biler’, ‘at jeg er i nærheten av en trafikkert vei’, ‘områder med trafikk fra biler’, ‘områder der det er biler og busser i nærheten’ og ‘områder der jeg går i nærheten av en trafikkert vei’. Flere av informantene intervjuet oppgir også at de helst går langs trafikerte bilveier på kveldstid. En informant sier:

Jeg går der jeg ser det på en måte er hovedveier og godt belyst. Så da går jeg langs Innherredsveien og jeg ville liksom ikke tatt av veien før jeg måtte. Da vil jeg heller gå langs støy og biler enn å gå i et rolig område. Men jeg kunne ikke krysset inn over kirka og parken om kvelden, det kunne jeg *ikke* gjort! Det hadde ikke gått an! (Kvinne 24 år)

At flere kvinner er tryggere i områder med trafikk fra motorisert transport, er et viktig funn. I et trafiksikkerhetsperspektiv er det et mål om å skape fysiske skiller mellom fotgjengere og motorisert transport. Fysiske skiller kan være vegetasjon, gjerder eller at gangfelt lokaliseres i grøntarealer utenom bilveien. Det gir trafiksikker framkommelighet for fotgjengere. Ut fra respondentenes svar kan man anta at slike områder oppleves utrygge fordi man beveger seg i omgivelser der man er mindre sett av forbigående bilister. I slike områder kan man oppleve å gå alene og føle seg mer utsatt for kriminalitet og vold, fordi den sosiale kontrollen ikke er ivaretatt av andre mennesker i nærheten.

Respondentene fikk også spørsmål om hva som kjennetegner trygge byområder med forhåndsdefinerte svaralternativer (figur 11). Kjennetegnene de kunne velge mellom var basert på eksisterende teori om steder som oppleves utrygge og kriminalitetsutsatte områder (Aas, et. al, 2010; KRÅD, 2012). Sammenligner vi disse resultatene med foregående figur (figur 10), ser vi at belysning fortsatt er den faktoren som er viktigst for flest respondenter. Her har 91,1 prosent av kvinnene svart at belysning er viktig for å være trygg. Videre oppgir 70,6 prosent at opphold av andre mennesker eller fotgjengere i nærheten er viktig for å være trygg.

Figur 11: Hvilke av disse faktorene mener du er de viktigste for at du føler deg trygg som fotgjenger? (velg maks tre).



I figur 11 ser vi at respondentene har vektlagt flere av de samme kjennetegnene på trygge steder i sine fritekstsvar som i spørsmålet med forhåndsdefinerte faktorer. De forhåndsdefinerte svaralternativene viste kun til kjennetegn ved de fysiske omgivelsene. I fritekstsvaret var det derimot flere respondenter som vektla sosiale faktorer, slik som fravær av ubehagelig/skummel/truende oppførsel fra folk i nærheten og fravær av rus og kriminalitet. I tillegg la flere vekt på at de føler seg tryggere i områder der ulike type mennesker ferdes og der de ikke «henger» gjenger med gutter eller menn. For mange kvinner kan dermed den sosiale konteksten i et område være like viktig som områdets fysiske utforming.

Samtidig kan man argumentere for at den sosiale konteksten er koblet til områdets fysiske utforming. Det er lettere å begå kriminell aktivitet i et område der færre mennesker oppholder seg, der det er mindre belysning på kveldstid eller der den fysiske utformingen gir naturlige gjemmesteder fra forbipasserende. Dermed kan den fysiske utformingen og planleggingen være avgjørende for hvem som oppholder seg i et område. Det er også viktig å anerkjenne at måten man planlegger og utformer et område på kan virke ekskluderende for enkelte grupper og aktiviteter.

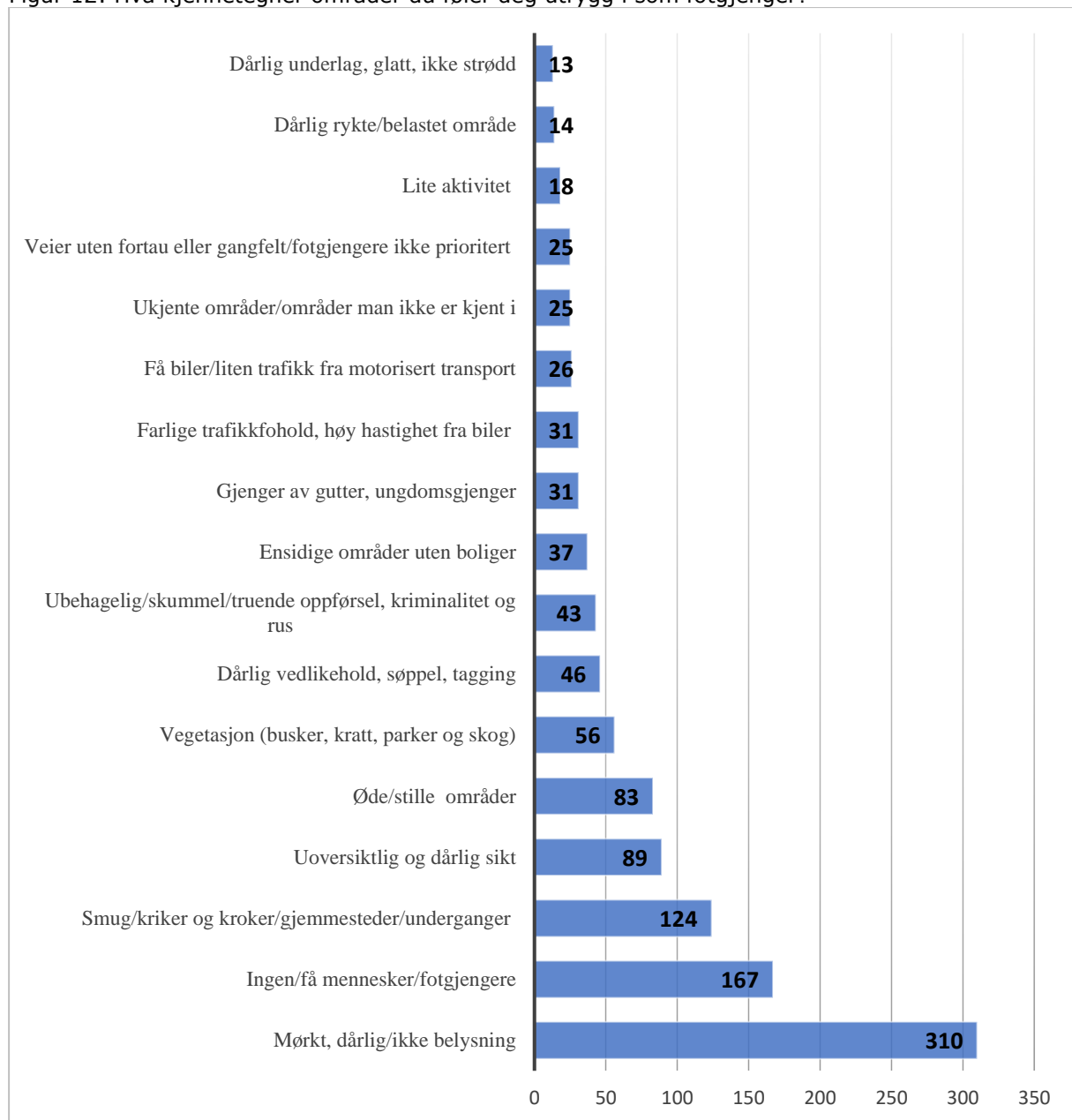
### 6.1.2 Fysiske kjennetegn på utrygge steder

Figur 12 viser til kjennetegnene som ble nevnt av flest respondenter på spørsmålet *Hva kjennetegner områder du føler deg utrygg i som fotgjenger?* Spørsmålet var formulert som fritekstsvar.

Fra figuren ser vi at de fleste av kjennetegnene på utrygge byområder korrelerer med fleste av kjennetegnene på trygge byområder (figur 10). For eksempel er belysning den faktoren som er klart viktigst for at et område oppleves trygt. At det er manglende belysning, er klart viktigst

for at et område oppleves utrygt. Ettersom mange av kjennetegnene gjentas, vil kun noen av kjennetegnene kommenteres videre i kapittelet.

Figur 12: Hva kjennetegner områder du føler deg utrygg i som fotgjenger?



### Lukkede områder

31,4 prosent av respondentene har svart at de er utrygge i områder med smug, gjemmesteder og 'kriker og kroker'. Her ble også 'underganger', 'portrom', 'stille bakgårder' og 'lukkede' og 'smale' områder inkludert i kategoriseringen av svarene. Disse ble inkludert i samme kategori fordi alle disse områdene kan oppleves uoversiktlige, gi muligheter for skjult aktivitet og få fluktruter. Flere informanter intervjuet forklarte at de er utrygge i områder som gir gjemmesteder. En informant viser til et spesifikt eksempel:



(...) Du får en sånn følelse at du, at folk kan stå å ha litt sånn gjemmesteder, sånt som for eksempel det innelukke her, du er jo nesten ute på gata igjen, med liksom den trygge sonen igjen, med mye biltrafikk og fotgjengere også på kveldstid. Men så har du jo også følelsen av dette avlukke her da, hvor du blant annet har en trapp, som gjør at du liksom enda mer føler at noen kan dra deg ned og vekk (...) den trappen ned der for eksempel, er jo sånn ypperlig ja, til og med sånn at du ikke kan se den angivelige personen som kan angripe deg, til og med. (Kvinne 26 år)



Figur 13: Innelukke med trapp i Brattørveita, Trondheim sentrum.

### **Dårlig sikt og oversikt**

22,5 prosent av respondentene er utrygge i områder som er uoversiktlige og som har dårlig sikt. Denne kategorien er overlappende med ovennevnte kategori. Uoversiktlige steder med dårlig sikt kan oppleves utrygge fordi man ikke har kontroll over hvem som oppholder seg i området. Det kan det være vanskelig å se hva og hvem som møter en når en beveger seg gjennom området.

Uoversiktlige områder kan også vise til steder respondentene opplever som mindre definerte. Hvilke formål har dette området (?) og hvem oppholder seg her (?) er spørsmål det da kan være vanskelig å besvare. Dette kan igjen føre til utrygghet fordi man ikke vet hva området brukes til og hvilke mennesker som eventuelt oppholder seg der.

### **Øde og stille områder**

21 prosent av respondentene er også utrygge i øde og stille områder. Dette kan ses i sammenheng med at mange er utrygge i områder der det er ingen eller få mennesker. Øde og stille områder kan oppleves utrygge fordi det er få andre mennesker der, og derfor kan lovbrudd begås usett. I tillegg er det områder hvor man potensielt er alene, og hvor det dermed ikke er andre som kan gripe inn hvis man utsettes for kriminalitet. Også flere av informantene

som ble intervjuet er utrygge til fots i øde og stille områder. En informant viser til et knute- og omstigningspunkt for buss, Tonstadkrysset, som hun synes er øde. Hun forklarer at det ikke er noen der som kan drive den sosiale kontrollen:

Jeg vil si at, selv om det er mye biler der, så fremstår det øde (...) Og mye underganger, og mye betong, mye asfalt, og det er et industriområde som gjør at særlig på industriområde, på innsida der, særlig oppleves utrygt på kveldstid. Og at det er liksom, hva skal man si, det er grått (ler). Og at du, når du kommer videre forbi der, så har du på en måte, det er ingen, hvis du er alene på bussen en kveld, og det er lite folk der, så har du ingen til å drive den sosiale kontrollen da. Så det er veldig sånn, jeg opplever hvert fall utrygt. Kanskje særlig med undergangene i det område. Og fordi det er lite biler og lite folk rundt, så er det på en måte ingen til å passe på. Du kan ikke bare rope å tro at noen skal dukke opp liksom. (Kvinne 22 år)



Figur 14: Underganger og gangveier ved Tonstadkrysset.

### Vegetasjon

14,2 prosent av respondentene er utrygge i områder med vegetasjon. Her ble svar som 'busker', 'kratt', 'skogsområder', 'gjengroddede omgivelser', 'parker', 'vegetasjon som ikke ryddes' og 'mye skog' inkludert. Vegetasjon kan gjøre sikten dårligere og skape mulige gjemmesteder. En respondent skriver følgende på spørsmål om hvilke områder som gjør henne utrygg: «Svingete vei, skog/ naturområder med tett vegetasjon i nærheten av vei (...)». En annen respondent skriver: «Stier gjennom skogholt, spesielt uten belysning (...) Buskas og tette trær som ikke gir oversikt over et område».

En av informantene som ble intervjuet viser til et område der vegetasjon gjør at hun føler seg utrygg. Hun forklarer:

Jeg tenkte å ta deg med ned hit til rododendronene, som sikkert en hagearkitekt en gang i tiden tenkte at «å, dette var jo koselig». Men det er jo litt dumt når det er tomt for folk, men på dagtid og så er det et av de byområdene som jeg ser mange nå i den høgskoleutbyggingsdebatten, som mener at denne delen av parken er veldig viktig å verne. Men det er aldri et menneske som er der for å liksom nyte en park. Det sitter

drankere der, og det sitter av og til junkere der. Og om kveldene så er det *ingen* damer jeg kjenner som går igjennom den klynga der [Rododendronbuskene] (...) Jeg hadde aldri gått gjennom der altså. Også fordi de her buskene er sånn typisk sånn, du vet aldri hvem som kan sprette frem, så jeg ville ha meiet dem ned. De har jo ingen funksjon, sånn annet enn å lage «spooky» plasser. (Kvinne 53 år)



Figur 15: Rododendronbusker i Høgskoleparken.

Områder med mye vegetasjon kan gi mindre oversikt og færre siktlinjer. Man kan anta at kvinnene frykter at en angivelig gjerningsperson kan stå i skjul for vegetasjonen. Det gir dermed mulighet for å bli utsatt for kriminelle handlinger i omgivelser der ingen forbigående får med seg det som skjer.

### **Dårlig vedlikehold**

11,6 prosent av respondentene er utrygge i områder med dårlig vedlikehold, søppel og tagging. En respondent skriver: «(...) ustelte omgivelser (slitasje, søppel, urin, tagging etc.)». Andre skriver: «Mørkt, søppel, tagging», «Skittent, falleferdige bygninger», «Dårlig vedlikehold» og «Forfallent fasader og omgivelser».

En av informantene intervjuet viser til et konkret område hun er utrygg i. Hun viser blant annet til at området har gamle bygninger med tagging:

(...) Det er et litt sånn kjedelig område. Det er gamle bygninger som er tagget ned og ikke noe som skjer. Og hvis du går langs kirka så er det greit med plass, hvis du går på andre sida av veien [Innherredsvei] så er det smalt fortau som gjør at du må gå litt oppi bilene. Også er det den bensinstasjonen som ligger der og det er nesten en sånn attraksjon for det er det eneste som skjer der. Det er et veldig kjedelig område da. Det er ikke noe gøy å gå der. (Kvinne 24 år)



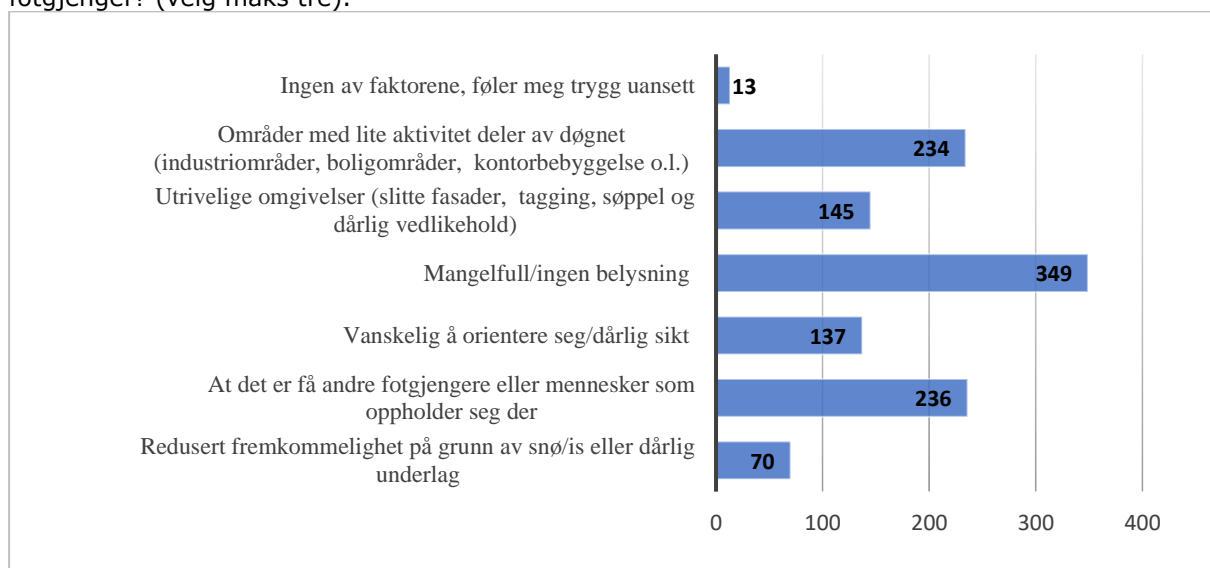


Figur 16: Fortau langs Innherredsvei. Tomt næringslokalet langs Innherredsvei.

Områder med dårlig vedlikehold, søppel eller tagging kan oppleves utrygge fordi de gir inntrykk av at ingen føler ansvar for, eller ivaretar området. Det kan også være områder som flere forbinder med kriminalitet og negativ aktivitet. Tagging og søppel kan oppleves som tegn på at det er mulig å begå lovbrudd i området uten at det får konsekvenser.

Figur 17 viser kjennetegnene som har størst innvirkning på respondentenes utrygghet til fots. Her var faktorene forhåndsdefinerte og baserte seg på eksisterende teori om steder som oppleves utrygge (Aas, et. al., 2010; KRÅD, 2012). Sammenligner vi resultatene her med figur 12, ser vi at mangel på belysning fortsatt er kjennetegnet som er viktigst for flest respondenter. At det er andre mennesker eller fotgjengere som oppholder seg der, er også viktig for mange. Områder med lite aktivitet deler av døgnet oppleves også utrygge blant mange av kvinnene.

Figur 17: Hvilke av disse faktorene mener du er de viktigste for at du føler deg utrygg som fotgjenger? (velg maks tre).



Fra figuren ser vi at respondentene har vektlagt flere av de samme kjennetegnene på utrygge steder i sine frietekstsvar som i de forhåndsdefinerte faktorene. De forhåndsdefinerte faktorene tok utgangspunkt i kjennetegn ved de fysiske omgivelsene. I frietekstsvaret var det flere respondenter som vektla ubehagelig/skummel/truende oppførsel fra folk i nærheten og områder med rus og kriminalitet. I tillegg opplever flere utrygghet i områder der det «henger» gjenger med ungdommer eller gutter eller der det er en overrepresentasjon av menn. Dette samsvarer med kjennetegnene på trygge områder, hvor flere respondenter viste til fravær av gjenger og fravær av rus og kriminalitet som trygghetskapende. En gjennomgang av frietekstsvarene viser også at mange er utrygge i områder med dårlig rykte og i områder de ikke er kjent i.

### 6.1.3 Betydningen av dagslys og kveldsmørke

Resultater fra spørreundersøkelsen viser at respondentene har gått mer til fots i dagslys enn i kveldsmørke. Spørsmålet i undersøkelsen var formulert som *hvor mye har du gått til fots i mer enn ti minutter i dagslys og i kveldsmørke i løpet av de siste sju dagene?* Her ble det presisert at det gjelder gange over ti minutter, dette for å ekskludere gange fra for eksempel nærliggende parkeringsplass eller busstasjon i umiddelbar nærhet til hjemmet.

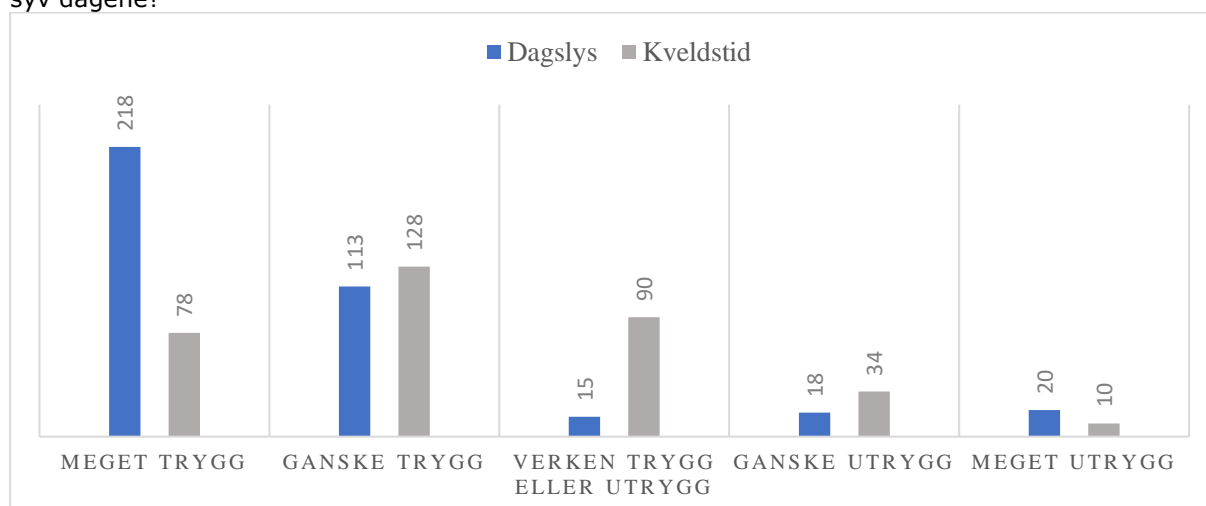
Her viser resultatene at 36,2 prosent av respondentene har gått til fots i mer enn ti minutter i *dagslys* hver dag. 24,8 prosent av respondentene har gått i *dagslys* nesten hver dag. Når det kommer til gange til fots i *kveldsmørke* oppgir kun 5,6 prosent av respondentene at det har gått mer enn ti minutter daglig. 13,7 prosent av respondentene har gått i *kveldsmørke* nesten daglig. 43,5 prosent av utvalget har gått til fots tre ganger eller mindre i løpet av de siste syv dagene i *kveldsmørke*.

At respondentene går mer i *dagslys* enn i *kveldsmørke*, kan handle om at med at flere beveger seg til fots på dagtid i forbindelse med skole, jobb eller andre målpunkter i hverdagen. Resultatet trenger dermed ikke bety at respondentene går mindre på kveldstid fordi de er utrygge.

Spørreundersøkelsen ble besvart i tidsrommet 12. februar til 12. mars, en periode hvor det i deler av landet fortsatt blir tidlig mørkt. Eksempelvis blir det i Trondheim mørkt mellom 16:44 og 18:11 i denne tidsperioden. Mørket samt temperatur, nedbør og vindforhold kan spille inn på hvor mye kvinnene beveger seg til fots.

Resultatene fra spørreundersøkelsen viser en korrelasjon mellom trygghetsopplevelsen og om det er lyst eller mørkt ute. Figur 18 viser at flere kvinner er tryggere når de ferdes til fots i sitt nærområde i *dagslys* enn i *kveldsmørke*.

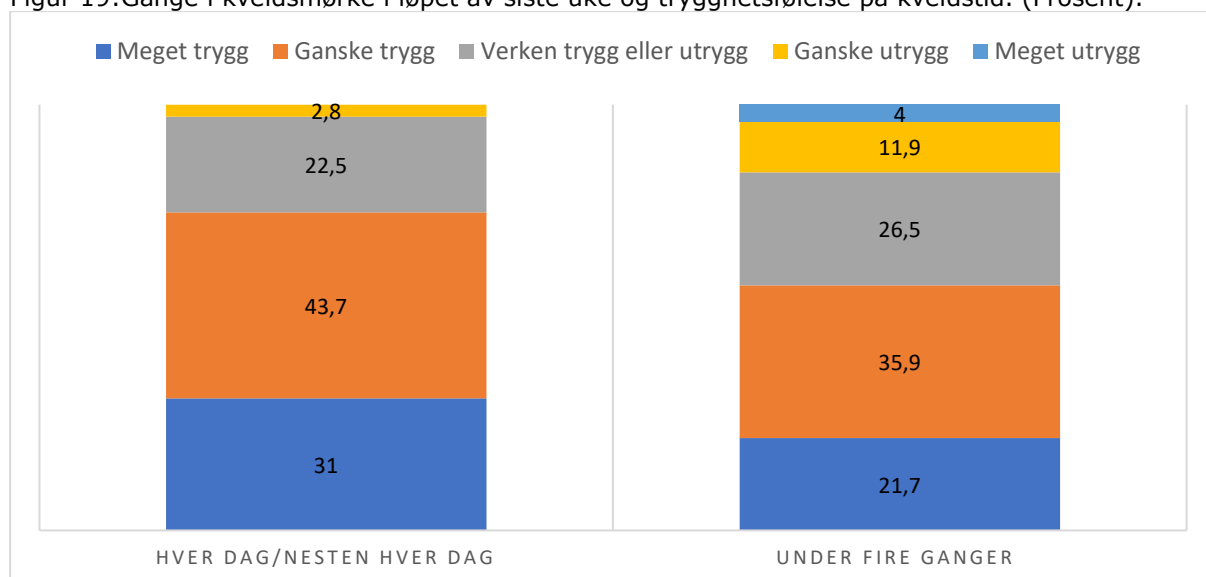
Figur 18: Hvor trygg eller utrygg har du følt deg når du ferdes til fots alene i ditt nærområde de siste syv dagene?



Flere kvinner har svart at de føler seg 'meget trygg' på dagtid enn på kveldstid. Samtidig er det ikke en stor økning i antallet kvinner som har svart at de føler seg mer utrygge i sitt nærområde på kveldstid enn på dagtid. Resultatene fra de to ovennevnte spørsmålene tyder på at kvinnene i stor grad er trygge i sitt nærområde. Flere kjenner nok på utrygghet i ukjente områder eller i omgivelser man sjeldent befinner seg i. På spørsmål om hva som kjennetegner områder som oppleves utrygge har 26 respondenter nettopp svart at de er utrygge i områder de ikke kjenner eller sjeldent går gjennom.

Sammenligner vi gange i kveldsmørke de sist syv dagene med trygghetsfølelsen på kveldstid i eget nærområde, ser vi at respondentene som har gått nesten hver dag eller hver dag er tryggere enn de som har gått i kveldsmørke under fire ganger i løpet av de siste syv dagene. Her er svarene oppgitt i prosent.

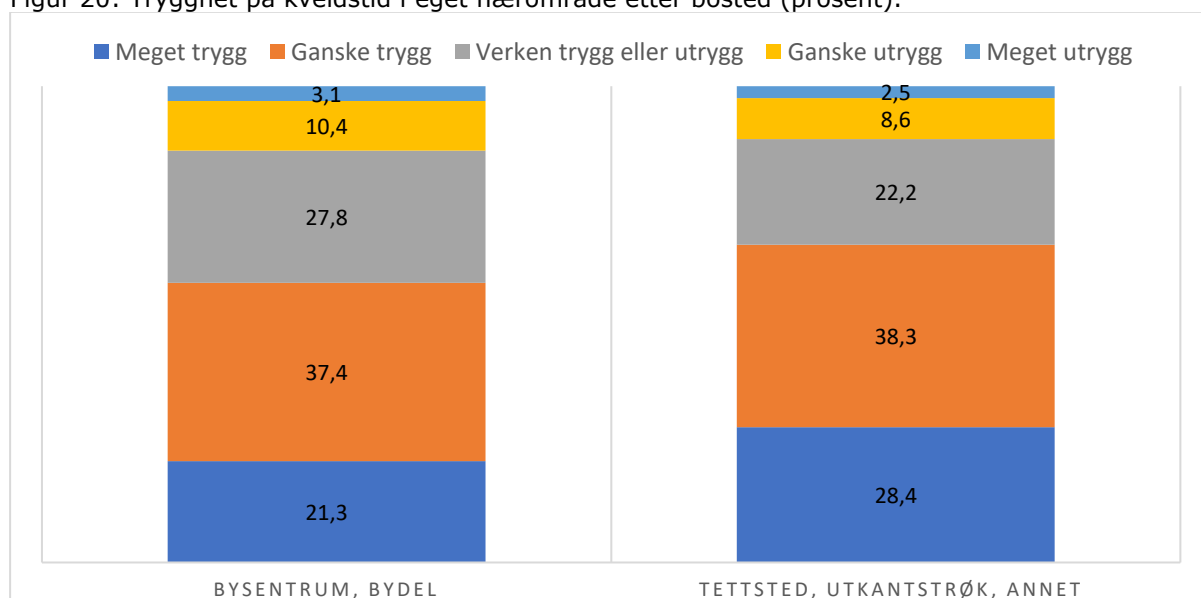
Figur 19:Gange i kveldsmørke i løpet av siste uke og trygghetsfølelse på kveldstid. (Prosent).



Fra figuren ser vi at 15,9 prosent av de som har gått til fots i kveldsmørke under fire ganger i løpet av de siste syv dagene er ganske utrygge eller meget utrygge mot 2,8 prosent av de som går daglig eller nesten hver dag i kveldsmørke. En større andel av de som går hver dag eller nesten hver dag i kveldsmørke oppgir at de er meget trygge eller ganske trygge. Vi kan dermed anta at trygghetsfølelsen i kveldsmørke har betydning for hvor mye man beveger seg til fots på kveldstid.

Ser vi på trygghet i eget nabolag på kveldstid etter respondentenes bosted, viser resultatene liten forskjell i trygghetsopplevelsen. Her ble respondentene bosatt i et bysentrum og i en bydel plassert i samme kategori. Videre ble respondenter bosatt i et tettsted, utkantstrøk eller 'annet' plassert i samme kategori. Her er svarene oppgitt i prosent.

Figur 20: Trygghet på kveldstid i eget nabolag etter bosted (prosent).

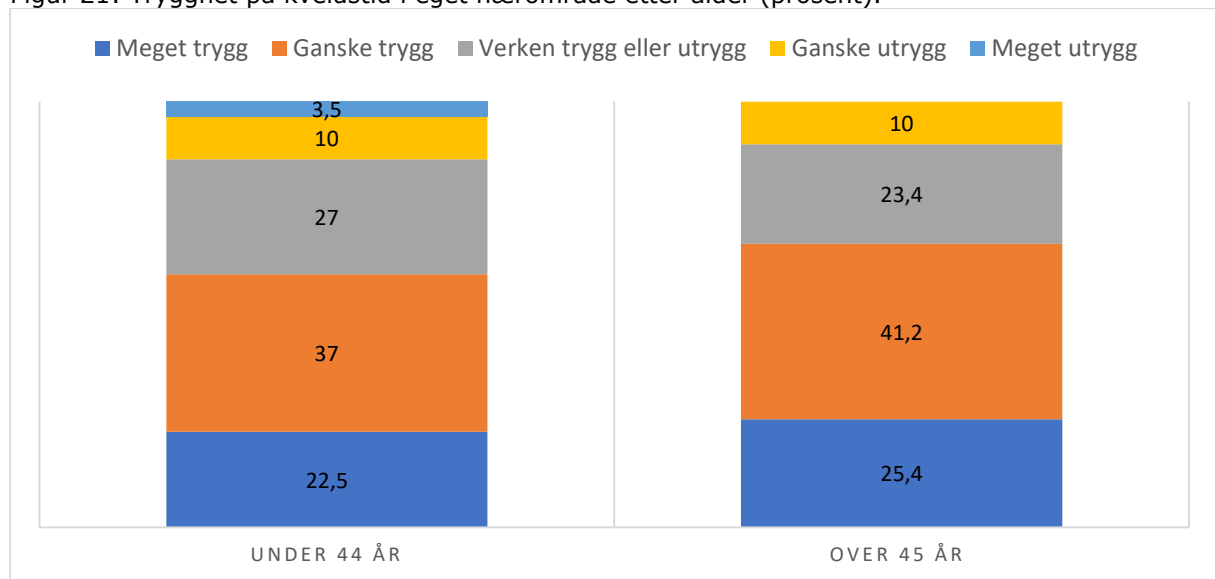


Fra figuren ser vi at det er en minimal forskjell i trygghetsopplevelsen på kveldstid etter bosted. Ser vi på kategorien 'meget trygg' har 7,1 prosent flere bosatt i tettsted, utkantstrøk og annet svart at de er meget trygge på kveldstid. I kategoriene 'verken trygg eller utrygg', 'ganske utrygg' og 'meget utrygg' er det er liten overvekt av respondenter bosatt i bysentrum eller bydel. Figuren viser dermed at en litt større andel respondenter bosatt i bysentrum og bydeler er utrygge i sitt nabolag på kveldstid. Det må tas med i betraktningen av 70,2 prosent av respondentene i spørreundersøkelsen er bosatt i et bysentrum eller i en bydel mot 29,8 prosent bosatt i tettsted eller utkantstrøk.

Ser vi på trygghet i eget nabolag på kveldstid etter alder er det også minimal forskjell mellom aldersgrupper. Her ble alderskategoriene under 24 og 25-44 år slått sammen, og alderskategoriene 45-67 år og 67 år og eldre slått sammen. Disse kategoriene ble slått sammen

fordi det var stor forskjell i antall respondenter i aldersgruppene, og det var dermed hensiktsmessig å ha en bredere kategorisering.

Figur 21: Trygghet på kveldstid i eget nærområde etter alder (prosent).



Fra figuren ser vi at det også her er liten forskjell i trygghetsopplevelse i eget nabolag på kveldstid etter alder. En større andel av respondentene over 45 år oppgir at de er ‘meget trygge’ og ‘ganske trygge’ i eget nabolag. Blant respondentene under 45 år oppgir 3,5 prosent at de er meget utrygge i eget nabolag på kveldstid. Ingen respondenter over 45 år svarte at de er meget utrygge på kveldstid i eget nærområdet.

## 6.2 Resultater fra Trondheim

I dette delkapittelet presenteres funn om utrygghet og fysiske omgivelser i Trondheim. Funnene er basert på svarene til respondentene bosatt i Trondheim kommune og informantene intervjuet. Det er 128 respondenter i spørreundersøkelsen som er bosatt i Trondheim, og dette er et lite, ikke-representativt utvalg av den kvinnelige befolkningen i kommunen.

Resultatene viser at det er flere områder som oppleves utrygge blant kvinner i Trondheim, og at det er flere karakteristikk som er felles for disse områdene. Resultatene indikerer at det er en sammenheng mellom bydelstilhørighet og opplevd trygghet i eget nabolag. Videre viser resultatene at det er en tydelig sammenheng mellom opplevd trygghet og kvelds- og nattemørke. En overvekt av områdene som oppleves utrygge ligger i Midtbyen bydel og Østbyen bydel. En sammenligning av de fem mest nevnte områdene som oppleves utrygge i Trondheim, viser at det er mange felles årsaker til at disse områdene oppleves utrygge blant kvinner. Samtidig viser resultatene at mange respondenter trekker frem generelle karakteristikk i sine svar. Det kan

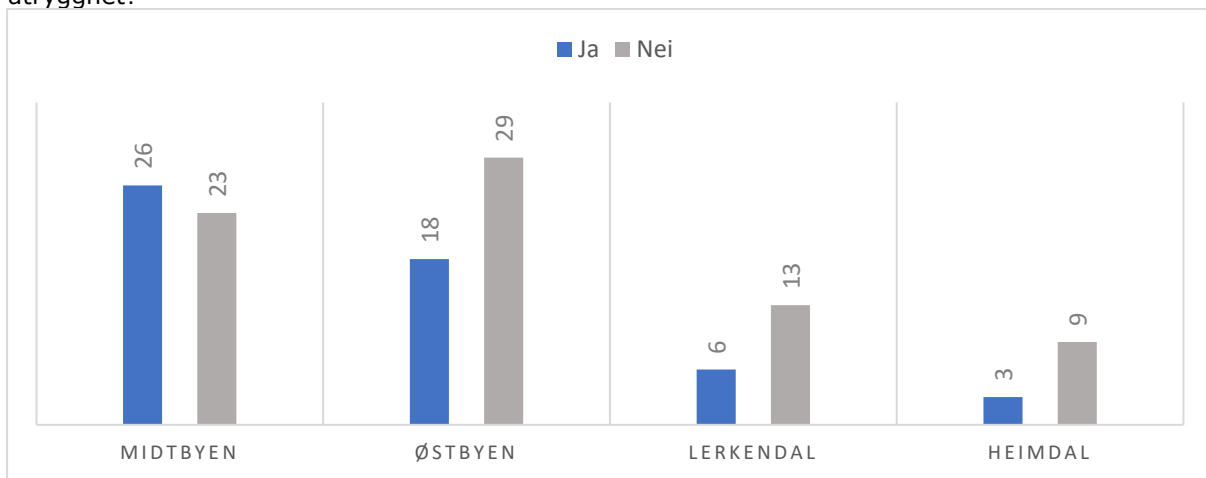


tyde på at det er vanskelig å presisere hva som gjør en utrygg. Det tyder også på at kvinners utrygghet påvirkes av overordnede samfunnskonstruksjoner om at bynatta er farlig for kvinner.

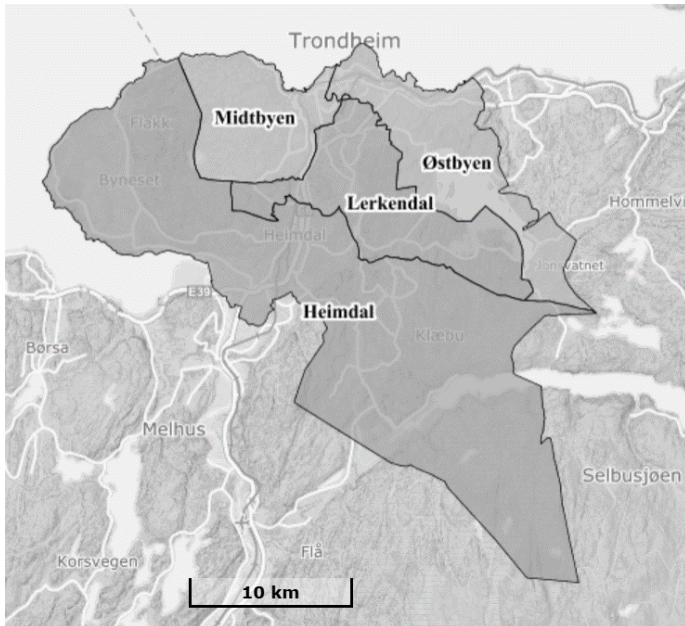
### 6.2.1 Nabolagstrygghet

Resultater fra spørreundersøkelsen indikerer at det er en sammenheng mellom bydelstilhørighet og opplevd utrygghet i eget nabolag. I undersøkelsen fikk respondentene spørsmål om det er områder i deres nabolag der de føler seg utrygge eller som de unngår på grunn av utrygghet. Disse svarene ble sammenlignet med bydelstilhørigheten til respondentene.

Figur 22: Er det områder i ditt nabolag der du føler deg utrygg, eller som du unngår på grunn av utrygghet?



Resultatene viser at det er flest respondenter bosatt i Midtbyen bydel som er utrygge eller som unngår områder på grunn av utrygghet i sitt nabolag. Over halvparten av respondentene bosatt i Østbyen bydel er utrygge eller unngår områder på grunn av utrygghet i sitt nabolag. Som vi vil se i kapittel 6.2.3 ligger de fleste av områdene som oppleves utrygge blant respondentene i Midtbyen bydel og Østbyen bydel.



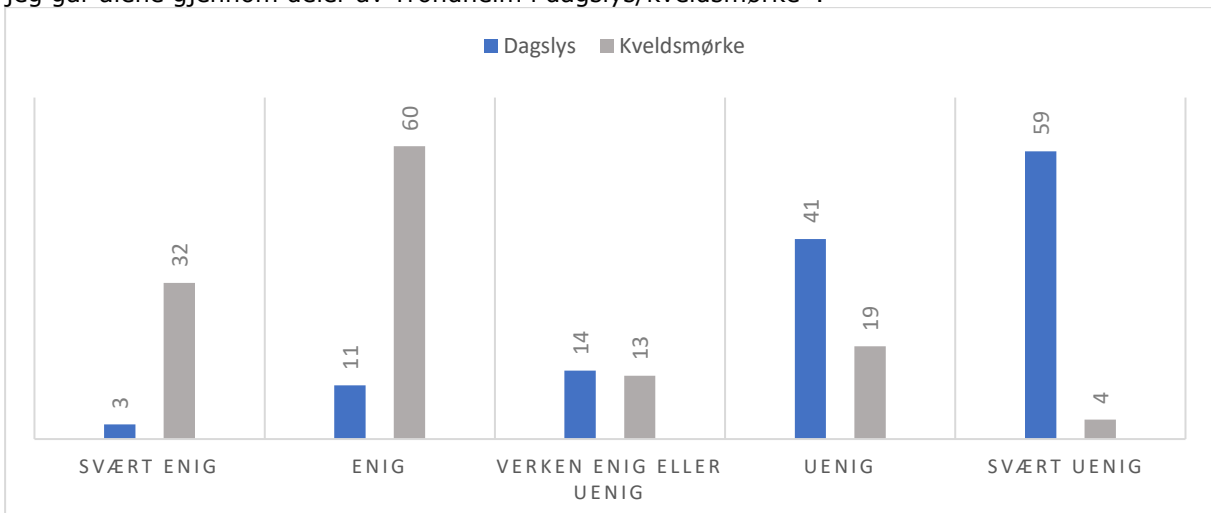
Figur 23: Bydeler i Trondheim kommune (Hentet fra Geoinnsyn).

Den høye andelen som er utrygge i områder i Midtbyen bydel kan ha sammenheng med at Midtbyen er sentrumsområdet av Trondheim. Her er det mange utesteder og mest aktivitet på kvelds- og nattetid. I tillegg er det mange trange og smale gater og veier i sentrum hvor få mennesker oppholder seg på kveldstid. I kapittel 6.2.4 blir det sett nærmere på årsaker til at flere respondenter føler seg utrygge i deler av Midtbyen bydel.

### 6.2.2 Betydningen av dagslys og kveldsmørke

Blant respondentene bosatt i Trondheim er det en tydelig sammenheng mellom utrygghetsopplevelsen og kveldsmørke. Her ble respondentene spurt om det er områder i Trondheim de er utrygge i til fots i dagslys og kveldsmørke. Resultatene tyder på at kvinner føler seg mer utrygge i enkelte byområder i kveldsmørke enn i sitt eget nabolag.

Figur 24: Hvor enig eller uenig er du i følgende påstand: «Jeg kjenner på en følelse av utrygghet når jeg går alene gjennom deler av Trondheim i dagslys/kveldsmørke».

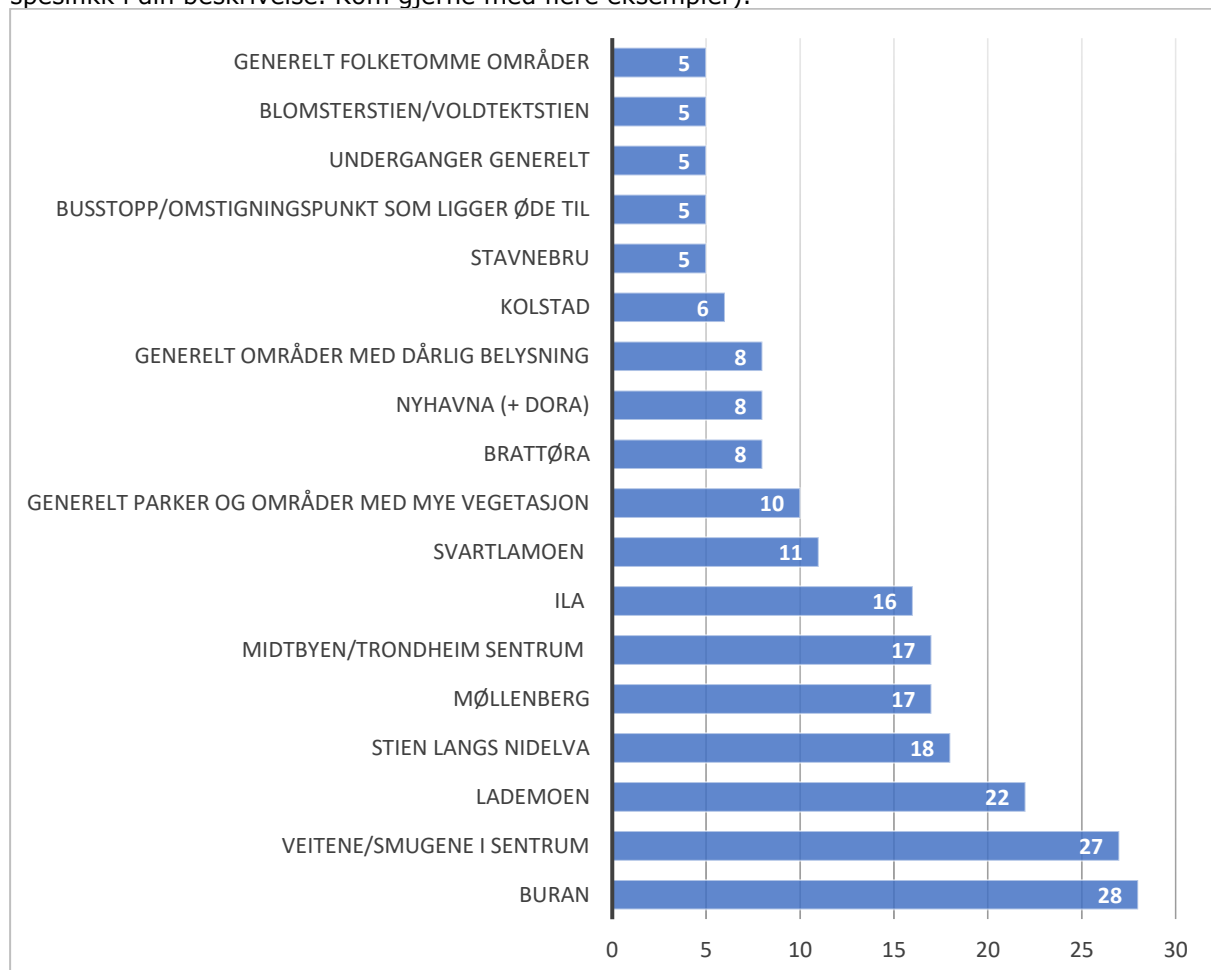


Spørsmålet etterspør «*deler av Trondheim*». Dermed er resultatet uspesifikt. Resultatet forteller ikke om utrygghetsopplevelsen gjelder for Trondheim generelt, om det gjelder for et spesifikt avgrenset område, eller for flere ulike steder i kommunen.

### 6.2.3 Utrygge byområder i Trondheim

Respondentene som er bosatt i Trondheim ble stilt spørsmålet *Hvilke områder i Trondheim kommune føler du deg utrygg i som fotgjenger? (Vær gjerne spesifikk i din beskrivelse. Kom gjerne med flere eksempler)*. Svarene ble gitt som fritekstsvar. Alle svarene ble gjennomgått, og plassert i en liste over områdene som ble nevnt flest ganger. Der respondenter ikke nevnte et spesifikt område, men karakteristikk ved områder, ble disse samlet i en felles gruppe, eksempelvis ‘Generelt områder med dårlig belysning’. Figur 25 viser områdene som ble nevnt av fem respondenter eller flere.

Figur 25: Hvilke områder i Trondheim kommune føler du deg utrygg i som fotgjenger? (Vær gjerne spesifikk i din beskrivelse. Kom gjerne med flere eksempler).



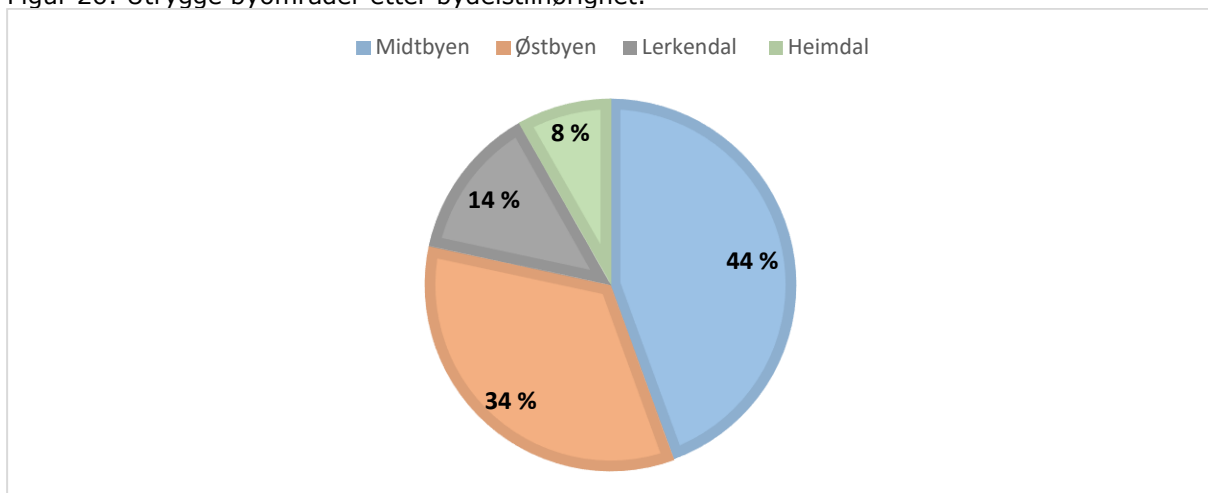
Fra figuren ser vi at 28 respondenter har svart at de er utrygge på Buran. Dette tilsvarer 21,9 prosent av respondentene. 22 respondenter har svart at de er utrygge på Lademoen. Buran er et område som tilhører Lademoen. Ser vi på Lademoen og Buran samlet, oppgir 39 prosent av

respondentene at de er utrygge på Lademoen og Buran. 27 respondenter har oppgitt at de er utrygge i veitene/smugene i sentrum, og dette tilsvarer 21 prosent av respondentene. Videre har 14 prosent at respondentene svart at de er utrygge på stien langs Nidelva, og 13 prosent oppgir at de er utrygge på Møllenberg og i Midtbyen/Trondheim sentrum.

### Utrygge områder etter bydelstilhørighet

76 av områdene som respondentene nevner ligger i Midtbyen bydel. Videre ligger 58 av områdene i Østbyen bydel, 23 av områdene i Lerkendal bydel og 14 av områdene i Østbyen bydel.

Figur 26: Utrygge byområder etter bydelstilhørighet.



Det bør understrekes at respondentene har svart på spørsmålet med ulik spesifiseringsgrad. Eksempelvis har noen skrevet at de føler seg utrygge i en bydel, noen har skrevet at de føler seg utrygge i et område av en bydel, mens andre har skrevet at de føler seg utrygge i en spesifikk gate eller i en spesifikk undergang. I tillegg er det flere respondenter som er bosatt i Midtbyen bydel og Østbyen bydel. Det kan også være en årsak til at mange av stedene som nevnes ligger i disse bydelene.

Det er likevel interessant at mange peker på hele bydeler som utrygge enn på mer spesifiserte områdekarakteristikker. Det kan tyde på at flere reagerer på bydelsnavn fremfor generelle kjennetegn ved omgivelser. At mange kan si hvilken bydel de føler seg utrygge i, kan dermed rette et kritisk lys på om spørsmålene stilt i spørreundersøkelsen har rettet for mye oppmerksomhet på fysiske karakteristikker fremfor bydeler eller geografisk beliggenhet. At mange nevner hele bydeler som utrygge, kan også tyde på at områders rykte eller negativ omtale i media har større påvirkning på kvinners trygghetsopplevelse enn det som har kommet frem av resultatene fra de empiriske undersøkelsene. Ettersom denne undersøkelsen har fokusert på

de fysiske omgivelsenes påvirkning på utrygghet, utelukket det muligheten for å undersøke om det er de sosiale eller fysiske kjennetegnene ved omgivelser har størst påvirkning på utrygghetsopplevelsen til kvinner.

#### 6.2.4 Kjennetegn på utrygge byområder i Trondheim

For å undersøke hvilke kjennetegn og karakteristikk utrygge byområder har, blir det tatt utgangspunkt i respondentenes egne forklaringer på hvorfor områdene oppleves utrygge. Respondentene fikk oppfølgingsspørsmålet «*Hva er det med dette område/disse områdene som gjør deg utrygg?*». Svarene ble gitt som friktekstsvar. I dette delkapittelet skal vi se nærmere på de fem mest nevnte områdene som oppleves utrygge til fots (figur 25): Buran/Lademoen, veitene/smugene i sentrum, stien langs Nidelva, Møllenberg og Midtbyen/Trondheim sentrum. For hvert område gis det en kort beskrivelse av stedet samt en kartillustrasjon som viser områdets beliggenhet i Trondheim kommune. Disse fem områdene varierer i størrelse, lokalitet og funksjon. Samtidig kan det være interessant å undersøke ulike type områder for å se om karakteristikkene som nevnes for områdene ligner hverandre uavhengig av områdenes størrelse, lokalitet og funksjon.

##### **Buran/Lademoen**



Figur 27: Buran/Lademoen (norgeskart.no)

##### **Kort om Buran/Lademoen:**

Buran er et byområde som ligger på Lademoen i Østbyen bydel. Navnene Buran og Lademoen brukes ofte om hverandre, og betegnes derfor her samlet. Lademoen/Buran består av gamle bygårder og noe forretning- og næringsvirksomhet. Her finner man også bydelsparken Lademoparken og Lademoen Kirke.

Gjennom Lademoen/Buran går Innherredsveien, som er den historiske innfartsåren til Trondheim fra nord og sør. Gjennom Innherredsvei går det flere busslinjer, og det er sykkelfelt og gangfelt for fotgjengere. Høsten 2020 starter Miljøpakken arbeidet med fornying av Innherredsvei. Asplan Viak har prosjektert deler av veistrekningen. De skriver at hovedhensikten er å heve standarden på gata slik at utformingen tilrettelegger for bruk som bidrar til å nå nullvekstmålet. Det skal også utformes små byrom i krysningen til tverrgatene (Asplan Viak, 2019).

Lademoen er den delen av Trondheim kommune som er tettest befolket (Trøndelag Fylkeskommune, 2019). På Lademoen bor det 1 145 personer på et 250x250m stort område. Dette tilsvarer er befolkningstetthet på over 18 320 personer per kvadratkilometer. Det er nesten seks ganger høyere enn den gjennomsnittlige befolkningstettheten i Trondheim (Trøndelag Fylkeskommune, 2019).

I spørreundersøkelsen oppgir 28 respondenter at de føler seg utrygge til fots på Buran. 22 respondenter oppgir at de føler seg utrygge til fots på Lademoen. Samlet sett oppgir 50 av 128 respondenter bosatt i Trondheim kommune at de føler seg utrygge til fots på Buran/Lademoen.

Svarene på spørsmålet «*Hva er dette med dette området/disse områdene som gjør deg utrygg?*» ble gruppert i overordnede kategorier (tabell 4<sup>3</sup>). Mange av respondentene viste til flere steder i Trondheim i sine svar, og svarte videre på ovennevnte spørsmål uten å skille mellom disse områdene. Eksempelvis svarte en respondent at hun føler seg utrygg på Lademoen og Møllenberg. På spørsmålet «*Hva er dette med dette området/disse områdene som gjør deg utrygg?*» svarte hun «dårlig belysning og mange mørke områder». Spørsmålsformuleringen gir derfor tvetydige svar. Her var det i tilfeller utfordrende å avgjøre om svarene gjaldt for alle områdene nevnt, eller for ett av områdene nevnt. Dette må dermed tas i betraktning i presentasjonen av funnene.

Tabell 4: Buran/Lademoen. Årsaker til utrygghet

Kategori	Svar	Antall svar (antall første svar)
Mørkt/ belysning	Dårlig belysning, lite lys, mørkt, mørke, mye områder som er mørkbelagte, det er mørkt, mørkt, ikke alltid like belyst, kan være dårlig belysning, mørkt og dårlig opplyst, dårlig belysning	12 (8)
Skumle personer	Gjenger og innvandrere, de som bor der, gjenger, noen av områdene har også mye personer fra rusmiljøet, mye rusmisbrukere og gjenger, lite tillitt til mennesker rundt, møtt veldig mange mennesker der som opptrer merkelig, synlig gjeng- og rusmiljø, ofte mennesker som er påvirket av rus, sjans å møte	11 (4)

<sup>3</sup> Tabelloppsett for tabell 4-8 er inspirert av Meyer et. al., 2019, s. 22, tabell 5.

	på rusede personer, stor ansamling av rusboliger på østsida av byen, særlig etter Jarleveien 10 gjenåpna, om kvelden/natten dukker det opp så mange creepy folk, som både stjeler, roper til deg og er klar for å være voldelig, både tungt narkomane, fulle studenter (som regel ganske etnisk norske) og diverse gjenger med ikke etnisk norske, alkoholikerne travet rundt hele døgnet, men som regel kan man bare krysse gata når de vil kaste ølboksen sin på noen	
Rykter/ erfaringer	Buran har rykte på seg for å være en «kriminell» plass (har ikke opplevd det selv), hører det bor folk der som driver med ulovlige stoffer, og jeg kobler det sammen med at det er større sjanse for å komme borti/ oppleve noe skummelt på grunn av det, dårlig rykte (vold, narkotika og div), på grunn av historier fra andre, utsatthet, belastet område, føles belastet, nyhetsbildet har fremstilt denne bydelen som utrygg, Lademoen har mange hendelser som skremmer meg, bare det første året jeg bodde her var det minst én voldtekt og ett voldtektsforsøk i området. I tillegg har det vært ran, drap og mye narkotika, har hatt opplevelser som jeg har opplevd som ubehagelige på de strekningene, dårlig rykte, dårlige opplevelse	10 (3)
Fravær av mennesker	Lite mennesker, sjeldent mange mennesker, veldig ofte også lite folk i disse områdene på nattes tid, lite folk, lite folk, lite mennesker, problemet er vel egentlig at det er lite folk der på kveldstid, særlig i de mindre gatene, få andre fotgjengere, lite folk, sannsynligheten for å møte på noen er stor, men sannsynligheten for at det ikke er flere til stede er der, lite folk, lite folk	12 (6)
Øde	Det er smale gater eller øde, plasser hvor det er øde	2 (2)
Ikke kjent der	Jeg er ikke kjent på disse plassene, ukjent område	2 (1)
Bråk	Mye leven, bråk, boliger med mye bråk	3 (0)
Vedlikehold	Søppel, tagging, dårlig vedlikehold, skittent	4 (2)
Annet	Føles som en "blindsone", uteliv, langt å komme seg frem, lite hyggelig byliv	4 (0)

Svarene i tabellen er plassert i åtte hovedkategorier, hvorav de fire første kategoriene mørkt/belysning, skumle personer, rykter/erfaringer og fravær av mennesker har flest svar. Mørkt/belysning nevnes oftest som første forhold (8), og fravær av andre mennesker nevnes nokså ofte som første forhold (6). Ved å telle alle svarene gitt, er fortsatt mørkt/belysning og fravær av andre mennesker hyppigst nevnt, men skumle personer og rykter/erfaringer nevnes også nokså hyppig. I tillegg nevner enkelte at området oppleves øde, at de ikke er kjent i området, at det er mye bråk i området og at området har dårlig vedlikehold eller oppleves



skittent. De svarene som ikke kunne plasseres sammen i en felles kategori ble plassert i kategorien 'annet'.

### Veitene i sentrum



Figur 28: Veiter i Trondheim sentrum. (norgeskart.no)

#### **Kort om veitene i sentrum:**

40 smale gater og smug i Trondheim sentrum har navnet veiter. Veitenavnet stammer fra den tiden veitene var små grøfter som ble laget mellom hus for å drenere bort vann (Kaldal, 1997, s. 45). Fra gammelt av var veitene bosted for det laveste sjiktet av befolkningen i byen. Flere av veitene stammer fra Middelalderen, mens noen har blitt til gjennom nyere planer, blant annet gjennom Sverre Pedersens arbeid med «Fremtidens Trondheim» på 1930-tallet (Kaldal, 1997, s. 46).

I dag finner man både boliger, kontor- og forretningsvirksomhet og restauranter og utesteder i veitene. Det er store forskjeller på veitene. Noen av dem har aktive fasader og mangfoldig bruk, mens andre er rene bolig-gater eller bakgater til forretning- og næringsvirksomhet.

Gjennom prosjektet *Vitalisering av veiter og gårdsrom* (2017-2020), ledet av Byantikvaren i Trondheim kommune, har det blitt jobbet med foredling og gjennomføring av synlige tiltak i enkelte av byens veiter og gårdsrom. Tiltak som er gjennomført er blant annet økt belysning, ugress og taggefjerning, skilting, utplassering av benker og generell rengjøring og rydding. En midtveisevaluering av prosjektet viser til at lys og mørketidsbelysning har vært det tiltaket som flest folk har merket seg (Andersen og Sæther, 2019).

27 av respondentene oppgir at de føler seg utrygge i veitene i Trondheim sentrum. Her inkluderes også de som har svart 'smug', 'smale gater' og 'de trange gatene' i Trondheim sentrum.



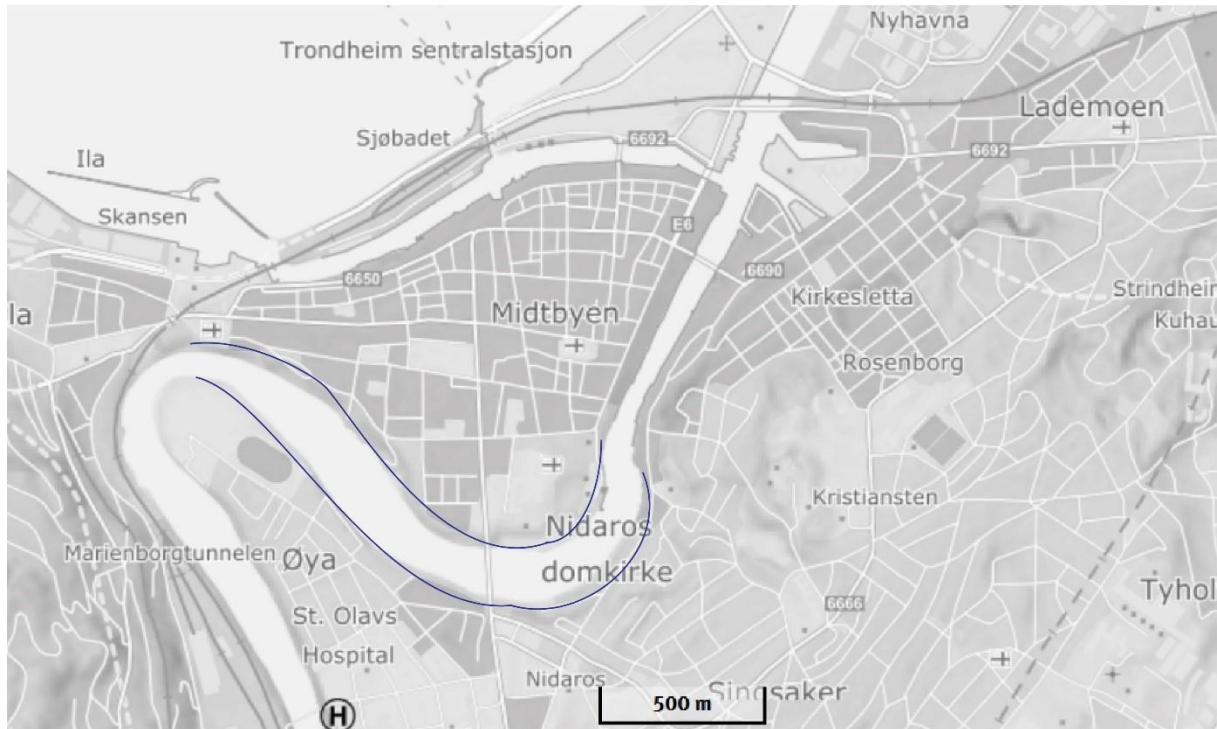
Svarene på spørsmålet «Hva er dette med dette området/disse områdene som gjør deg utrygg?» ble gruppert i overordnede kategorier og presenteres i tabell 5.

Tabell 5: Veitene i sentrum. Årsaker til utrygghet.

Kategori	Svar	Antall svar (antall første svar)
Mørkt/belysning	Opplever disse områdene som utrygge når det er mørkt, lite belysning, dårlig belysning, Mangler lys, mørkt, lite belysning, lite belysning, er mørkt, mørkt, at det er mørkt, mørkt, mørkt, mørkt	13 (10)
Fravær av mennesker	Få andre mennesker til stede, lite andre mennesker i nærheten, lite mennesker, få mennesker, lite befolket, folketomt, lite folk, lite folk, få andre personer, lite folk, ikke andre mennesker rundt	11 (4)
Trangt/smalt	De er ofte trange, trange og mørke bakgater, det er mange hjørner og mørke smug, «fangende», smalt, trangt	6 (4)
Oversikt/sikt	vanskelig å få oversikt, lite sikt, mye gatehjørner, det er vanskelig å føle seg trygg og vanskelig å få øye på folk som kanskje følger med deg, delvis uoversiktlig	5 (0)
Skumle personer	fulle folk, folk som kommer bort og sier upassende ting, Det er mange berusede mennesker på alkohol og narkotika	2 (0)
Annet	Hørt og sett for mye true crime, man føler at man ikke har noen rømmingsvei dersom man skal havne i ubehagelige situasjoner, ikke strødd, ikke åpent, mye bråk og fyll, ingen steder som er åpne	6 (0)

Svarene i tabellen har blitt plassert i fem hovedkategorier. Mørkt/belysning nevnes oftest som første forhold (10), og dette svaret nevnes også samlet sett av flest. Fravær av mennesker og at det er trangt/smalt nevnes av flere respondenter som første forhold. Legger vi sammen kategoriene oversikt/sikt og trangt/smalt, har denne kategorien like mange svar som fravær av mennesker (11), og er dermed blant de meste nevnte forholdene. Videre nevnes også skumle personer av to respondenter. De svarene som ikke kunne plasseres sammen i en kategori ble plassert i kategorien 'annet'.

## Stien langs Nidelva



Figur 29: Deler av stien langs Nidelva, markert med blå linje. (norgeskart.no)

### Kort om stien langs Nidelva:

Nidelva er 31,2 kilometer lang og strekker seg fra Selbusjøen i sør og nordover til munningen av Trondheimsfjorden i Trondheim sentrum. Det er mange partier med sti langs elva, men 'stien langs Nidelva' er ofte betegnelsen på stien som går langs elva i tilknytning til Midtbyen. Dermed kan vi anta at respondentene mener denne delen av stien i sine svar. Kartillustrasjonen ovenfor viser til den sentrumsnære delen av stien som det er vanlig å omtale som 'stien langs Nidelva'.

Stien langs Nidelva er populær for rekreasjon og trening, men brukes også av syklister og fotgjengere som ferdselsåre. Stien går forbi boligområder, gjennom parker og grøntområder og under Elgeseter bru. Stien har grusdekke og er tilrettelagt for rullestol og barnevogn.

18 respondenter forklarer at de føler seg utrygge på stien langs Nidelva. Her inkluderes de som har svart 'stien langs Nidelva', 'stien langs elva', 'langs elva mellom Samfundet og Øya', 'de mørke partiene på stien langs Nidelva' og 'på kvelden langs Nidelva'.

Svarene på spørsmålet «Hva er dette med dette området/disse områdene som gjør deg utrygg?» ble gruppert i overordnede kategorier og presenteres i tabell 6.

Tabell 6: Stien langs Nidelva. Årsaker til utrygghet.

Kategori	Svar	Antall svar (antall første svar)
----------	------	-------------------------------------

Mørkt/belysning	Utrygt når det er mørkt, lite belysning, ofte veldig mørkt/er mørke områder som jeg ikke ser, lite belysning, utrygt rundt Nidelven når det er mørkt, dårlig belysning, det er mørkt der, mangler lys, mørkt, mørke områder, at det er mørkt, mørkt, mørkt og dårlig opplyst, mangler belysning, det er veldig mørkt og ofte mange lys som er gående, mørke områder	15 (10)
Fravær av mennesker	Få andre mennesker, det er ingen mennesker der, lite mennesker, føles tomt, lite folk, få folk, få som kan hjelpe hvis om det skulle skje noe, folketomt, få andre personer, lite folk i mørket og lite overvåket, lett at noe kan skje uten at det blir oppdaget, fullstendig blottet for liv/tilstedeværelse av andre mennesker etter klokka 16., lite andre mennesker	12 (2)
Rykter/erfaringer	Det har vært flere som har druknet og hørt at det er utrygt, hørt om voldtekt ved elven og at man ikke skal gå der alene	2 (1)
Oversikt/sikt	Uoversiktlig, uoversiktlig	2 (0)
Vedlikehold/vinterdrift	Dårlig vedlikehold, om vinteren er det glatt der og det blir nærmest ikke strødd der, dårlig strødd.	3 (1)
Annet	Føler meg utrygg på kvelden, uggen stemning, lite bosteder, ubehagelig ved broen over til Øya, hekk/vegetasjon, der stien krysser under bruene	6 (4)

Svarene i tabellen har blitt plassert i fem hovedkategorier. Mørkt/belysning nevnes blant flest respondenter, og videre blir det oftest nevnt oftest første forhold (10). Mange nevner fravær av andre mennesker (12). Dette nevnes kun av to respondenter som første forhold. Nokså overraskende nevnte kun én respondent vegetasjon («hekk/vegetasjon» under kategorien ‘annet’) i sitt svar. Ettersom stien går gjennom områder med vegetasjon var det ventet at flere skulle nevne dette som en årsak til utrygghet. Vegetasjon ble nevnt av flere respondenter som utrygghetsskapende på de generelle spørsmålene om kjennetegn ved utrygge områder i spørreundersøkelsen.

## Møllenberg



Figur 30: Møllenberg. (norgeskart.no)

### **Kort om Møllenberg:**

Møllenberg ligger i Østbyen bydel. Områdene Møllenberg, Kirkesletta og Rosenberg omtales i dag ofte som Møllenberg, selv om det er Rosenberg som utgjør den største delen av området (Trondheim kommune, 2018, s. 7).

Området består av mange to til tre etasjes boligbygg i tre, og den dominerende stilretningen er nyklassisisme. Møllenberg var historisk et arbeiderklassestrøk. Store deler av område er regulert til vern med aktsomhetskart kulturminner og hensynssone kulturmiljø (Trondheim kommune, 2018, s. 28). I dag er mange av de eldre byggene boliger for studenter og man kan anta at mellom 31 prosent og 47 prosent av innbyggerne på Møllenberg er studenter (Hanken, 2019, s. 10). Deler av Møllenberg har høy bygningstetthet (Trondheim kommune, 2018 s. 7) og med en høy studentmasse kan man gå ut ifra at området er tett befolket. Ettersom mange studenter ikke registrerer flytting fra hjemkommune og det ikke finnes et konkret tall for antall studenter som bor der, er det vanskelig å anta befolkningstettheten.

17 respondenter har svart at de føler seg utrygge på Møllenberg.

Svarene på spørsmålet «Hva er dette med dette området/disse områdene som gjør deg utrygg?» ble gruppert i overordnede kategorier og presenteres i tabell 7.

Tabell 7: Møllenberg. Årsaker til utrygghet.

Kategori	Svar	Antall svar (antall første svar)
Mørkt/belysning	Mørkt, mørkt, mørkt, dårlig belysning, mørkt, det er mørkt, dårlig belysning, mørkt, dårlig opplyst	9 (5)
Skumle mennesker	Lugubre og fulle folk, Møllenberg er for mye fylt opp av studenter og andre midlertidige beboere til at det føles trygt, folk uten tilhørighet til nabolaget kommer og går, gjenger, innvandrere, menneskene som bor der, mennesker påvirket av rus, narkomane, fulle studenter, gjenger som ikke er etnisk norske, alkoholikere	12 (1)
Fravær av mennesker	Lite folk, lite folk i mørket og noe kan skje uten at det blir oppdaget	3 (1)
Rykter/erfaringer	Områdene er kjent grunnet stoffsalg- og bruk, belastet område	2 (0)
Vedlikehold/Vinterdrift	dårlig underlag på vinteren, dårlig vedlikehold, slitne områder, glatt om vinteren, superdårlig strøing, brøyting og bare generelt klar for å knekke kraniet til enhver tid, søppel, søppel	6 (2)
Bråk	Bråk, leven, bråkete	3 (1)
Annet	Ukjent område	1 (1)

Svarene i tabellen er plassert i fem hovedkategorier, hvorav de to første kategoriene, mørkt/belysning og skumle personer har flest svar. Mørkt/belysning nevnes oftest som første forhold (5), mens fravær av andre mennesker kun nevnes av én respondent som første forhold (1). Kategorien vedlikehold/vinterdrift har også en del svar (6), hvorav to nevnes som første forhold. Tre respondenter svart at de opplever området bråkete og én respondent legger vekt på at hun er ukjent i området.

## Midtbyen/Trondheim sentrum



Figur 31: Sentrum/Midtbyen. (norgeskart.no)

### **Kort om sentrum/Midtbyen:**

Midtbyen er navnet på hele bydelen (Midtbyen bydel), men navnet brukes oftere for sentrum av Trondheim. I respondentenes svar forstås dermed Midtbyen som Trondheim sentrum.

Midtbyen er den eldste og den mest sentrale delen av Trondheim by. Midtbyen avgrenses av Nidelva mot sør, vest og sørvest, Ila og Skansen mot vest og av kanalen i nord. I Midtbyen finner vi de fleste av Trondheims butikker, restauranter og utesteder.

Midtbyen har cirka 5000 innbyggere fordelt på én kvadratkilometer (Rosvold, 2017). Reguleringsplanen for Midtbyen ble utarbeidet av Cicignon etter bybrannen i 1681. Planen kjennetegnes av brede gater som skulle forhindre branner til å spre seg raskt. Men planen ble modifisert i ettertid og la til rette for anleggelse av veiter gjennom de største kvartalene (Rosvold, 2017). I dag har derfor Trondheim sentrum en kombinasjon av brede gater, bulevarder og smale veiter.

17 respondenter har svart at de føler seg utrygge i Trondheim sentrum/Midtbyen.

Svarene på spørsmålet «Hva er dette med dette området/disse områdene som gjør deg utrygg?» ble gruppert i overordnede kategorier og presenteres i tabell 8.

Tabell 8: Midtbyen/Trondheim sentrum. Årsaker i utrygghet.

Kategorier	Svar	Antall svar (antall første svar)
------------	------	-------------------------------------

Skumle personer	Rusmisbrukere, gjenger, fulle folk, folk som kommer bort og sier upassende ting, det gjøres for lite til å bryte opp gjenger i sentrum, ikke tillit til mennesker, det er mange berusede mennesker på alkohol og narkotika, gjeng- og rusmiljø, konsentrasjon av berusede folk	8 (3)
Mørkt/belysning	Litt svak belysning, mørkt, mørke, mørkt, mørkt, dårlig opplyst, mørkt	7 (5)
Fravær av mennesker	Trondheim sentrum har blitt folketomt etter omleggingen, folketomt på kvelden, få andre fotgjengere, ting kan skje uten at noen merker det eller bryr seg	5 (3)
Uoversiktlig	At du ikke vet hva som venter deg før du går gjennom (du har ikke oversikten, uoversiktlig med busser for oss som ikke er vant og ingen å egentlig spørre, Det er mange hjørner og mørke smug i sentrum, vanskelig å få øye på folk som kanskje følger med deg.	4 (2)
Kveld og natt	Føler meg utrygg på kvelden, midtbyen er bare fælt på natta hvis man går alene, er på nattestid jeg kan være utrygg, og ikke hver gang	3 (2)
Opplevelse	Ble tilskuer til uprovosert voldsepisode. Svært skremmende. ungdommer ble skadd. Måtte hjelpe til.	1 (0)
Annet	Kongensgate mot ila er lang og føles øde, uteliv, områdene tar ikke hensyn til fotgjengerens atferd, politiets tilværelse er for liten, det er vanskelig å føle seg trygg	4 (3)

Svarene i tabellen er plassert i seks hovedkategorier, hvorav de tre første kategoriene skumle personer, mørkt/belysning og fravær av mennesker har flest svar. Skumle personer nevnes av flest respondenter (8), men mørkt/belysning nevnes oftest som første forhold (5). Videre har fire respondenter svart at de opplever Trondheim sentrum som uoversiktlig, men her legger de vekt på ulike grunner til at det oppleves uoversiktlig i sine svar. Tre respondenter har svart at de opplever utrygghet på kvelds- og nattestid. Man kan anta at en stor andel av respondentene er utrygge først og fremst på kvelds- og nattestid, og at dette gjelder for alle områdene presentert i kapittelet. Funn presentert tidligere viser at de fleste respondentene er utrygge på kvelds- og nattestid, men er tryggere i dagslys.



## Sammenligning av områdene

For de fem områdene; Buran/Lademoen, Veitene i sentrum, stien langs Nidelva, Møllenberg og Midtbyen/Trondheim sentrum, peker respondentene på mange av de samme karakteristikkene. Selv om disse områdene varierer etter størrelse, lokalitet og funksjon viser altså respondentene til mange av de samme årsakene til at de er utrygge.

Tabell 9 viser til faktorene som ble nevnt av flest respondenter, gruppert i kategorier for hvert område. Her inkluderes kategoriene som er nevnt av minst to respondenter. Det er viktig å poengtere at det er ulikt antall respondenter som har svart at de er utrygge i de fem områdene.

Tabell 9: Sammenligning av kjennetegn på utrygghet etter område.

Kategorier	Buran/ Lademoen	Veitene i sentrum	Stien langs Nidelva	Møllenberg	Midtbyen/ Sentrum
Mørkt/Belysning	12	13	15	9	7
Fravær av mennesker	12	11	12	3	5
Skumle personer	11	2	-	12	8
Rykter/erfaringer	10	-	2	2	-
Bråk	3	-	-	3	-
Øde	2	-	-	-	-
Ikke kjent der	2	-	-	-	-
Trangt/smalt	-	6	-	-	-
Mangelfull oversikt/sikt	-	5	2	-	4
Vedlikehold/vinterdrift	4	-	3	6	-
Gjelder på kveld/natt	-	-	-	-	3

Fra tabellen ser vi at *mørkt/belysning* nevnes for alle områdene, men oftest for Buran/Lademoen, veitene i sentrum og stien langs Nidelva. *Fravær av mennesker* nevnes også for alle områdene, men nevnes oftere for de tre første områdene i tabellen. *Skumle personer* nevnes for alle områdene utenom stien langs Nidelva. *Rykter og erfaringer* nevnes for alle områdene bortsett fra Midtbyen/Trondheim sentrum. At området er *trangt/smalt* trekkes kun fram for veitene i sentrum. *Mangelfullt vedlikehold og/eller vinterdrift* nevnes for Buran, stien langs Nidelva og Møllenberg. For Buran/Lademoen og Møllenberg har henholdsvis tre respondenter svart at det er *bråk* i områdene. For Midtbyen/Trondheim sentrum har tre respondenter lagt vekt på at områdene er utrygge på *kveld- og nattetid*. Buran er det eneste område hvor enkelte respondenter har svart at områdene oppleves *øde* eller at de ikke er kjent i området (én respondent svarte at hun ikke er kjent på Møllenberg).

Analysen av de fem områdene i Trondheim inkluderer ikke befolkningsstatistikk, og dermed blant annet kjennskap til hvem bor i området, lønnsnivå, andel barnefamilier, andel innvandrere og andel studenter. Slik informasjon burde inkluderes i en mer omfattende analyse. I tillegg har



ikke områdene en homogen karakter. Det gjør det utfordrende å sammenligne områdene med hverandre.

Funnene presentert for hvert av områdene kan likevel gi en pekepinn på hvilke karakteristikk i bymiljøer som gjør kvinner utrygge til fots. Samtidig har mange respondenter nevnt generelle karakteristikk i sine svar, og mange har svart de samme karakteristikkene for flere områder. En stor andel av svarene var lite spesifikke, og det kan tyde på at det er vanskelig å presisere hva som gjør en utrygg. I tillegg viser funn presentert tidligere i kapitlet at utryggheten til de fleste respondentene er koblet til kvelds- og nattemørke. Frykten kan også bunne i en dypere samfunnsskapt og medieskapt forståelse av at bynatta og mørket er farlig for kvinner.

### 6.3 Diskusjon

Dette kapitlet har presentert funn relatert til forskningsspørsmål 2: *Hvilke fysiske kjennetegn har byområder som oppleves utrygge blant kvinnelige fotgjengere?*

Resultatene fra de empiriske undersøkelsene viser at de fysiske kjennetegn på utrygge byområder generelt sett og for Trondheim, i stor grad samsvarer. Videre følger derfor en samlet diskusjon av resultatene i lys av teori.

#### **Nattemørke og mangelfull belysning**

78,5 prosent av respondentene i undersøkelsen trekker frem mangelfull belysning og nattemørke som utrygghetskapende i sine friktekstsvare. 88,3 prosent vektlegger mangelfull belysning i spørsmålet med forhåndsdefinerte svaralternativer. Mangelfull belysning og nattemørke er dermed faktorene som har størst påvirkning på kvinnenes utrygghetsopplevelse. Ceccato og kolleger (2019, s. 2) finner at mangel på belysning er en av årsakene til studentenes utrygghetsopplevelse i forbindelse med kollektivreiser i Stockholm. Aas og kolleger (2010, s. 106) finner at 71,3 prosent av kvinnene i deres studie opplever utrygghet i gater med dårlig belysning. At kvinner opplever utrygghet i områder med mangelfull belysning og nattemørke, er dermed ikke et overraskende funn.

Farrington og Welsh (2002, s. 313) fant at belysning kan ha varierende effekt på kriminalitet. Det kan hevdes at belysning vil være en trygghetskapende faktor selv om det ikke nødvendigvis vil føre til lavere kriminalitetsrater. Dette fordi kvinners trygghetsopplevelse ofte er irrasjonell, og dermed ikke samsvarer med faktisk sannsynlighet for å bli utsatt for kriminelle handlinger. Hvis økt belysning i et område gjør fotgjengere tryggere til fots, kan det føre til at flere går i området og igjen gjøre området mindre attraktivt for kriminell aktivitet.

Valentine (1990), Loukaitou-Sideris og Fink (2008) og Rosén (2019) peker alle på at mange kvinner opplever utrygghet i kvelds- og nattemørke. Dette viser også resultatene av de empiriske undersøkelsene gjennomført i denne oppgaven. Økt belysning kan dermed være en av de mest avgjørende trygghetsskapende tiltakene for at kvinnelige fotgjengere skal føle seg tryggere til fots. Samtidig kan det hevdes at økt belysning alene ikke er tilstrekkelig for å skape tryggere byområder. Jacobs (1961, s. 151) påpekte at belysning er viktig fordi det øker distansen vi kan se, men at belysning ikke nok i seg selv om det ikke finnes øyne som følger med på det som skjer. Jacobs mener dermed at naturlig overvåking fra andre mennesker som oppholder seg i nærheten er avgjørende for at fotgjengere skal føle seg trygge, og at områder med belysning kan oppleves utrygge om de er folketomme.

### **Ingen eller få andre mennesker eller fotgjengere**

42,3 prosent av respondentene trekker frem få eller ingen andre mennesker som utrygghetsskapende i sine fritekstsvar. I spørsmålet med forhåndsdefinerte svaralternativer vektlegger 59,7 prosent av kvinnene 'få andre fotgjengere eller mennesker som oppholder seg der'. I undersøkelsen til Aas og kolleger er 60,8 prosent av kvinnene utrygge i folketomme gater, mot 17,3 prosent de mannlige respondentene (2010, s. 106). Valentine viser til folketomme plasser, slik som for eksempel øde bussholdeplasser, som typisk fryktingytende blant mange kvinner (1990 i Loukaitou-Sideris og Fink, 2008, s. 4). Rosén fant at flere kvinner unngikk gater med få folk (2019, s. 70). I likhet med resultatene fra de empiriske undersøkelsene i denne oppgaven viser også tidligere studier sammenheng mellom opplevd utrygghet og folketomme områder.

Jacobs hevdet at en naturlig overvåking og 'øyne på gaten' er sentralt for tryggere ferdsel til fots (1961, 149). Newman påpekte at den fysiske utformingen må legge til rette for at innbyggerne kan ha oversikt over hva som skjer i og rundt de offentlige områdene rundt byggene (Schneider og Kitchen, 2002, s. 92). Begge viser dermed til behovet for sosial kontroll som en trygghetsskapende faktor. Flere respondenter viste til områder med aktivitet på kveldstid og opphold av andre mennesker som trygghetsskapende. En av informantene viste til en gangvei hun opplever som øde, og forklarte videre at husene hun passerer ikke har fasader vent ut mot gangveien. I områder hvor det er lite aktivitet ute på kveldstid kan dermed boligens utforming og fasadeplassering være sentralt for opplevd trygghet som fotgjenger. I nærings- eller industriområder, der det ikke er opphold av mennesker på kveldstid, kan det være vanskelig å tilrettelegge for fotgjengerens opplevde trygghet.

En mulig utfordring i Trondheim er befolkningsstørrelsen og tettheten. I storbyer med en større befolkningstetthet er det lettere å legge til rette for økt aktivitet og bruk av offentlige rom, og dermed uformell sosial kontroll. Man kan argumentere for at dette er utfordrende i mindre byer, slik som Trondheim. En respondent i spørreundersøkelsen forklarer at hun føler seg tryggere i Oslo fordi hun opplever at det er flere mennesker i gatene. Selv om Trondheim har færre innbyggere enn Oslo kan man anta at fortetningspolitikken <sup>4</sup>, med søkelys på utbygging og funksjonsblanding i eksisterende byområder, vil tilrettelegge for at flere mennesker oppholder seg der, og dermed observerer de offentlige rommene både på dagtid og på kveldstid.

### **Lukkede områder**

Valentine (1990 i Loukaitou-Sideris og Fink, 2008, s. 4) argumenterer for at typiske fryktinngytende omgivelser for en stor andel kvinner er lukkede områder med begrensede utgangsmuligheter, slik som fotgjengerunderganger og parkeringshus. Slike lukkede områder mener hun gir mulighet for en gjerningsperson til å fange eller angripe kvinner. 31,4 prosent av respondentene i spørreundersøkelsen har svart at områder med smug, gjemmesteder og 'kriker og kroker' oppleves utrygt. En av informantene som ble intervjuet viste til et spesifikt innelukke som hun opplever utrygt å passere på kvelds- og nattestid. Dette området kan nettopp oppleves lukket og skjult, og gi muligheter for en gjerningsperson til å fange eller angripe kvinner uten at det oppdages av andre mennesker. Områder som føles lukket og har ofte mangel på sosial kontroll kan dermed føles spesielt utrygge i kvelds- og nattemørke.

### **Mangelfull sikt og oversikt**

22,5 prosent av respondentene i spørreundersøkelsen opplever utrygghet i områder med mangelfull sikt og oversikt. I spørsmålet med forhåndsdefinerte svaralternativer vektlegger 34,6 prosent mangelfull sikt og oversikt. Dette overlapper delvis med ovennevnte kategori. Lukkede områder slik som smug, kan gi mangelfull sikt og oversikt. Meyer og kolleger fant at kvinners trygghetsfølelse ble påvirket av hvor oversiktlig et sted er samt av siktmulighetene (Meyer et al., 2019, s. I). De viste blant annet til hvordan beskjæring av en hekk langs en gangvei ga bedre sikt og trygghet blant kvinner. En av informantene som ble intervjuet viste til en konkret park i Trondheim hvor store rododendronbusker begrenset siktmulighetene og gjorde henne utrygg. Beskjæring av vegetasjon i parker eller bruk av lavere beplantning i nyanlagte parker kan dermed bidra til å opprettholde siktlinjer og oversikt og gi tryggere ferdsel til fots.

---

<sup>4</sup> Trondheim har satt seg mål om at en stor del av framtidig utbygging skal skje gjennom fortetting og omforming i sentrumsnære bydeler (Trondheim kommune, 2019)

### **Øde og stille områder**

21 prosent av respondentene oppga å være utrygge i øde og stille områder i sine fritekstsvar. 59,2 prosent krysset av for områder med lite aktivitet i spørsmålet med forhåndsdefinerte svaralternativer. Valentine hevder at typiske fryktinngytende omgivelser for en stor andel kvinner er anonyme og øde områder, slik som folketomme busstasjoner. Slike områder mener hun gir en lovbrøyer mulighet til å skjule seg og handle utenfor den visuelle rekkevidden til andre mennesker (Valentine, 1990 i Loukaitou-Sideris, 2008, s. 4). Ceccato og kolleger fant at øde områder rundt bussholdeplasser var en av den oftest nevnte årsakene til utrygghet blant kollektivreisende studenter i Stockholm (Ceccato et. al., 2019, s. 2). Fem av respondentene i undersøkelsen trekker frem områder rundt bussholdeplasser som utrygge til fots. En av informantene intervjuet opplever utrygghet til fots i Tonstadkrysset, et knute- og omstigningspunkt for buss i Trondheim som nylig har blitt opprustet i forbindelse med ny metrobuss-satsning<sup>5</sup>. Informanten viste til at dette området fremstår øde, og at det er ekkelt å gå gjennom underganger og på gangveier uten at det er mennesker rundt som gir sosial kontroll. Anleggelse av holdeplasser og omstigningspunkter for bussbytte i øde områder kan dermed resultere i at færre er villige til å bruke buss som fremkomstmiddel, fordi de opplever det som utrygt. Dette kan videre resultere i at færre velger miljøvennlige transportvalg i henhold til nullvekstmålet.

### **Vegetasjon**

14,2 prosent av respondentene i spørreundersøkelsen opplever utrygghet i områder med vegetasjon. Aas og kolleger fant at 63,7 prosent av kvinnene i deres undersøkelse føler seg utrygge i parker, mot 23,4 prosent av de mannlige respondentene (2010, s. 106). Loukaitou-Sideris påpekte at det er en underrepresentasjon av kvinner i parker og grønne åpne plasser (2004, s. 104). Meyer og kolleger fant klare sammenhenger mellom trygghetsfølelsen og vegetasjonsutforming (2019, s. 18). De viste videre til hvordan tiltak, slik som beskjæring og belysning av sidevegetasjon, økte trygghetsopplevelsen blant fotgjengere. Særlig i byområder utgjør parker og grønne områder viktige lunger for rekreasjon og fritid samt biologisk mangfold. De empiriske studiene gjennomført, samt tidligere forskningsresultater, viser altså at slike områder kan oppleves utrygt blant kvinner, og særlig på kvelds- og nattestid. Løsninger for å øke kvinners trygghet og bruk i parker og grønne områder kan dermed inkludere beskjæring og belysning av vegetasjon for å skape oversikt og gode siktlinjer. I henhold til Peña-García (et. al., 2015) og Terje Lundes argumenter om viktigheten av fargevalg og

---

<sup>5</sup> Metrobussene er 24 meter lange leddbusser med plass til 124 mennesker som drifter tre metrobusslinjer i Trondheim (atb.no)

distribuering av lys i et område, er det avgjørende med riktig plassering og fargevalg av belysning i parkutforming og planlegging for å sikre at parken oppleves trygg på kveldstid.

### **Grad av vedlikehold**

11,6 prosent av respondentene opplever utrygghet i områder med dårlig vedlikehold, søppel eller tagging. I spørsmålet med forhåndsdefinerte svaralternativer oppgir 36,7 prosent av kvinnene at de føler på utrygghet i utrivelige omgivelser (slitte fasader, tagging, søppel og dårlig vedlikehold). Meyer og kolleger finner at kvinners trygghetsopplevelse påvirkes av områders grad av vedlikehold (2019, s. 1). Loukaitou-Sideris og Fink påpeker at fysiske ødeleggelse, dårlig vedlikehold og miljømessig kvalitet er assosiert med utrygghetsfølelsen (2008, s. 2). Wekerle og Whitzman mener hevder at kvinner er mer sensitive overfor tegn på fare og sosial uorden, graffiti, falleferdige og forlatte bygninger enn menn (1995 i Loukaitou-Sideris og Fink, 2008, s. 4). Oppgavens empiriske resultater samsvarer med disse funnene.

Resultatet styrker 'broken windows'-teorien der synlig forsømte områder signaliserer at ingen bryr seg om området, noe som fører til økning i kriminelle handlinger og økt frykt for at kriminalitet skal skje der (Sousa og Kelling, 2019, s. 121). Dermed er det rimelig å anta at mindre inngripende tiltak, slik som søppelhåndtering, graffiti fjerning og vedlikehold av fasader kan ha vesentlig innvirkning på kvinners trygghetsopplevelse og valg om å gå til fots i området.

### **Sosiale kjennetegn**

Som resultatene fra de empiriske undersøkelsene indikerer, er utrygghet knyttet til sosiale kjennetegn ved byområder. Respondentene viser til sosiale kjennetegn som ubehagelig oppførsel, en overrepresentasjon av menn, områdets rykter og hvor godt kjent man er i området som utrygghetsskapende. Valentine (1990, s. 298) hevder at kvinners trygghetsopplevelsen har en sterk korrelasjon til hvor godt hun kjenner og føler seg vel i sine fysiske, men også sosiale omgivelser. Hun påpeker videre at kvinner gjør vurderinger av egen sikkerhet på grunnlag av forutinntatte bilder om stedets beboere og sosial oppførsel i de fysiske miljøene (Valentine, 1990, s. 298). Slike sosiale kjennetegn som informantene viser til, kan man hevde henger sammen med utformingen av de fysiske omgivelsene. Offentlige rom som er tilrettelagt for ensidig bruk, kan tiltrekke seg mennesker som oppsøker området for å bedrive samme aktivitet, og dermed kan området for eksempel oppleves mannsdominert. Områders rykter kan bunne i inntrykk man har av stedets fysiske fremtoning. Her kan for eksempel byrom med dårlig vedlikehold, tagging og forsøpling kobles til hvem som er brukere av byrommet. I tillegg kan sosiale kjennetegn man innehar om et sted stamme fra uttalelser i media om stedet som 'trygt' eller 'utrygt' slik Whitzman hevder (2007, s. 2725).

Pitner og kolleger fant sammenheng mellom det de kalte 'forstyrrende fysisk atferd' og utrygghet blant middelaldrende og eldre voksne. De fant ingen sammenheng mellom sosial atferd og utrygghet (Pitner et. al., 2011 i Ceccato et. al., 2019, s. 99). Dette støttes ikke i de empiriske resultatene fra spørreundersøkelsen og intervjuene som ble gjennomført. Resultatene er at ubehagelig og skremmende atferd påvirker kvinnes trykghetsopplevelse. Man kan anta at sosiale kjennetegn ved et område har større betydning enn det som er resultatet i denne undersøkelsen. Dette fordi sosiale kjennetegn ble trukket frem av flere respondenter selv om de empiriske undersøkelsene har rettet søkelys på fysiske kjennetegn.

### **Behov for helthetlig tilnærming**

De fysiske karakteristikkene må ses i sammenheng for å skape tryggere ferdsel til fots blant kvinner. Ifølge Jacobs argumenter om at belysning ikke skaper trykghet til fots så lenge ikke det er andre brukere av gata og byggene rundt (1961, s. 151), er det naturlig å trekke slutningen om at fysisk planlegging av byområder må ha en helthetlig tilnærming som inkluderer flere utformingstiltak for å sikre opplevd trykghet blant kvinnelige fotgjengere. Et område med gode sikhtlinjer og oversikt kan oppleves utrygt om det er manglende belysning. Underganger og gangveier med god belysning kan oppleves utrygt om det ikke er menneskelig aktivitet i området.

Resultatene tyder på at sammenhengen mellom opplevd trykghet og fysisk utforming er mer kompleks enn antatt. Resultatene viser blant annet at flere kvinner er utrygge i Trondheim sentrum. Trondheim sentrum har høyere befolkningstetthet og flere mennesker som bruker gatene enn andre deler av byen. I tillegg er det relativt jevn belysning og mer funksjonsblanding enn i andre bydeler. Dermed kan vi anta at sosiale faktorer og kvelds- og nattemørke i seg selv påvirker kvinnes trykghetsopplevelse mer enn de fysiske omgivelsene.

Man kan derfor hevde at frykt ikke kan «designes bort» alene med blant annet forbedringer av belysning eller tryggere overganger fremfor underganger. Hudson og Rönnblom argumenterer for at fysiske tiltak ikke kan løse de viktigste årsakene til frykt i offentligheten. De viktigste årsakene de peker på er frykt innebygd i kjønne maktforhold i samfunnet der kvinner har vært underordnet menn som gruppe (2008, s. 76). Loukaitou-Sideris støtter deres argumenter, men påpeker likevel at design- og planleggingsstrategier kan være komplementerende tiltak for å redusere kvinners frykt i offentlige rom (2004, s. 107). I tillegg har mediebildet samt rykter, erfaringer vesentlig påvirkning på kvinners trykghetsopplevelse, og dermed må man også ta dette i betraktning når man adresserer kvinners utrykghet i offentlige rom.

## 7 Resultater: kommunens planarbeid for kvinners opplevde trygghet

I dette kapittelet skal undersøke forskningsspørsmål 3, og dermed om og hvordan ansatte ved byplankontoret i Trondheim kommune forholder seg til og inkluderer opplevd trygghet blant kvinnelige fotgjengere gjennom sitt planarbeid. Resultatene som presenteres her baserer seg på svarene til de 19 respondentene ansatt ved byplankontoret i Trondheim kommune. Det er viktig å presisere at respondentenes svar ikke presenterer hele kommunens planleggingsarbeid, og at det derfor er perspektiver eller meninger som ikke kommer frem i undersøkelsen. I tillegg var undersøkelsen begrenset i tid og omfang, og inkluderte ikke spørsmål som gir grundig kjennskap til det kommunale planarbeidet i kommunen. Likevel kan resultatene gi en pekepinn på om opplevd trygghet blant kvinner er et tema som prioriteres i byplanleggingen i Trondheim kommune, og om denne tematikken får vesentlig oppmerksomhet i kommunens planarbeid.

Resultatene viser at planleggerne har god kjennskap til begrepet opplevd trygghet, og at de vektlegger fotgjengeres opplevde trygghet i planarbeidet. Videre viser resultatene at kvinners opplevde trygghet er en tematikk som vektlegges blant et fåtall av planleggerne, og at det ikke er en prioritert del av planarbeidet i kommunen.

### 7.1 Opplevd trygghet

#### 7.1.1 Forståelse av begrepet opplevd trygghet

I undersøkelsen fikk respondentene spørsmål om hva de mener begrepet opplevd trygghet betyr. Her fikk de spørsmål om opplevd trygghet i vid forstand, og ikke kun i forhold til kriminalitet og vold. Dette fordi det var interessant å se hva respondentene ville vektlegge i sine svar, og om opplevd trygghet fra kriminalitet og vold ville bli nevnt.

En gjennomgang av svarene på ovennevnte spørsmål viser at planleggerne har en tydelig forståelse av begrepet opplevd trygghet og at flere også trekker frem kriminalitet og vold i sine svar. Respondentene vektlegger at opplevd trygghet ikke er det samme som en statistisk sannsynlighet. En respondent skriver: «Følelse av trygghet for at man ikke blir utsatt for ulykker og kriminalitet, mobbing, sosialt ubehag osv. Følt trygghet trenger ikke samsvare med statistisk sannsynlighet for slike uønskede hendelser».

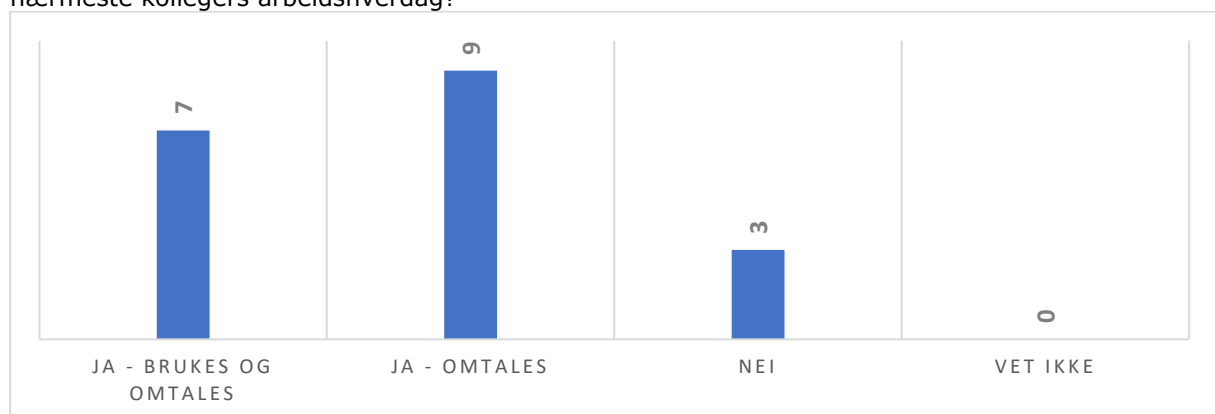
Andre skriver: «At man kan bevege seg fritt ute, uten å være bekymret for å bli utsatt for fare eller kjenne på et ubehag», «Subjektiv vurdering av hvor trygt det er å for eksempel ferdes et sted. Kan også brukes når det er snakk om trafikksikkerhet», «Opplevd trygghet handler om du opplever deg trygg, og er ikke nødvendigvis sammenfallende med reell trygghet», «At det føles trygt eller utrygt, uavhengig av faktisk risiko. Opplevd utrygghet er negativt for helse, mobilitet og trivsel - uavhengig av om det faktisk er en risiko for overfall osv.», «Det er ikke det samme som "faktisk trygghet". En lysregulert kryssing av veg, kan oppleves utrygg, selv om den i realiteten er trygg (...)»

Svarene til respondentene peker på et viktig poeng. Flere forklarer at opplevd utrygghet innebærer ulike former for farer en person kan føle seg utsatt for, herunder både fare for kriminalitet og fare fra trafikk. Videre kan man tolke svarene dithen at planleggerne ansatt ved byplankontoret i Trondheim har god faglig forståelse av begrepet, og er kjent med at begrepet kan omhandle både opplevd trygghet fra trafikk, men også opplevd trygghet fra voldsutøvelse og kriminalitet.

### 7.1.2 Opplevd trygghet i planarbeidet

På spørsmål om opplevd trygghet et begrep som omtales og/eller brukes i planarbeid i egen eller nærmeste kollegers arbeidshverdag oppgir sju respondenter at begrepet omtales og brukes aktivt. Ni respondenter oppgir at de omtaler begrepet, mens tre respondenter ikke omtaler eller bruker begrepet i arbeidshverdagen.

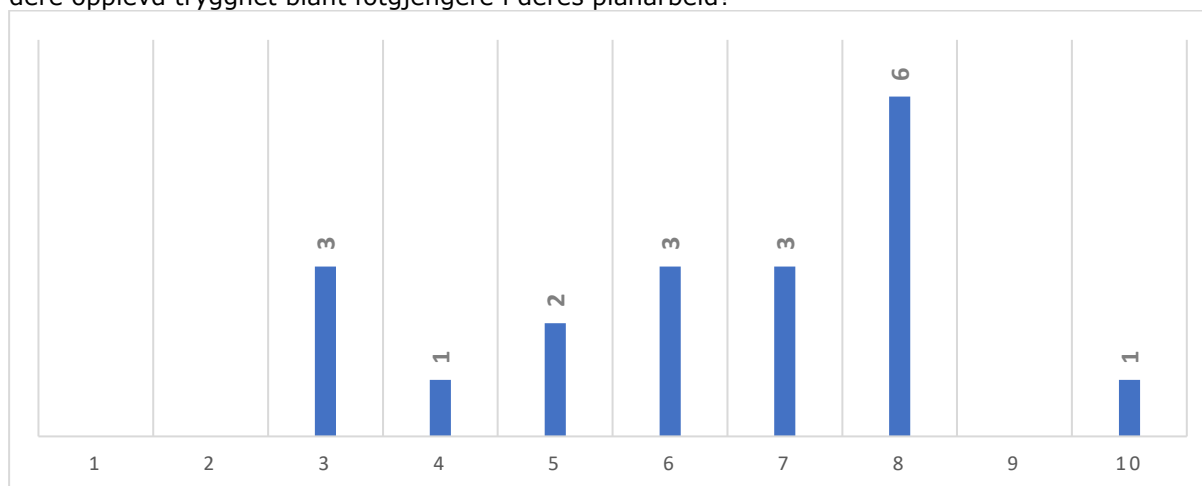
Figur 32: Er opplevd trygghet et begrep som omtales og/eller brukes i planarbeid i din eller dine nærmeste kollegers arbeidshverdag?



Videre viser figur 33 at planleggerne vektlegger opplevd trygghet blant fotgjengere i ulik grad. Det er likevel flere som har svart at de prioriterer det i middels til nokså høy grad (kategori 6-8) enn i liten grad (kategori 1-4). Ingen har svart at opplevd trygghet er høyt prioritert, men ingen har heller svart at det er lavt prioritert.



Figur 33: På en skala fra en til ti, hvor 1 er lavt prioritert og 10 er høyt prioritert, hvordan prioriterer dere opplevd trygghet blant fotgjengere i deres planarbeid?



At planleggerne har svart at de prioriterer fotgjengeres opplevde trygghet i ulik grad kan også være et resultat av at respondentene jobber med ulike planoppgaver i Trondheim kommune. Dermed kan det medføre at de har ulik forståelse av hvordan dette prioriteres innad det kommunale planarbeidet. I tillegg kan det tyde på at opplevd trygghet er et uspesifikt og subjektivt begrep, og at det dermed er ulike tanker om hvordan dette prioriteres i planarbeidet. En respondent la vekt på at opplevd trygghet er en subjektiv faktor og mener prioriteringer i en planprosess bør baseres på objektive faktorer:

Opplevd trygghet er en subjektiv faktor. Prioriteringen i en planprosess bør baseres på objektive faktorer. Dette betyr at vi må ha etterprøvbare fakta (=objektiv faktor) om temaet først og siden kan vi løfte opplevd trygghet inn i prioriteringsarbeidet på en effektiv måte.

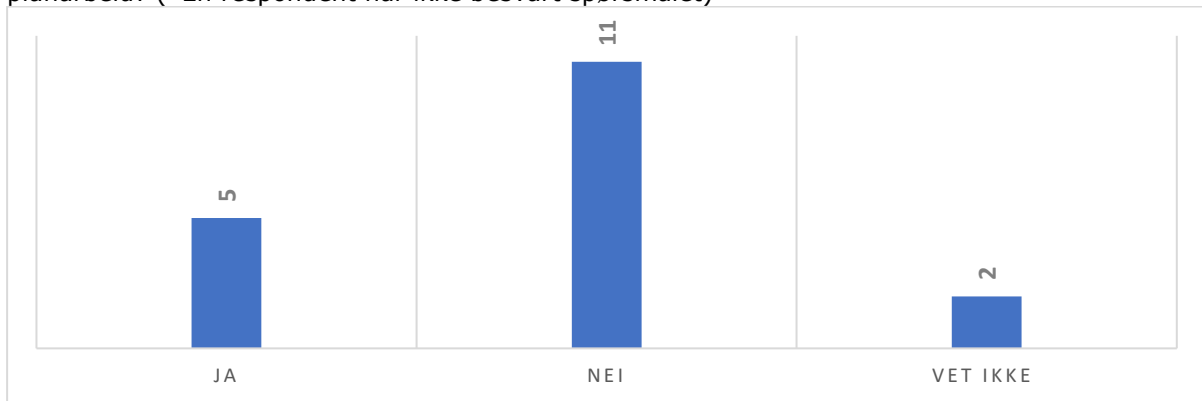
Planleggerens utsagn er et argument for at planlegging bør basere seg på objektive fakta. Slike objektive fakta kan for eksempel være tallfestet kunnskap om kriminalitet i et område. Samtidig kan det argumenteres for behovet for tallfestet kunnskap om opplevd trygghet i forbindelse med kriminalitet og vold. Ettersom utrygghetsopplevelsen ofte er irrasjonell, og kan være like tilstedeværende i områder der det er liten statistisk sannsynlighet for å bli utsatt for kriminalitet og vold, kan det likevel begrense fotgjengeres bruk av området. Resultatene fra denne undersøkelsen kan dermed være med på å underbygge behovet for økt kunnskap om fotgjengeres opplevde trygghet. Selv om opplevd trygghet er en subjektiv faktor, kan større statistisk kunnskap til det gi grunnlag for å inkludere opplevd trygghet i kommunens planarbeid.

## 7.2 Kvinners opplevde trygghet i planarbeidet

Respondentene fikk spørsmål om opplevd trygghet i by er et tema de diskuterer eller har diskutert aktivt i deres planarbeid. Her svarer et stort flertall (11 respondenter) *nei*. fem

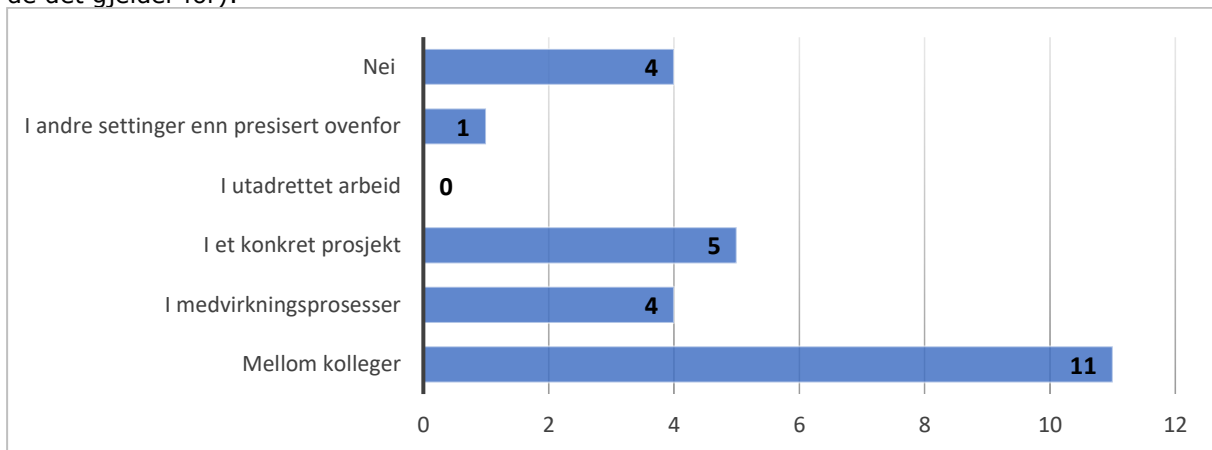
respondenter svarer *ja* på spørsmålet. Dette kan tyde på at kvinners opplevde trygghet i by er et tema som diskuteres blant noen av planleggerne i kommunen, mens det blant et flertall ikke er et tema som vektlegges.

Figur 34: Er opplevd trygghet blant kvinner i by et tema dere diskuterer/har diskutert aktivt i deres planarbeid? (\*En respondent har ikke besvart spørsmålet)



Respondentene fikk spørsmål om i hvilke settinger opplevd trygghet blant kvinner diskuteres eller har blitt diskutert. En stor andel svarer at det har blitt diskutert innad mellom kolleger. Fem respondenter oppgir at det har blitt diskutert i et konkret prosjekt og tre opplyser at det har blitt diskutert i medvirkningsprosesser. Fire respondenter har svart *nei* på spørsmålet.

Figur 35: Er opplevd trygghet blant kvinner i by et tema dere diskuterer/har diskutert (Kryss av for de det gjelder for):

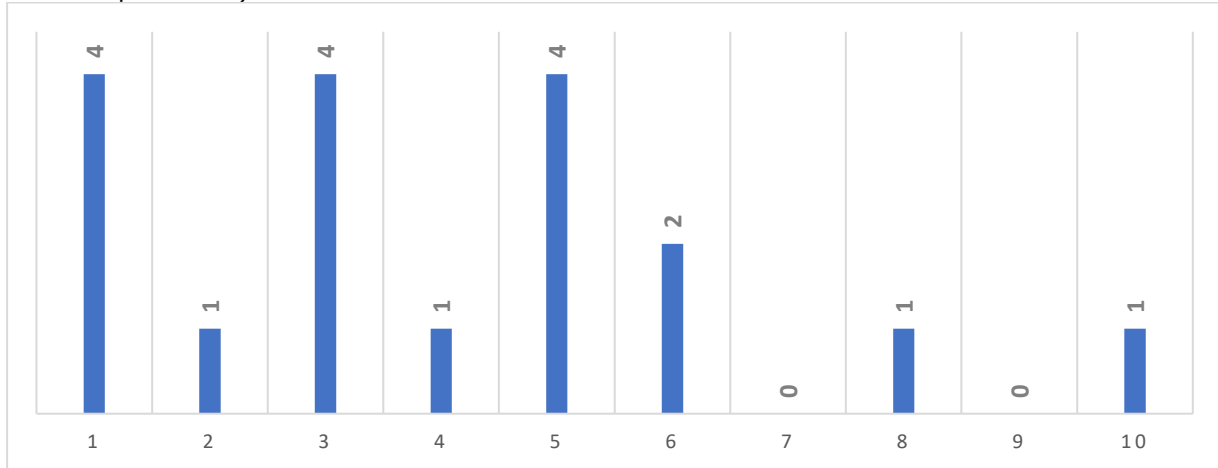


Resultatene indikerer at kvinners opplevde trygghet fra kriminalitet og vold er et tema mange av planleggerne er kjent med. I enkelte konkrete prosjekter og i noen medvirkningsprosesser blir dette temaet inkludert. Likevel ser det ikke ut til at kvinners opplevde trygghet er et tema som er viet betraktelig oppmerksomhet i kommunens planarbeid.

Figur 36 viser svarene til respondentene på spørsmål om hvordan de prioriterer opplevd trygghet blant kvinner i by i deres planarbeid. Her er det stor variasjon i svarene til respondentene. En overvekt av respondentene har svart at de vektlegger kvinners opplevde

trygghet i lav til middel grad (1-5). Kun fire respondenter oppgir at dette prioriteres middel eller høyt (kategori 6-10).

Figur 36: På en skala fra en til ti, hvor 1 er lavt prioritert og 10 er høyt prioritert, hvordan prioriterer dere opplevd trygghet blant kvinner i by i deres planarbeid? (\*En respondent har ikke besvart spørsmålet)



Resultatene viser at det er ulike forståelser av hvordan opplevd trygghet blant kvinner prioriteres i kommunens planarbeid. Spørsmålsformuleringen er også lite spesifikk og kan tolkes ulikt. At det er stor variasjon i svarene, kan også tyde på at det er ulike oppfatninger av hva det vil si å prioritere kvinners opplevde trygghet i planarbeidet. De tre sitatene under underbygger denne antagelsen:

«Det er et tema som kanskje er blitt nevnt tilfeldig mellom kolleger, men ikke skrevet om i noen konkrete saker som jeg vet om. Jeg synes dette er et tema som spesielt bør løftes frem i forbindelse med omstigningspunkter for kollektivtrafikk».

«Dette er et veldig viktig tema! Om flere skal bruke byen og flere skal gå, sykle, reise kollektivt fremfor å ta bil er følelse av trygghet avgjørende».

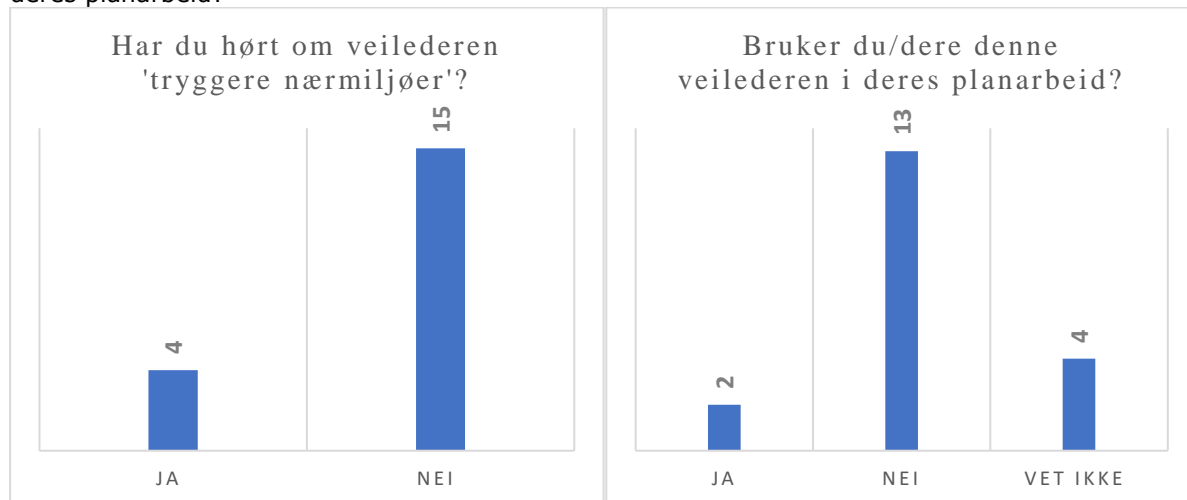
«Tror opplevd trygghet blant kvinner er diskutert ift. sykkelløsninger, og det at man heller bør tilrettelegge for "kvinner med kurv og barn" enn mamils (middle aged men in lycra)».

### 7.3 Kjennskap og bruk av veilederen 'Tryggere nærmiljøer'

Som gjort rede for i kapittel 2.1 stiller PBL krav til kommunene om å vurdere kriminalitetsforebygging i sine planprosesser. På bakgrunn av dette utarbeidet KRÅD veilederen 'Tryggere nærmiljøer – En håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser'. Ettersom denne veilederen er rådgivende i kriminalitetsforebyggende arbeid, og peker på planleggingsprinsipper for opplevd trygghet, er det interessant å se om planleggerne i Trondheim kommune kjenner til og bruker veilederen i sitt planarbeid.

Resultatene presentert i figur 37 viser at et fåtall av planleggerne er kjent med veilederen. Videre oppgir kun to av respondentene at de bruker veilederen i sitt planarbeid.

Figur 37: Har du hørt om veilederen 'Trygge nærmiljøer – En håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser' utarbeidet av Det kriminalitetsforebyggende råd? Bruker du/dere denne i deres planarbeid?



At et fåtall av planleggerne er kjent og bruker veilederen i sitt planarbeid, tyder på at den ikke brukes aktivt i planarbeidet i kommunen. Men en annen forklaring kan være at enkelte av planleggerne arbeider mer aktivt med kriminalitetsforebygging og trygghetsskapende planlegging enn andre, og derfor er kjent med veilederen.

## 7.4 Diskusjon

Dette kapittelet har presentert funn relatert til forskningsspørsmål fire: *På hvilken måte arbeides det for å inkludere 'kvinnelige fotgjengeres opplevde trygghet' i fysisk planlegging i Trondheim kommune?* Her følger en diskusjon av resultatene i lys av overordnede føringer og eksempler på planleggingsarbeid for kvinners trygghetsopplevelse presentert i innledningskapittelet.

Planleggerne hadde god kjennskap til begrepet opplevd trygghet, og et flertall i undersøkelsen oppga at de omtaler og/eller bruker begrepet i planarbeidet. Resultatene antydte videre at opplevd trygghet blant fotgjengere og kvinner i offentlige rom vies ulik oppmerksomhet blant planleggere ansatt i Trondheim kommune. Dette tyder på at det ikke eksisterer en felles faglig tilnærming og forståelse av opplevd trygghet ved byplankontoret i Trondheim kommune. Når det gjaldt kvinners opplevde trygghet, oppga et mindretall av planleggerne at dette er en tematikk som prioriteres aktivt. Her kan man anta at tydeligere føringer og krav gjennom nasjonalt lovverk og lokale føringer kunne bidratt til å belyse viktigheten av å rette søkelys på kvinners opplevde trygghet til fots i kommunalt planarbeid. I kapittel to i oppgaven ble det gjort rede for overordnede føringer, og gjennomgangen viste at ingen av de nasjonale og lokale

føringene fokuserte direkte på kvinners opplevde trygghet til fots. Dermed eksisterer det ikke overordnede konkrete veiledere eller styringsdokumenter som legger føringer for kommunes inkludering av denne tematikken.

Kun fire av de 19 planleggerne i undersøkelsen var kjent med veilederen *Tryggere nærmiljøer* utformet av KRÅD. To av planleggerne oppga at de eller deres kolleger bruker denne veilederen i sitt planarbeid. Videre oppga ingen av planleggerne at de har egenproduserte veiledere eller strategier for kriminalitetsforebygging og opplevd trygghet. Det tyder på at kriminalitetsforebygging og opplevd trygghet ikke er et av satsningsområdene til kommunen. Likevel viser svarene til planleggerne i kommunen at opplevd trygghet og kriminalitetsforebygging vektlegges oppmerksomhet i planarbeidet.

### **Ulike faglige oppfatninger**

Resultatene fra spørreundersøkelsen avdekker også ulike faglige oppfatninger rundt tematikken. Flere av planleggerne skriver at kvinnelige fotgjengeres trygghetsopplevelse burde vektlegges mer oppmerksomhet i kommunens planarbeid. Andre mener at dette vektlegges automatisk ved å planlegge for alles, herunder kvinner, menn og barns trygghet. Enkelte mener det finnes en risiko for å kjønnsdifferensiere for mye. Dermed har ikke planleggerne en felles faglig forståelse av om tematikken bør vektlegges mer oppmerksomhet i planarbeidet.

En av planleggerne skriver følgende: «Vi har ikke spesielt fokus på kvinner i planleggingen, men vi prøver å gjøre byen trygg og trivelig for alle. Vi bør få mer fokus på kvinner og opplevd trygghet».

En planlegger forklarer at tematikken nevnes mer tilfeldig mellom kolleger og mener videre at denne tematikken bør løftes frem i forbindelse med omstigningspunkter for kollektivtrafikk: «Det er et tema som kanskje er blitt nevnt tilfeldig mellom kolleger, men ikke skrevet om i noen konkrete saker som jeg vet om. Jeg synes dette er et tema som spesielt bør løftes frem i forbindelse med omstigningspunkter for kollektivtrafikk».

Planleggerens argumenter kan ses i lys av de kvinnelige respondentene i Trondheim som oppgir at de er utrygge på busstasjoner og på omstigningspunkter. En av informantene trakk frem et nytt omstigningspunkt for metrobuss, Tonstadkrysset, som eksempel på et sted hun er utrygg til fots. Tonstadkrysset ble også nevnt av noen respondenter som utrygt.

En av planleggerne påpeker på at snøbrøyting gjør det vanskeligere for kvinner å bevege seg til fots om vinteren: «Snøbrøyting i Trondheim gjør det vanskeligere for kvinner å bevege seg til

fots om vinteren. Snø fra kjøre- og sykkelfelt brøytes inn på fortau, blant annet i Kjøpmannsgata, Lillegårdsbakken og Vollabakken». En av informantene intervjuet opplever at snø brøytes inn på fortau. Hun forklarer: «Du ser jo også den veien vi gikk til meg, der brukes fortauene som snø-deponi. Så på vinteren så er det gått fra to felt og to fortau til ett felt, så går man der med barnevogner og sånn da» (Kvinne, 39 år).

I oppgavens innledning ble det vist til snømåkingspraksisen i Karlskrona i Sverige, hvor kommunen fant ut at snømåkingspraksisen påvirket kvinner og menn ulikt (Include Gender, 2014a). Videre gjorde deres nye snømåkingspraksis områder kvinner oftere beveger seg i tryggere og mer tilgjengelig, og dette økte antallet fotgjengere i områdene. En bevisstgjøring rundt kvinner og menns bruk av ulike trafikkårer i Trondheim, og en endring av snømåkingspraksisen, kan gi økt framkommelighet og trygghet blant myke trafikanter. Det kan bidra til at flere kvinner går til fots på vinteren.

En av planleggerne forklarer at hen aldri har vurdert kvinners opplevde trygghet særskilt: «Jeg har aldri vurdert kvinner særskilt, men vurderer opplevd trygghet å ha noe å si for begge kjønn og alle aldre. Det er en del av planlegging av fortau, gang og sykkelveg. Vi må unngå høye murer, mørke steder (under bro f.eks.), åpent område belysning etc.».

Planleggerens utsagn er viktig å ta med i betraktning av denne tematikken. Her påpeker planleggeren at opplevd trygghet har noe å si for alle uansett kjønn og alder. Det er viktig å være bevisst dette i fysisk planlegging og utforming, samtidig kan det argumenteres for at økt søkelys på kvinners opplevde trygghet kan bidra til å skape områder som oppleves tryggere for en større del av befolkningen. Holm viste til at kvinners bruk av byen fortsatt er underlagt flere begrensninger enn den mannlige bruken, og at dette gjelder de fleste samfunn (2019, s. 177). Urbanist og arkitekt Sissel Engblom hevdet at byer har blitt planlagt etter behov for bevegelse fra A til B mellom bygninger som rene målpunkt, og at dette blir karakterisert som et typisk maskulint mønster. Hun hevder at kvinners bevegelsesmønster ofte er mye mer romlig og komplekst (Klem, 2018). Det gir grunnlag for å argumentere for et behov for å inkludere kjønnsperspektiver i fysisk planlegging av byområder for å gi trygghet til fots for en større del av befolkningen.

En annen planlegger mener det finnes en risiko for å kjønnsdifferensiere for mye:

Kan ikke svare på om vi prioriterer opplevd trygghet blant kvinner i by i planarbeidet. Tenker det kanskje kommer inn automatisk, siden mange planleggere er kvinner. Vi prøver også planlegge for barn, hvilket kanskje gir et generelt hensyn til trygghet i planer. Til tross for at emnet er teoretisk interessant og mye kan generaliseres til kjønn

syns jeg det finnes en risiko for å "kjønnsdifferensiere" for mye. Menn er også offer for kriminalitet.

Planleggeren argumenterer for at opplevd trygghet blant kvinner kommer inn i planleggingsarbeidet automatisk fordi mange kvinner er planleggere, og at kommunen har spesielt fokus på barn, noe som kan gi et generelt hensyn til trygghet. Selv om dette gir et allment hensyn til trygghet gjennom planlegging, kan man hevde at et kjønnsperspektiv er viktig fordi frykt for kriminalitet og vold begrenser kvinners bevegelighet til fots i byområder i større grad enn menn. Videre påpeker planleggeren at menn også er offer for kriminalitet. Realiteten er at menn har større sannsynlighet for å bli offer for kriminalitet i offentlige rom enn kvinner (Listerborn, 1999, s. 74). Allikevel viser flere undersøkelser at kvinner opplever større utrygghet i offentlige rom enn menn (Aas etl a., 2010), og derfor kan det argumenteres for at kvinners opplevde utrygghet bør vektlegges mer oppmerksomhet.

En annen planlegger mener det kan være vanskelig å oppnå mer enn minimumskrav gjennom lover eller lokale vedtak, og viser til hvordan private utbyggere vil maksimere profitten: «Generelt kan det være vanskelig å oppnå mer enn minimumskrav gitt i lov eller lokale vedtak. Utbyggere vil helst maksimere profitten».

Planleggeren belyser en viktig tematikk som har blitt viet lite oppmerksomhet i denne oppgaven. I kapittel to ble det gjort rede for overordnede føringer og lovverk som skal legges til rette for at kriminalitetsforebygging og trygghet i by blir inkludert gjennom planarbeid. Her ble det også stilt spørsmål om hvordan det kriminalitetsforebyggende perspektivet vektlegges gjennom privat utbygging gjennom reguleringsplaner og byggesak. Uten tydelig og spesifisert lovverk rettet mot private utbyggere, kan man anta at opplevd trygghet faller bort fra prioriteringene der det økonomiske aspektet oftest står sterkest. For at utbyggere skal vektlegge trygghet og kriminalitetsforebygging i sine prosjekter må nok minimumskravene bli strengere. Etersom de fleste utbyggingsprosjekter i Norge er private, spiller private utbyggere en viktig rolle i byutviklingen, og i utforming av byområder som oppleves tryggere til fots.

## 8 Overordnet diskusjon

Hensikten med dette kapitlet er å reflektere over sammenhengene mellom resultatene fra de tre empiriske studiene som har blitt gjennomført i lys av teori og overordnede føringer som ble presentert i kapittel 2 og 3. Ettersom oppgavens resultater for hvert forskningsspørsmål har blitt diskutert i de tre foregående kapitlene, vil denne diskusjonen forsøke å sette oppgaveresultatene inn i en større kontekst.

### **Sammenhengen mellom trygghetsopplevelsen og fysiske kjennetegn**

Resultatene fra spørreundersøkelsen med kvinner og oppfølgingsintervjuene viser at det er mange fysiske karakteristikk som påvirker kvinnenes opplevde trygghet. Dermed er det en rimelig antakelse at fysisk planlegging og utforming kan bidra til å tilrettelegge for at byrom oppleves tryggere til fots blant kvinner.

Mange av karakteristikkene kvinnene i spørreundersøkelsen og i intervjuene trekker frem finner støtte i forskningslitteraturen. Karakteristikkene kvinnene trekker frem er sammenfallende med flere av KRÅDs kjennetegn på kriminalitetsutsatte og utrygge steder (KRÅD, 2012, s. 7). I tillegg eksisterer det i dag flere allmenne trygghetsskapende og kriminalitetsforebyggende planleggingsprinsipper som kan bedre kvinners trygghet til fots. Både KRÅDs overordnede planleggingsprinsipper for kommuner (2012, s. 22), Jacobs (1961) sine teorier om naturlig overvåking, Newmans (1973 i Colquhoun, 2004) perspektiver på forsvarbare rom og 'Broken windows'-teorien (Sousa og Kelling, 2019) adresserer trygghetsskapende planleggingsprinsipper som kan bidra til økt trygghet blant kvinner i byområder. Dermed kan man anta at problemet ikke er *hvordan* man skal kunne planlegge byer som er tryggere for kvinner, men at det heller er en manglende anerkjennelse av at kvinners frykt for kriminalitet og vold er et problem som kan adresseres gjennom fysisk planlegging og utforming.

### **Er det en manglende anerkjennelse av kvinners utrygghet i planleggingen?**

Gjennomgangen av overordnede føringer i kapittel to viser at det ikke eksisterer lovverk, veiledere eller føringer som adresserer kvinners frykt for kriminalitet og vold i offentlige rom direkte, hverken på overordnet nivå eller konkret gjennom fysisk planlegging og utforming. Dette gjenspeiles også i resultatene fra spørreundersøkelsen med planleggerne, hvor kvinners utrygghet til fots ikke er en tematikk kommunen arbeider planmessig med. Dette viser at



kommunen ikke har overordnede politiske føringer å forholde seg til for å inkludere tematikken i arbeidet. Det gir grunnlag for å stille spørsmål om det er manglende anerkjennelse av, og kunnskap om, kvinners frykt for kriminalitet og vold på nasjonalt nivå. Selv om statistiske undersøkelser viser at kvinner opplever mer utrygghet i offentlige rom enn menn (Aas, 2010, s. 9), og at utryggheten begrenser mange kvinners mobilitet til fots (Listerborn, 2002, s. 21), kan man anta at vi ikke har nok kunnskap om hvordan vi kan adressere kvinners opplevde utrygghet gjennom fysisk planlegging og utforming.

Manglende kunnskap og anerkjennelse av kvinners utrygghet til fots kan gjøre at det ikke er et tydelig søkelys på kjønnsperspektiver innenfor planleggingsfeltet. Spørreundersøkelsen med kvinner og oppfølgingsintervjuene viser at mange kvinner er utrygge til fots og at utrygghetsopplevelsen får konsekvenser for deres atferd og rutevalg. Samtidig viser spørreundersøkelsen med planleggerne i Trondheim kommune at flere av dem ikke vektlegger kvinners opplevde trygghet i planleggingen og noen mener også at kjønnsperspektiver ikke bør inkluderes i planarbeidet.

Kan kjønnsperspektiver i fysisk planlegging og utforming bidra til å skape tryggere byområder for en større del av befolkningen? En rimelig antakelse er at man ved å ekskludere kjønn planlegger byer som i større grad er tilrettelagt for menn. Listerborn hevder at det offentlige rommet har blitt utformet med mannen som normgiveren, og at det fortsatt eksisterer en kjønnsinndeling i vår samfunnsstruktur (2002, s. 77). Mazingo mener at utviklingen av de moderne byene har skapt ulikt utgangspunkt for menn og kvinner, og at det fortsatt eksisterer en kjønnssegregering av byer. Hun påpeker at forretningsområder ofte utgjør sentrum av byer, områder skapt for og av menn (1989, s. 38). Engblom sa at «når vi skaper et sted for alle så blir det ofte et sted for menn. Men når vi sier at vi skaper et sted for kvinner så blir gjerne resultatet et sted for alle» (Engblom, #SafeCity, 2019). Haukali mener det er en tendens til at planlegging og design automatisk tilrettelegger for menn og gutter når kjønn overses, og at utrygghet er et likestillingsproblem fordi det fungerer som en begrensning på kvinners frihet (2018). Dermed kan kjønnsperspektiver i planleggingen med stor sannsynlighet bidra til å skape mer inkluderende og trygge byområder for en større del av befolkningen.

### **Vektlegges reell risiko for kriminalitet fremfor opplevd trygghet?**

Heber (2007, s. 230 i Aas et. al., 2010, s. 21) påpeker at risikoen for å bli rammet for kriminelle handlinger ikke alltid står i samsvar med frykten for å bli utsatt for kriminelle handlinger. Aas og kolleger hevder at det ikke nødvendigvis er en korrelasjon mellom hyppigheten av kriminell

aktivitet i et område og individuell trygghetsopplevelse (Aas et. al., 2010, s. 22). Blant de fleste av kvinnene i de empiriske undersøkelsene er ikke frykten knyttet til en reell risiko for kriminalitet, men en frykt for at noe *kan* skje. Dermed kan man anta at kvinnenes utrygghetsopplevelse er irrasjonell. Samtidig hevder en av planleggerne i Trondheim kommune at prioriteringer i en planprosess bør basere seg på objektive faktorer med etterprøvbare fakta. Hvis planleggerens argument stemmer, kan det utelukke kommunenes mulighet til å planlegge for innbyggernes opplevde trygghet, ettersom den opplevde tryggheten er subjektiv (Aas et. al., 2010, s. 22).

Oppgavens kunnskapsgrunnlag, og gjennomgangen av teori og overordnede føringer, gir inntrykk av at sentral planteori retter oppmerksomhet på kriminalitetsforebygging og reell risiko for kriminalitet fremfor opplevd trygghet. I det teoretiske rammeverket ble planleggingsprinsipper for kriminalitetsforebygging og trygghetsskapende utforming presentert. Disse planleggingsprinsippene, blant annet CPTED-teorien, 'broken-windows'-teorien og overordnet situasjonsbasert kriminalitetsforebygging, forsøker alle å begrense muligheter for kriminell aktivitet, noe som videre kan øke tryggheten til innbyggerne. Disse teoriene er fortsatt sentrale i planlegging for trygghet. Dermed kan man anta at det i planteori har vært og fortsatt er en vektlegging av reell risiko for kriminalitet fremfor opplevd trygghet fra kriminalitet.

Reell risiko for kriminalitet er enklere å kartlegge og generalisere. Opplevd trygghet er utfordrende å kartlegge og generalisere fordi det bygger på subjektive og individuelle opplevelser som varierer fra person til person. Realiteten er likevel at opplevd utrygghet begrenser mange kvinners bevegelighet til fots (Listerborn, 2002, s. 10), uansett om frykten er irrasjonell og sannsynligheten for å bli utsatt for lovbrudd er lav. Dette viser også oppgavens empiriske resultater. Mange kvinner endrer atferd og rutevalg til fots på grunn av frykt for kriminalitet og vold.

For å nå nullvekstmålet, og for å legge til rette for at flere bruke gange som transportform fremfor motorisert transport, kan det være hensiktsmessig å planlegge for opplevd trygghet fra kriminalitet og vold blant kvinner i byer. I tillegg kan økt kunnskap om sammenhenger mellom reell risiko for kriminalitet og vold og frykt for kriminalitet og vold resultere i viktig kunnskap om hva som gjør mennesker utrygge til fots og hvordan man best kan planlegge for byer som oppleves tryggere til fots.

### **Bør kvinners utrygghet forstås som frykten for seksualisert vold?**

Oppgavens empiriske resultater viser at mange av kvinnene frykter seksualisert vold og særlig overfallsvoldtekt når de går alene til fots. Det finner støtte i Listerborn sine argumenter om at det er sterk sammenheng mellom frykt og oppfattet voldtektetsrisiko (1999, s. 74). Listerborn hevder at det i mange kriminalitetsforebyggende prosjekter er en tendens til at man retter oppmerksomhet mot tyveri og skade, fremfor frykt for seksuelle overgrep og trusler om vold (Listerborn, 2002, 77). Planteoriene til Jacobs, Newman, 'broken windows'-teorien og en situasjonsbasert kriminalitetsforebygging har alle en bred tilnærming til kriminalitet, der det ikke spesifiseres hvordan man kan sørge for trygghet fra seksualisert vold spesifikk.

Spørreundersøkelsen med planleggerne viste at de har god faglig forståelse av begrepet opplevd trygghet. Samtidig viste deres svar at begrepet innebærer veldig mye, og alt fra trygghet fra trafikk til frykt for vold. Det gir grunnlag for å anta at 'opplevd trygghet' er et vidt begrep, og at det uten spesifisering av hva begrepet innebærer vil være vanskelig å adressere kvinners frykt for seksualisert vold direkte i planlegging og utforming.

### **Kan fysiske planlegging alene løse 'problemet'?**

Informantene intervjuet pekte på flere underliggende utfordringer for kvinners opplevde utrygghet. Disse var blant annet argumenter om menns vold mot kvinner og at kvinner rammes av en annen frykt enn menn, fordi de er mer utsatt for seksualisert vold. Deres argumenter viser til noen underliggende utfordringer som ikke fysisk planlegging og utforming kan løse alene. Dette kan ses i lys av enkelte feministers argumenter om at lite kan gjøres for å bedre kvinners trygghet med mindre menns oppførsel blir utfordret, samt enkelte feministers argumenter om behovet for en endring av rettssystemet slik at kvinnelige ofre kan rapportere kriminelle handlinger uten frykt for stigmatisering (Loukaitou-Sideris, 2004, s. 107). Slike underliggende problemer kan ikke løses gjennom fysisk planlegging og utforming, og må adresseres fra politisk og rettslig hold.

De empiriske resultatene viser også at mange opplever utrygghet på grunn av sosiale kjennetegn ved områder i tillegg til rykter, erfaringer og hendelser man har hørt gjennom mediebildet eller fra bekjente. Rosén argumenterer for at kvinners risikovurdering og navigering i byrommene ofte er basert på hvordan media skriver om den mørke bynatta og om voldshendelser som skjer på nattestid. Videre mener hun at selv om det ikke trenger å være farlig å gå hjem om natten, er frykten for byrommet fortsatt en realitet, og den følelsen skaper igjen det farlige byrommet (Rosén, 2019, s. 78). På bakgrunn av Roséns argumenter er det rimelig å anta at kvinners trygghetsopplevelse også bygger på samfunnskonstruksjoner om at byrommet er farlig for

kvinner, og at mediebildet har sterk påvirkning på kvinners forståelser av byrom på kvelds- og nattetid som farlig.

### **Opplevd trygghet er ett av mange hensyn i fysisk planlegging**

Trygghetsaspektet er ikke den eneste faktoren som påvirker kvinners bruk av gange som transportform. Andre faktorer som vær og klima, tid, helse og reisevei påvirker også bruk av gange som transportform. Trygghetsaspektet er også kun ett av mange aspekter som man ønsker å vise hensyn til gjennom fysisk planlegging og utforming. I tillegg til trygghetsaspektet, planlegges byer etter hensyn til blant annet helse, sikkerhet, biologisk mangfold, klimaendringer og økonomi. Trygghetsaspektet bør dermed ses i sammenheng med andre planhensyn og man må også anerkjenne at det eksisterer motstridene interesser.

Det økonomiske aspektet, i tillegg til næringslivets rolle, har ikke blitt inkludert i denne oppgaven. I gjennomgangen av de overordnede føringene ble det stilt spørsmål om hvordan trygghetsaspektet ivaretas gjennom privat utbygging. En av planleggerne i spørreundersøkelsen pekte på at det er vanskelig å oppnå mer enn minimumskrav når utbyggere har økonomiske insentiver som motivasjon for utbyggingen. Man kan hevde at økonomiske maktstrukturer og private utbyggere har vesentlig påvirkning på byutvikling i dag, og at de dermed spiller en viktig rolle for å planlegge byområder der kvinnelige fotgjengere er trygge. Det er naturlig å anta at det økonomiske aspektet veier tyngst for mange private utbyggere. Bygger man dermed billig fremfor trygt? Det er et viktig spørsmål som denne oppgaven ikke har grunnlag for å besvare.

### **Hvordan kan trygghetshensynet prioriteres?**

Flere av planleggingstiltakene for opplevd trygghet som trekkes frem i denne oppgaven kan gå på bekostning av andre planhensyn, og dermed gi negative bieffekter. For eksempel kan beskjæring og belysning av vegetasjon i parker gå på bekostning av biologisk mangfold. Dette illustrerer at planleggingsfeltet er komplekst, og at trygghet kun er ett av mange hensyn som man forsøker å ivareta. Hva må da til for at trygghetshensynet skal prioriteres? Og bør trygghet prioriteres over andre planhensyn? Kan planlegging for trygghet også være en ressurs inn mot andre planhensyn, og gjennomføres uten at de gir negative bieffekter? Kan en samordning av trygghetstiltak med andre planhensyn resultere i større gjennomføringskraft? Spørsmålene som stilles her kan være viktige å finne svar på for at opplevd trygghet til fots skal kunne prioriteres i større grad gjennom fysisk planlegging og utforming.

## 9 Konklusjon

Masteroppgavens formål har vært å besvare problemstillingen: *Hvordan kan fysisk planlegging og utforming ta mer hensyn til kvinnelige fotgjengeres frykt for kriminalitet og vold?* I dette kapittelet oppsummeres hovedfunnene og til slutt følger en konklusjon av oppgaven.

### 9.1 Oppsummering av hovedfunn

Oppgaven har en normativ tilnærming, der problemstillingen er utformet med et mål om å undersøke hvordan fysisk planlegging og utforming kan ta mer hensyn til kvinnelige fotgjengeres frykt for kriminalitet og vold. Selv om undersøkelsene som er gjennomført er begrenset i tid og omfang og ikke gir grunnlag for å generalisere, finner oppgaveresultatene støtte i tidligere forskning og teori. Det gir grunnlag for å komme med noen generelle antakelser om hvordan man i økende grad kan planlegge for kvinners trygghet til fots.

#### **Belysning**

Resultatene fra de empiriske undersøkelsene viser at mangelfull belysning og kvelds- og nattemørke er kjennetegnene flest kvinner trekker frem for utrygge byområder. Selv om det i dag sjeldent anlegges gangveier, parker eller byrom uten at belysning inkluderes, kan det argumenteres for at belysningens plassering, styrke og farge kan tillegges mer oppmerksomhet. Gamle gatelykter i parker og langs gangveier som ikke er tilstrekkelige lyskilder, kan erstattes med moderne lykter som gir spredt belysning og som har hvitt lys. Der gatelyktene har en kulturhistorisk eller estetisk verdi i bybildet, men ikke gir tilstrekkelig belysning, kan man legge til rette for komplementerende lyskilder som gir helhetlig og spredt belysning. Dette kan for eksempel gjøres ved å belyse vegetasjonen. I tillegg kan en være mer bevisst konsekvensene av feil plassering og valg av belysning kan ha for fotgjengeres trygghetsopplevelse. Feil plassering, farge og styrke på belysning vil kunne resultere i byområder som oppleves utrygge, fordi belysningen gjør det vanskelig å skjelne ansiktsuttrykk eller skaper skygger der det ikke er belysning.

#### **Aktivitetsskapende tiltak og funksjonsblanding**

Resultatene fra de empiriske undersøkelsene og tidligere forskningsresultater viser at folketomme områder og mangel på sosial kontroll fra andre mennesker oppleves utrygt. For å skape mer bruk og opphold i gater og i byrom, kan det legges til rette for aktivitetsskapende

tiltak og funksjonsblanding. Ensidig bruk gir folketomme områder deler av døgnet, og funksjonsblanding, med for eksempel boligområder og kontorlokaler i samme området, vil kunne gi økt aktivitet både på dagtid og kveldstid. Det er derfor viktig å planlegge for bruk som gir aktivitet på ulike tider av døgnet, i tillegg til å legge til rette for en mangfoldig bruk. Planlegging som legger til rette for variert og mangfoldig bruk vil kunne skape mer inkluderende byrom som en større del av befolkningen bruker, og dermed kan byrommene oppleves tryggere. Ettersom de empiriske undersøkelsene viser at mange kvinner opplever utrygghet i områder med negative sosiale kjennetegn, slik som overrepresentasjon av menn, ubehagelig eller skremmende oppførsel og rus og kriminalitet, vil byområder som legger til rette for mangfoldig bruk kunne resultere en mer variert sammensetting av mennesker i områdene.

Oppgavens empiriske undersøkelser samt tidligere forskningsresultater finner at busstasjoner og knute- og omstigningspunkter for buss oppleves folketomme og utrygge blant flere kvinner. For at flere skal velge å bruke miljøvennlige transportvalg, herunder buss og gange, vil en plassering av busstasjoner og omstigningspunkter for buss i områder med annen aktivitet, og særlig i områder med aktivitet på kveldstid, kunne gi økt trygghet. En sammenstilling av boliger med andre fasiliteter kan resultere tryggere nærmiljøer. For eksempel kan det gjøres ved en strategisk plassering av viktige fasiliteter, som busstasjoner og parker, slik at de ses fra boligområdene og gir økt sosial kontroll.

### **Vegetasjonsutforming og gode siktlinjer**

Vegetasjon kan skape områder med begrensede siktlinjer og manglende oversikt og i tillegg gi mulige gjemmesteder. De empiriske resultatene og tidligere forskning viser at slike fysiske kjennetegn oppleves utrygge blant mange kvinner. Vegetasjonsutforming vil kunne bidra til å ivareta gode siktlinjer og oversikt i et område. Beskjæring og klipping av vegetasjon i parker og grønne områder samt langs gangveier kan prioriteres som et trygghetsskapende og kriminalitetsforebyggende tiltak. Anleggelse av ny beplanting kan sørge for å opprettholde viktige siktlinjer og oversikt. Bruk av lave vekster og høye trær, fremfor store busker, vil kunne bidra til å opprettholde siktlinjer og oversikt, og dette kan være trygghetsskapende.

### **Plassering av gangveier og adkomstveier**

Kvinner kan, ifølge oppgavens empiriske resultater oppleve utrygghet langs avsidesliggende gangveier, i underganger og i øde områder med vegetasjon og dette finner støtte i tidligere forskning. Dermed vil en lokalisering av nye gangveier med annen aktivitet, og aktivitetsskapende tiltak langs eksisterende gangveier som oppleves øde, kunne gi tryggere

mobilitet til fots på gangveier. Videre kan det være hensiktsmessig å unngå å planlegge for gangveier som ikke gir sosial kontroll fra bebyggelse på kveldstid eller der det ikke er opphold av andre mennesker på gateplan. Fotgjengerunderganger oppleves ofte utrygge, og de kan i tillegg gi omveier i daglig rute. Underganger for fotgjengere kan dermed unngås i et trygghetsperspektiv.

### **Vedlikehold på gangveier, fortau og i parker**

De empiriske resultatene og tidligere forskning viser at områder med dårlig vedlikehold, søppel og tagging oppleves utrygt blant flere kvinner. På bakgrunn av dette vil mindre inngripende tiltak slik som søppelhåndtering, graffiti fjerning og vedlikehold av gangveier, fortau og parker kunne ha betraktelig påvirkning på kvinners trygghetsopplevelse i byområder. Hyppig vedlikehold og inspeksjon av parker og gangveier vil kunne bidra til at de fysiske omgivelsene fremstår godt vedlikeholdt og trygge.

Når det gjelder vedlikehold på vinterstid, kan det legges til rette for en snømåkningspraksis som prioriterer myke trafikanter fremfor bilister. Enkelte respondenter i spørreundersøkelsen, en informant som ble intervjuet og en av planleggerne i kommunen trakk frem at snø enkelte steder måkes opp på fortau for å gi framkommelighet for motorisert transport. Gang- og sykkelveier kan prioriteres før transportårer for motorisert transport. I et klimaperspektiv, og med hensyn til nullvekstmålet, kan man anta at det vil gi flere mulighet til å bevege seg til fots på vinterstid. Når flere beveger seg til fots på gangveier og fortau vil de kunne oppleves tryggere, noe som kan medføre økt bruk av fortauene og gangveiene.

### **Vedlikehold på eksisterende bygg og materialbruk i nye bygg**

Byområder med slitte eller falleferdige fasader og tagging oppleves utrygge blant mange av kvinnene i de empiriske undersøkelsene. Byområder kan utformes med materialer som gir langvarig bruk og minimalt behov for vedlikehold. Man kan også anta at små forseelser i skjøtsel og vedlikehold kan gi inntrykk av at område ikke blir ivaretatt og at ingen dermed føler eierskap til området, og dette vil kunne skape utrygghet blant fotgjengere. Derfor kan områder i dårlig forfatning, slik som slitte fasader i offentlige rom, oppgraderes. Man kan anta at enkle inngrep, slik som utskifting av slitte parkmøbler og fjerning av tagging, kan ha stor innvirkning på menneskers trygghetsopplevelse.

### **Spesifisering i lovverk og krav om oppfølging i praksis**

Spørreundersøkelsen med planleggere i Trondheim kommune avdekket at planleggerne ikke har en felles faglig tilnærming og forståelse av kvinners opplevde trygghet og hvilken rolle

fysisk planlegging og utforming har og bør ha. I tillegg var KRÅDs veileder *Tryggere nærmiljøer* (2012) kun kjent og brukt av enkelte planleggere. Derfor kan man anta at tydeligere føringer og krav gjennom nasjonalt lovverk og lokale føringer er nødvendig for at kriminalitetsforebygging og opplevd trygghet blant fotgjengere vektlegges mer oppmerksomhet i kommunalt planarbeid. Gjennomgangen av de nasjonale og lokale føringene viser videre at det per dags dato ikke eksisterer føringer som er direkte rettet mot kvinners opplevde trygghet fra kriminalitet og vold i offentlige rom.

Selv om Trondheim kommune har inkludert kriminalitetsforebygging som en egen bestemmelse i kommuneplanen, er det ikke spesifisert hvordan man skal arbeide for kriminalitetsforebygging gjennom fysisk planlegging. I Trondheim kommunes gåstrategi vises det til konkrete tiltak, slik som å sikre god sosial kontroll og viktigheten av jevn belysning langs gåtraseer. Tiltakene det vises til korrelerer med flere av kjennetegnene på trygge byområder som kvinnene i spørreundersøkelsen trakk frem. Dermed kan tiltakene gåstrategien viser til være avgjørende for mange kvinners opplevde trygghet og valg om å gå. Likevel kan man argumentere for at en tydeligere spesifisering av hva opplevd trygghet og utrygghet innebærer og hvilke konsekvenser det får for mange kvinner i byområder, kan tillegges mer oppmerksomhet i overordnede føringer og lovverk. Man kan anta at det vil gi planleggere en felles faglig forståelse og tilnærming. Videre gjør en spesifisering i lovverket at tilrettelegging for kvinners opplevde trygghet må følges opp i praksis.

### **Sterkere samarbeid på tvers av fagdisipliner og myndigheter**

De empiriske funnene viser at både sosiale og fysiske karakteristikker har stor påvirkning på kvinners opplevde trygghet, og at det videre er behov for å se disse karakteristikkene i sammenheng når man planlegger for tryggere byområder til fots.

En helhetlig tilnærming der ulike fagdisipliner og myndigheter utveksler kunnskap og erfaring vil kunne bidra til bedre kjennskap til opplevd utrygghet og fysiske og sosiale karakteristikker. Politiet er en viktig kilde til informasjon om områder der det skjer vold og kriminalitet. Natteravner og utekontakter kan bidra med informasjon om områder der det skjer negative hendelser på kveldstid. Med bakgrunn i deres kunnskapsutveksling kan man undersøke hvordan fysiske omgivelser kan utformes og endres slik at de ikke legger til rette for negativ aktivitet og kriminalitet. I tillegg kan man i økende grad anerkjenne at kvinners opplevde trygghet ofte er irrasjonell og også tilstedeværende i områder uten kriminell aktivitet. En rimelig antakelse er at en inkludering av kvinners egne perspektiver og erfaringer vil gjøre det lettere å få kjennskap til utrygge områder og videre tilrettelegge for tryggere gangmuligheter for fotgjengere.



## 9.2 Konklusjon

Nesten all bærekraftig mobilitet foregår utendørs til fots eller på sykkel, og blant kollektivreisende inkluderer reisen nesten alltid gange. Selv om denne oppgaven har rettet søkelys på kvinnelige fotgjengere, er problematikken relevant for alle mennesker og for andre typer bærekraftig mobilitet. I Norge har vi lange perioder med tidlig solnedgang og mørketid. Mange kvinner opplever utrygghet til fots, og særlig i mørket. Når en stor del av befolkningen opplever alternativer til personbil som utrygt, kan det bli vanskelig å nå politiske mål og strategier innen bærekraftig mobilitet og byutvikling om ikke trygghetsaspektet ligger til grunn. Derfor kan det argumenteres for at det er fundamentalt å adressere kjønnsperspektiver og kvinnelige fotgjengeres frykt for kriminalitet og vold i fysisk planlegging og utforming.

Oppgaven har vist til flere forskningsbidrag som konkluderer med at kvinners bruk av byen fortsatt er underlagt flere begrensninger enn den mannlige bruken, og at den historiske utviklingen av byene har skapt ulike utgangspunkt for menn og kvinner. Byer blir ofte planlagt etter bevegelser mellom bygninger som rene målpunkt, og dette karakteriseres som et typisk maskulint mønster. En slik planlegging viser ikke hensyn til kvinners mer komplekse og multimodale reiser. Når kjønnsperspektiver ikke inkluderes, kan man hevde at planleggingen og utformingen overser kvinners behov.

Oppgavens empiriske resultater finner støtte i tidligere forskning. Det gir grunnlag for å etterspørre kjønnsperspektiver i fysisk planlegging og utforming. Det er flere fysiske karakteristikk som påvirker kvinnes utrygghet, og særlig mangelfull belysning, fravær av mennesker og manglende oversikt og siktlinjer har en negativ effekt på deres trygghet. Resultatene viser også at planleggere i kommunen har lite søkelys på kvinners opplevde trygghet spesifikt. I tillegg er det ingen overordnede føringer som adresserer kvinners opplevde trygghet direkte. Utfra oppgaveresultatene kan man argumentere for at et mer spesifisert lovverk som gir krav til oppfølging i praksis vil kunne bidra til å vise økt hensyn til kvinners utrygghet til fots.

Å kartlegge og generalisere kvinnelige fotgjengeres frykt for kriminalitet og vold er en utfordrende oppgave. Opplevd trygghet bygger på subjektive og individuelle opplevelser som varierer fra person til person. Uansett om de fysiske omgivelsene planlegges og utformes med en hensikt om å gjøre dem tryggere til fots, vil det være mennesker som fortsatt er utrygge. Noen kvinner er *ikke* utrygge i offentlige rom og noen menn *er* utrygge i offentlige rom. Derfor bør man være forsiktig med å kun generalisere på bakgrunn av kjønn.

Likevel kan kjønnsperspektiver i fysisk planlegging og utforming være viktige for å skape tryggere og mer inkluderende byområder. I henhold til befolkningsveksten i byene samt det politiske målet om at en økning i persontransport skal skje mer bærekraftige transportvalg, må flere mennesker bruke gange som transportform. Trygghet er et av menneskers grunnleggende behov. Når en ikke er trygg i sine omgivelser, får det konsekvenser for mobilitet og bruk av byens offentlige rom. Hensikten med å fokusere på kvinners utrygghet til fots er ikke å skape tryggere byområder for kvinner alene. Et kjønnsperspektiv kan bidra til å planlegge byer hvor en større del av befolkningen er trygge, og hvor flere mennesker bruke gange som transportform.

### 9.3 Refleksjoner over arbeidet og tanker om videre forskning

Denne masteroppgaven har tatt for seg en kompleks tematikk som bør inkludere flere innfallsvinkler og et mer omfattende forskningsgrunnlag for å ha akademisk tyngde. Oppgavens empiriske resultater kan ikke generaliseres, og det begrenset muligheten til å besvare den normative problemstillingen direkte. I tillegg var arbeidet avgrenset i tid og omfang og ble i tillegg påvirket av Covid-19-pandemien. Oppgaven kunne ha viet større plass til planmyndigheters rolle samt byplanleggeres forståelse av tematikken. Det kunne gitt økt kunnskap om planmyndigheters ansvar og rolle når det gjelder kvinners trygghet til fots.

For videre forskning kan en casestudie der man sammenligner nyere byggeprosjekter i lys av opplevd trygghet og kriminalitetsforebyggende strategier være en interessant innfallsvinkel. I tillegg kan en annen viktig innfallsvinkel være å undersøke hvordan opplevd trygghet blir ivaretatt gjennom private utbyggingsprosjekter og med søkelys på økonomiske insentiver. En studie av hvordan opplevd trygghet kan samordnes med andre planhensyn kunne bidratt til at trygghetstiltak har større gjennomføringsevne. En mer omfattende studie av planleggingsmyndigheters rolle i kriminalitetsforebyggende og trygghetsskapende arbeid kunne gitt grunnlag for politisk beslutningstaking, og dermed politiske vedtak om å adressere kvinners frykt for kriminalitet og vold gjennom fysisk planlegging og utforming.

Det bør legges til at en sammenligning av kriminalitetsstatistikk og opplevd trygghet, slik som ikke ble mulig i denne oppgaven, kan gi viktig kunnskap om sammenhenger mellom reell risiko for kriminalitet og vold og frykt for kriminalitet og vold. I tillegg kan tellinger av fotgjengere og observasjoner i byområder bidra til økt kunnskap om sammenhenger mellom fysiske miljøer og opplevd trygghet.

## 10 Referanser

Andersen, S. og Sæther, C. S (2019) *En analyse av byantikvarens veiteprosjekt*. Studentprosjekt. NTNU HiP og Trondheim kommune. Tilgjengelig fra: <https://spark.adobe.com/page/2FHIZMdjINTxG/>

Asplan Viak (2019) *Gateprosjekt fornying av Innherredsveien*. Tilgjengelig fra: <https://www.asplanviak.no/prosjekt/13021/>

Bell, W (1998) *Women and Community Safety: Conference: Safer communities: Strategic Directions in Urban Planning*. Melbourne, 10-11 September 1998. Bell Planning Associates, South Australia. Tilgjengelig fra: <https://academic.oup.com/bjc/article/45/2/212/464829>

Berge, G., Haug, E. og Marshall, L. (2012) *Nasjonal gåstrategi* (Statens Vegvesens rapporter nr. 87). Tilgjengelig fra: [https://www.vegvesen.no/\\_attachment/528926/binary/851213?fast\\_title=Nasjonal+g%C3%A5strategi.pdf](https://www.vegvesen.no/_attachment/528926/binary/851213?fast_title=Nasjonal+g%C3%A5strategi.pdf)

BRÅ (2019) *Nationella trygghetsundersökningen 2019. Om utsatthet, otrygghet och förtroende*. Brottsförebyggande rådet 2019. Rapport 2019/11. Tilgjengelig fra: [https://www.bra.se/download/18.62c6cfa2166eca5d70ec536d/1570520930995/2019\\_11\\_Nationella\\_trygghetsundersokningen\\_2019.pdf](https://www.bra.se/download/18.62c6cfa2166eca5d70ec536d/1570520930995/2019_11_Nationella_trygghetsundersokningen_2019.pdf)

Ceccato, V., Sundling, C., Näsman, P. og Langefors, L. (2019) *Trygghet i kollektivtrafiken i Stockholm i ett internationellt perspektiv*. Kungliga Tekniska Högskolan (KTH). Tilgjengelig fra: <http://kth.diva-portal.org/smash/get/diva2:1358136/FULLTEXT01.pdf>

Clark, A. og Emmel, N. (2010) *Using walking interviews*. Realities Toolkit #13. Tilgjengelig fra: <http://eprints.ncrm.ac.uk/1323/1/13-toolkit-walking-interviews.pdf>

Clarke, R. V. (1997) *Situational Crime Prevention - Successful Case Studies*. 2. utgave. Harrow and Heston Publishers. New York. Tilgjengelig fra: [https://popcenter.asu.edu/sites/default/files/library/reading/PDFs/scp2\\_intro.pdf](https://popcenter.asu.edu/sites/default/files/library/reading/PDFs/scp2_intro.pdf)

Colquhoun, I. (2004) *Design out Crime: Creating Safe and Sustainable Communities*. Oxford. Architectural Press.

Day, K. (2011) *Feminist Approaches to Urban Design*. I Banerjee, T. og Loukaitou-Sideris (red.) *Urban Design. Roots, Influences and Trends. Companion to Urban Design*. Routledge. S. 150-161. Tilgjengelig fra: [https://www.researchgate.net/publication/270761831\\_Feminist\\_approaches\\_to\\_urban\\_design](https://www.researchgate.net/publication/270761831_Feminist_approaches_to_urban_design)

Fainstein, S. S. og Servon, L. J. (2005) *Gender and Planning: A Reader*. Rutgers University Press. Tilgjengelig fra: [https://books.google.com/books/about/Gender\\_and\\_Planning.html?hl=no&id=bfJ0\\_1hjcEgC](https://books.google.com/books/about/Gender_and_Planning.html?hl=no&id=bfJ0_1hjcEgC)

Farrington, D. P. og Welsh C. B. (2002) *Improved street lighting and crime prevention*, *Justice Quarterly*, Justice Quarterly 19:2, 313-342, Tilgjengelig fra: [10.1080/07418820200095261](https://doi.org/10.1080/07418820200095261)

FN-Sambandet (2019) *Befolkning, migrasjon og urbanisering*. Tilgjengelig fra: <https://www.fn.no/tema/fattigdom/befolkning>

Fyhri, A., Ingebrigtsen, R., Ciccone, A. og Meyer, S. F. (2018) *Trygghet og mobilitet gjennom døgnet - sluttrapport*. TØI rapport 1629/2018. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=48302><https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=48302>

Gehl, J. (2010) *Byer for mennesker*. København. Bogværket.

Gehl, J. og Svarre, B. (2013) *Bylivsstudier- Studier af samspillet mellem byens form og byens liv*. København. Bogværket.

Hanken, T. (2019) *Studentbydelen Møllenberg – Ein sosialkonstruktivistisk analyse av ein bydel i endring*. Masteroppgave. NTNU Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet. Tilgjengelig fra: <https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/handle/11250/2626894>

Haukali, P.O. (2018) *Likestilte byrom – en utforskning av hvordan en feministisk tilnærming kan bidra til utformingen av offentlige byrom i indre Oslo*. Masteroppgave. NMBU Norges miljø- og biovitenskapelige universitet. Tilgjengelig fra: <https://nmbu.brage.unit.no/nmbu-xmlui/handle/11250/2560951>

Hjorthol, R., Engebretsen, Ø. og Uteng, T. P. (2014) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport*. (TØI rapport 1383/2014). Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php/1339511/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2014/1383-2014/1383-2014-elektronisk.pdf>

Hjorthol, R., Krogstad, J. R. og Tennøy, A. (2013) *Gåstrategi for eldre - kunnskapsgrunnlag for planlegging i Kristiansand*. TØI rapport 1265/2013. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=32633>

Holm, E. (2019) *En feminisert by?* I Henriksen, I. M. og Tjora, A. (red.) *Bysamfunn*. Trondheim. Universitetsforlaget. S.177-191.

Hudson, C. og Rönnblom, M. (2008) *The Woman-made City – Feminist Utopia or Practical Possibility?* I Deneffe, S. (red.). *Utopies féministes et expérimentations urbaines*, Presses universitaires de Rennes, s.73-87. Tilgjengelig fra: [https://www.researchgate.net/publication/308379777\\_THE\\_WOMAN-MADE\\_CITY\\_FEMINIST\\_UTOPIA\\_OR\\_PRACTICAL\\_POSSIBILITY](https://www.researchgate.net/publication/308379777_THE_WOMAN-MADE_CITY_FEMINIST_UTOPIA_OR_PRACTICAL_POSSIBILITY)

Høibakk, A. (2017) *Voldskriminalitet og byplanlegging i Midtbyen*. Masteroppgave. NTNU Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.

Include Gender (2014a) *Gender Equal Snow Clearing in Karlskrona*. Tilgjengelig fra: <https://www.includegender.org/gender-equality-in-practice/planning-and-urban-development/gender-equal-snow-clearing-in-karlskoga/>

Include Gender (2014b) *Safe Parking in Gothenburg*. Tilgjengelig fra: <https://www.includegender.org/gender-equality-in-practice/planning-and-urban-development/safe-car-parks-in-gothenburg/>

Ingebrigtsen, R., Ciccone, A., Fyhri, A. og Meyer, S. F. (2018) *Opplevd utrygghet i Oslo. Erfaringer og resultater fra en kartbasert undersøkelse i Oslo*. TØI rapport 1642/2018. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=48296>

Jacobs, J. (1961) *The Death and Life of Great American Cities*. New York. Vintage Books Edition.

Justis- og beredskapsdepartementet (2013) *Handlingsplan for forebygging av kriminalitet (2013-2016)*. Tilgjengelig fra: [https://www.regjeringen.no/contentassets/fda931710c8d4ce9a5dee626ad93d649/handlingsplan-kriminalitetsforebygging\\_2013.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/fda931710c8d4ce9a5dee626ad93d649/handlingsplan-kriminalitetsforebygging_2013.pdf)

Kaldal, I. (1997) *Vei og gate – Daglegliv i Midtbyen i Trondheim 1880-1950*. Trondheim: Universitetsforlaget

Klem, C. (2018) Vil ha feminisme i urbanisme. *Arkitektnytt*. Tilgjengelig fra: <https://www.arkitektnytt.no/nyheter/vil-ha-feminisme-i-urbanisme?fbclid=IwAR2BLXxSq2bE0sZr6B9GphuOp9h5h1M9RgYK5CIGSwf9jrCzrylEnAMZmrM>

Kripos (2019) *Voldtektssituasjonen i Norge 2018*. Politiet. Tilgjengelig fra: <https://www.politiet.no/globalassets/04-aktuelt-tall-og-fakta/voldtekt-og-seksuallovbrudd/voldtektssituasjonen-i-norge-2018.pdf>

KRÅD (Det kriminalitetsforebyggende råd) (2012) *Tryggere nærmiljøer – En håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser*. Tilgjengelig fra: [http://www.kommunetorget.no/Global/KR%c3%85D\\_tryggere-n%c3%a6rmilj%c3%b8.pdf](http://www.kommunetorget.no/Global/KR%c3%85D_tryggere-n%c3%a6rmilj%c3%b8.pdf)

Likestillings- og diskrimineringsloven (2017) *Lov om likestilling og forbud mot diskriminering*. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2017-06-16-51>

Link Arkitektur (2019) *#SafeCity*. Tilgjengelig fra: <https://linkarkitektur.com/Prosjekter/SafeCity>

Listerborn, C. (1999) *Om Rätten att slippa skyddas*. I Skouen, T. (red.) *Den trygge byen. Kriminalitetsforebyggende planlegging*. Oslo. Norsk form.

Listerborn, C. (2002) *Trygg stad – diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik*. Dr.art.avhandling. Chalmers tekniska högskola Tilgjengelig fra: <http://publications.lib.chalmers.se/records/fulltext/349.pdf>

Little, J. Peake, L. og Richardson, P. (1988). *Women in Cities. Gender and the Urban Environment*. London. MacMillan Education LTD. Tilgjengelig fra: [https://books.google.no/books?hl=no&lr=&id=9ERdDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR7&dq=women+in+cities&ots=7z3OABV3DH&sig=OHTF5q-c38L5aiu356\\_1Brbqvjg&redir\\_esc=y#v=onepage&q=women%20in%20cities&f=false](https://books.google.no/books?hl=no&lr=&id=9ERdDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR7&dq=women+in+cities&ots=7z3OABV3DH&sig=OHTF5q-c38L5aiu356_1Brbqvjg&redir_esc=y#v=onepage&q=women%20in%20cities&f=false)

- Loukaito-Sideris, A. (2004) *Is It Safe to Walk Here? Design and Policy Responses to Women's Fear of Victimization in Public Places* (s. 102-112) i *Research on Women's Issues in Transportation*. Report of a conference. November 18-20, 2004, Chicago, Illinois. Tilgjengelig fra: <http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/conf/cp35v2.pdf>
- Loukaito-Sideris, A. og Fink, C. (2008) *Addressing Women's Fear of Victimization in Transportation Settings*. Sage Publications. Tilgjengelig fra: <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/1078087408322874>
- McDowell, L. (1982) *Towards an Understanding of gender division of Urban Design*. Environment and Planning D: Society and Space, 1983, volum 1, s. 59-72. Tilgjengelig fra: <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1068/d010059>
- McLeod, C. A. (2007) *Maslows Hierarchy of Needs*. Tilgjengelig fra: <http://highgatecounselling.org.uk/members/certificate/CT2%20Paper%201.pdf>
- Meld. St. 33 (2016-2017) (2017) *Nasjonal Transportplan 2018-2029*. Oslo: Samferdselsdepartementet. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/sec8>
- Meld.St.7 (2015-2016) (2015) *Likestilling i praksis – Like muligheter for kvinner og menn*. Oslo: Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/cd129c6dfff54129b42a1b82071913f0/no/pdfs/stm201520160007000dddpdfs.pdf>
- Meyer, S., Fyhri, A., Evensen, K. H., Nordh, K. og Ævarsson, G. (2019) *Hvordan skape levende og trygge byrom? Sluttrapport for prosjektet «Trygghetsskapende tiltak for levende byrom»*. TØI-rapport 1696/2019. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50220>
- Miljøpakken (2016) *Gå mer – kjør mindre - Gåstrategi for Trondheim*. Tilgjengelig fra: [https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/02/Ga%CC%8Astrategi-for-Trondheim\\_h%C3%B8ringsutkast\\_18feb2016.pdf](https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2011/02/Ga%CC%8Astrategi-for-Trondheim_h%C3%B8ringsutkast_18feb2016.pdf)
- Miljøpakken (2019) *Byvekstavtale Trondheimsområdet. Byvekstavtale mellom Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Trøndelag Fylkeskommune og Staten 2019-2029*. Tilgjengelig fra: <https://miljopakken.no/wp-content/uploads/2019/03/Signert-byvekstavtale-1.pdf>
- Mozingo, L. (1989) *Women and Downtown Open Spaces*. *Places*, 6 (1). Tilgjengelig fra: <https://escholarship.org/uc/item/7jd71866>
- Olsen, W (2004) *Triangulation in Social Research: Qualitative and Quantitative Methods Can Really Be Mixed* i Holborn, M. (red.) *Development in Sociology*, Causeway Press, Ormskirk, 2004, S. 1-3. Tilgjengelig fra: <http://research.apc.org/images/5/54/Triangulation.pdf>
- Peña-García, A., Hurtado, A. og Aguilar-Luzón M.C. (2015) Impact of public lighting on pedestrians' perception of safety and well-being, *Safety Science*, Volum 78, s. 142-148. Tilgjengelig fra: <https://doi.org/10.1080/07418820200095261>

Plan- og bygningsloven (2009) *Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)*. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71>

Regjeringen (2019) *Byvekstavtale mellom Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal, Trøndelag fylkeskommune og Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet*. Tilgjengelig fra: [https://www.regjeringen.no/contentassets/ae7c09f0ffef458792a12fdffe8bc8fc/toppdokument\\_bva\\_25062019.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/ae7c09f0ffef458792a12fdffe8bc8fc/toppdokument_bva_25062019.pdf)

Ringdal, K. (2014) *Enhet og mangfold*. 3. utg. Trondheim. Fagbokforlaget.

Rosén, B. B. (2019) *Gå alene hjem på natten: Kvinners risikovurdering og opplevelse av frykt i Oslo*. I Henriksen, I. M. og Tjora, A. (red.) *Bysamfunn*. Trondheim. Universitetsforlaget. S.70-83.

#SafeCity (2019) 'Informasjonsjonsfilm'. Tilgjengelig fra: <https://www.facebook.com/safecityurbanism/>

Schneider, R. H. og Kitchen, T. (2002) *Planning for Crime Prevention*. London. Routledge.

Sousa, W. K. og Kelling, G. L (2019) Advocate: *Of 'Broken Windows' Criminology and Criminal Justice*. I Weisburd, D. og Braga, A. (red.). *Police Innovation – Contrasting Perspectives*. 2. Utg. Cambridge University Press. s. 121- 138.

Stanko, E. (1995) *Women, Crime and Fear*. The Annals of the American Academy of Political and Social Science. Vol. 539, Reactions to Crime and Violence (Mai, 1995), S. 46-58 (13 sider) Publisert av: Sage Publications, Inc. Tilgjengelig fra: [www.jstor.org/stable/1048395](http://www.jstor.org/stable/1048395)

Statistisk Sentralbyrå (2018) *Befolkningsframskrivinger fram til 2040 for hver enkelt kommune*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/befolkningsframskrivinger-fram-til-2040-for-hver-enkelt-kommune-sok-i-kart>

Statistisk Sentralbyrå (2018) *Utsatthet og uro for lovbrudd, levekårsundersøkelsen*. Statistikkbanken. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/statbank/table/04621/>

Stopp Tagging (2020). *Slik fungerer tjenesten*. Tilgjengelig fra: <https://taggefri.no/slik-fungerer-tjenesten/>

Thornton, B og Walker, J. *Women and walking: Safety and security*. Walk21. I ITF (2018), *Women's Safety and security: A Public Transport Priority*, OECD Publishing, Paris. Tilgjengelig fra: [https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/womens-safety-security\\_0.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/womens-safety-security_0.pdf)

Tjora, A (2018) *Kvalitative forskningsmetoder i praksis*. 3. utg. Trondheim. Gyldendal Akademisk.

Trondheim kommune (2019) *Byforming*. Tilgjengelig fra: <https://www.trondheim.kommune.no/byomforming/>

Trondheim kommune (2014) *Kommuneplanens arealdel 2012-2024*. Tilgjengelig fra: <https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10->

[byutvikling/byplankontoret/kommuneplan/kpa-2012-2024/2\\_bestemmelser\\_retningslinjer\\_web\\_rev.pdf](#)

Trondheim kommune (2010) *Kommuneplanens samfunnsdel 2009-2020*. Tilgjengelig fra: <https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/11-politikk-og-planer/planer/kommuneplanen/kommuneplanens-samfunnsdel-2009-2020.pdf>

Trondheim kommune (2018) *Veileder for Møllenberg, Kirkesletten og Rosenborg. Hvordan forvalte den kulturhistoriske viktige bebyggelsen*. Tilgjengelig fra: <https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/miljoenheten/byantikvaren/veileder-mollenberg/-veileder-for-mollenberg-rosenborg-og-kirkesletten-.pdf>

Trøndelag Fylkeskommune (2019) *Faktafredag – Befolkningstetthet i Trøndelag 2019*. Tilgjengelig fra: <https://www.trondelagfylke.no/vare-tjenester/plan-og-areal/kart-statistikk-og-analyse/nyhetsarkiv-kart-og-statistikk/faktafredag---befolkningstetthet-i-trondelag-i-2019/>

Umeå Kommun (2019) *Jämställdhet i offentliga miljöer – Frizon*. Tilgjengelig fra: <https://www.umea.se/umeakommun/byggaboochmiljo/naturvardparker/parkerochgronomrade/n/arstidernaspark/frizonenjamstalldmotesplats/projektetjamstalldhetioffentligamiljoer.4.48d55bdd157ae9c7e72de0d.html>

Valentine, G. (1990). Women's Fear and the design and Public Space. *Built Environment*. Vol. 16, No. 4, S. 288-303.

van Dijk, J.J. M. og Toornvliet, L. G.(1996) *Towards a Eurobarometer of public safety: Key findings of the first survey on public safety among the residents of the European Union: Report presented at a Seminar on the Prevention of Urban Delinquency Linked to Drugs Dependence*. State University of Leiden, Leiden. Tilgjengelig fra: [https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs\\_100\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_100_en.pdf)

Walk21 (2020) *About*. Tilgjengelig fra: <https://www.walk21.com/about>

Whitzman, C. (2007) *Stuck at the front door: gender, fear of crime and the challenge of creating safer space*. *Environment and Planning A* 2007, volume 39, pages 2715- 2732. Tilgjengelig fra: <https://doi.org/10.1068%2Fa38449>

Aas, G., Runhovde, S. R., Strype, J. og Bjørge, T. (2010) *Trygghet i det offentlige rom – i åtte norske kommuner og bydeler*. Politihøgskolen. Tilgjengelig fra: <http://kriminalitetsforebygging.no/wp-content/uploads/2016/07/trygghet-offentlig-rom.pdf>



# Vedlegg 1 – Spørreundersøkelse med kvinner

## Kvinnelige fotgjengere og trygghetsopplevelse

Denne undersøkelsen gjennomføres i forbindelse med en masteroppgave i Fysisk planlegging ved NTNU. Masteroppgaven undersøker hvordan planlegging og utforming av byområder kan påvirke kvinnelige fotgjengeres trygghetsfølelse og frykt for kriminalitet og vold. Spørreundersøkelsen skal besvares av kvinner og er anonym.

Undersøkelsen tar fem til ti minutter å fylle ut. Tusen takk for at du deltar!

## Litt om deg selv

\* 1. Hvor gammel er du?

- Under 24 år
- 25-44 år
- 45-66 år
- 67 år eller eldre

\* 2. Hva er din nåværende arbeidssituasjon?

- Elev, student eller lærling
- Ansatt
- Selvstendig næringsdrivende
- Arbeidsledig
- Pensjonist

\* 3. Hva kjennetegner område du bor i?

- Bysentrum
- Bydel
- Tettsted
- Utkantstrøk
- Annet: \_\_\_\_\_

## Transport og reisevalg

\* 4. Hvilke transportmiddel bruker du mest i din hverdag?

- Gange*
- Kollektivtransport*
- Bil*
- Sykkel/el-sykkel*
- Annet*

\* 5. Hvor ofte har du tilgang på bil (egen bil, bil i husholdningen, bilkollektiv) i din hverdag?

- Til enhver tid jeg ønsker
- Nokså ofte
- En gang iblant
- Aldri

\*6. Hvor ofte har du gått til fots (mer enn ti minutter) de siste syv dagene i dagslys?

- Hver dag
- Nesten hver dag
- 3-4 ganger ukentlig
- Mindre enn 3 ganger ukentlig
- Aldri

\* 7. Hvor ofte har du gått til fots de siste syv dagene som del av en reise (for eksempel til/fra busstopp, til/fra togstasjon) i dagslys?

- Hver dag
- Nesten hver dag
- 3-4 ganger ukentlig
- Mindre enn 3 ganger ukentlig
- Aldri

## Opplevd trygghet som kvinnelig fotgjenger

*(De som har svart 'aldri' på spørsmålene 6 og 7 skal ikke besvare spørsmål 10)*

\* 8. Hvor trygg eller utrygg har du følt deg når du har ferdes til fots alene i ditt nærområde de siste syv dagene i dagslys?

- Meget utrygg
- Ganske utrygg
- Verken trygg eller utrygg
- Ganske trygg
- Meget trygg

\* 9. Hvor ofte har du gått til fots (mer enn ti minutter) de siste syv dagene i kveldsmørke?

- Hver dag
- Nesten hver dag
- 3-5 ganger ukentlig
- Mindre enn tre ganger ukentlig
- Aldri

\* 10. Hvor ofte har du gått til fots de siste syv dagene som del av en reise (for eksempel til/fra busstopp, til/fra togstasjon) i kveldsmørke?

- Hver dag
- Nesten hver dag

- 3-5 ganger ukentlig
- Mindre enn tre ganger ukentlig
- Aldri

*(De som har svart 'aldri' på spørsmål 8 og 9 skal ikke besvare spørsmål 11)*

\* 11. Hvor trygg eller utrygg har du følt deg når du har ferdes til fots alene i ditt nærområde de siste syv dagene i kveldsmørke?

- Meget utrygg
- Ganske utrygg
- Verken trygg eller utrygg
- Ganske trygg
- Meget trygg

\* 12. Hva kjennetegner områder du føler deg TRYGG i som fotgjenger?

\*13. Nedenfor er det en liste med seks faktorer. Hvilke av disse faktorene mener du er de viktigste for at du føler deg TRYGG som fotgjenger? (velg maks tre)

- Belysning
- At det er andre fotgjengere eller mennesker som oppholder seg der
- Byliv (kafeer, restauranter, butikker og parker med mye aktivitet og lignende)
- Enkel orienteringsgrad og god sikt
- God fremkommelighet med snørydding, strøing og godt underlag
- Hyggelige omgivelser (Velholdte fasader, ingen søppel og tagging, høy grad av vedlikehold)
- Ingen av faktorene, føler meg trygg uansett

\*14. Hva kjennetegner områder du føler deg UTRYGG i som fotgjenger?

\* 15. Nedenfor er det en liste med seks faktorer. Hvilke av disse faktorene mener du er de viktigste for at du føler deg UTRYGG som fotgjenger? (velg maks tre)

- Redusert fremkommelighet på grunn av snø/is eller dårlig underlag
- At det er få andre fotgjengere eller mennesker som oppholder seg der
- Vanskelig å orientere seg/dårlig sikt

- Mangelfull/ingen belysning
- Utrivelige omgivelser (slitte fasader, tagging, søppel og dårlig vedlikehold)
- Områder med lite aktivitet deler av døgnet (industriområder, boligområder, kontorbebyggelse o.l.)
- Ingen av faktorene, føler meg trygg uansett

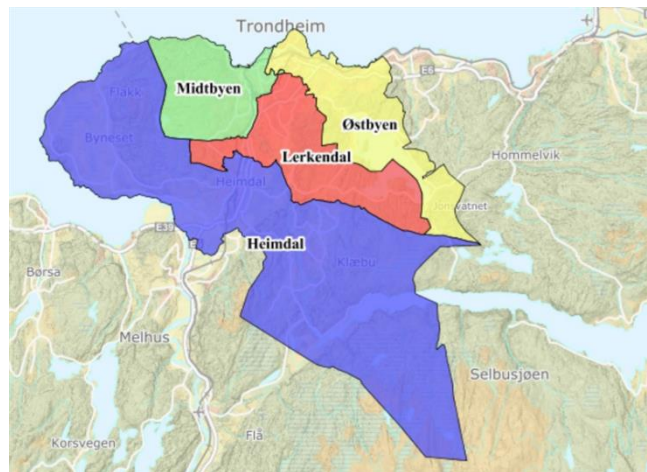
\*16. Er du bosatt i Trondheim kommune ved nåværende tidspunkt?

- Ja
- Nei

*(Kun de som oppgir å bo i Trondheim kommune får tilgang til resterende spørsmål. De som ikke er bosatt i Trondheim har nå fullført undersøkelsen)*

\*17. Hvor i Trondheim kommune bor du?

- Midtbyen
- Østbyen
- Lerkendal
- Heimdal
- Ønsker ikke svare



18. Er det områder i ditt nabolag der du føler deg utrygg, eller som du unngår på grunn av utrygghet?

- Ja
- Nei

19. Har du opplevd, eller sett noe av dette i ditt nabolag? (du kan velge flere alternativer)

- Gjenger
- Narkotika
- Graffiti/forfall/forsøpling
- Bråk og leven
- Fyll
- Ran/tyveri
- Vold
- Seksuell trakassering
- Annet
- Mørkt område

- Øde/folketomt område
- Annet

\*20. Hvilke områder i Trondheim kommune føler du deg UTRYGG i som fotgjenger? (Vær gjerne spesifikk i din beskrivelse. Kom gjerne med flere eksempler)

\*21. Hva er det med dette området/ disse områdene som gjør at du føler deg UTRYGG? (Vær gjerne spesifikk i din beskrivelse)

\*22. Hvor enig eller uenig er du i følgende påstand: «Jeg kjenner på en følelse av utrygghet når jeg går alene gjennom deler av Trondheim i dagslys»

- Svært enig
- Enig
- Verken enig eller uenig
- Uenig
- Svært uenig

\*23. Hvor enig eller uenig er du i følgende påstand: «Jeg kjenner på en følelse av utrygghet når jeg går alene gjennom deler av Trondheim i kveldsmørke»

- Svært enig
- Enig
- Verken enig eller uenig
- Uenig
- Svært uenig

\*24. Du skal gå igjennom et område av Trondheim der gange er naturlige transportvalget/eller der gange er del av en reise (f.eks. fra busstopp), men du kjenner på en følelse av utrygghet. Hva gjør du?

- Ringer en venn/familiemedlem/bekjent mens jeg går
- Tar følge sammen med andre
- Velger en alternativ rute/en annen vei som oppleves tryggere
- Endrer ikke reisevalg - går den planlagte ruten likevel
- Velger en annen transportform

- Reiser ikke, blir hjemme*
- Jeg kjenner ikke på utrygghet som fotgjenger i Trondheim*

25. Er det eventuelt andre ting (som ikke er nevnt som alternativ over) du ville gjort?



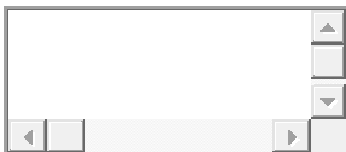
\*26. Hvor enig eller uenig er du i følgende påstand: «Jeg tar bevisst andre rutevalg som fotgjenger i dagslys for å unngå områder som jeg opplever som utrygge»

- Svært enig*
- Enig*
- Verken enig eller uenig*
- Uenig*
- Svært uenig*

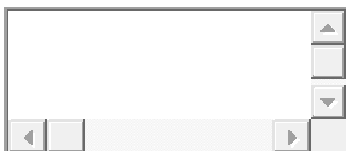
\*27. Hvor enig eller uenig er du i følgende påstand: «Jeg tar bevisst andre rutevalg som fotgjenger i kveldsmørke for å unngå områder som jeg opplever som utrygge»

- Svært enig*
- Enig*
- Verken enig eller uenig*
- Uenig*
- Svært uenig*

\*28. I denne undersøkelsen har du blitt stilt spørsmål om gange og trygghetsfølelse. Hva betyr begrepet «utrygghet» for deg?



29. Har du andre kommentarer/noe du ønsker å tillegge?



\*30. Er du interessert i å delta i et kort 'vandrende intervju' i et selvvalgt område av Trondheim? Til det trenger jeg deltakere som har vært med på denne undersøkelsen. Det kan resultere i nyttig informasjon for Trondheim kommune. Din identitet vil holdes anonym. Send meg en e-post hvis du er interessert i å delta. Det er ikke bindende påmelding.

- Ja – [linanb@stud.ntnu.no](mailto:linanb@stud.ntnu.no)
- Nei

Takk for ditt svar!

Dette er en anonym besvarelse. Det vil si at utsteder ikke kan koble dine svar mot din identitet.

# Vedlegg 2 - Intervjuguide

## Bakgrunnsspørsmål:

- Alder
- Arbeidssituasjon
- Bydelstilhørighet
- Kjennetegn på bostedsområdet

## Om omgivelsene og trygghet: (Veiledende spørsmål som benyttes ved behov)

1. Hvordan vil du beskrive omgivelsene vi går gjennom nå?
  - a. Hva mener du er positivt med omgivelsene?
  - b. Hva mener du er negativt med omgivelsene?
2. Hvorfor valgte å møtes på akkurat dette stedet/ i dette området?
3. Hva er din tilhørighet til dette stedet/området? (evt. utdyp)
4. Hvordan opplever du å gå gjennom dette område alene i dagslys?
5. Hvordan opplever du å gå gjennom dette område alene i kveldsmørke?
6. Velger du å gå igjennom dette område hvis du føler deg utrygg, og hvor går det evt. istedenfor?
7. Hva er det med dette stedet som gjør at du kan føle deg utrygg (evt. utdyp)?
  - a. Hva er det med dette område som gjør at du føler deg utrygg når du beveger deg til fots?
8. Har du opplevd noe ubehagelig i dette område (og evt. ønsker du fortelle hva du har opplevd)?
9. Hva mener du skal til for at dette område oppleves tryggere?
10. Hva betyr ordet *utrygghet* for deg?
11. Er det noe annet du ønsker å si/ noe annet du mener er viktig?



## Vedlegg 3 – Informasjonsskriv intervju

### **Vil du delta i forskningsprosjektet:**

#### **«Kvinnelige fotgjengere i Trondheim – Fysisk planlegging av byområder for opplevd trygghet»**

Dette er et spørsmål til deg om å delta i et ‘vandrende intervju’ hvor formålet er å undersøke områder i Trondheim kommune som oppleves utrygge blant kvinnelige fotgjengere og hva utrygghetsopplevelsen innebærer for kvinner. I dette skrevet får du informasjon om målene for prosjektet og hva deltakelse vil innebære for deg.

#### **Formål**

*Dette prosjektet er en del av en masteroppgave i Fysisk planlegging ved NTNU som undersøker hvordan utforming og planlegging av de fysiske omgivelsene påvirker kvinnelige fotgjengeres trygghetsfølelse.*

*Formålet med de ‘vandrende intervjuene’ er å undersøke områder i Trondheim kommune som oppleves utrygge blant kvinnelige fotgjengere, se på kjennetegn, karakteristikk og mulige forbedringer av de fysiske omgivelsene av disse områdene og videre undersøke hva utrygghetsopplevelsen innebærer for kvinnelige fotgjengere.*

#### **Hvem er ansvarlig for forskningsprosjektet?**

Førsteamanuensis Helge Hillnhütter og masterstudent Lina Naoroz Bråten ved Institutt for arkitektur og planlegging, NTNU, er ansvarlig for prosjektet.

#### **Hvorfor får du spørsmål om å delta?**

Utvalget for denne undersøkelsen er alle kvinner bosatt i Trondheim kommune.

#### **Hva innebærer det for deg å delta?**

Som deltaker i et ‘vandrende intervju’ vil du få mulighet til å uttale deg om et område/områder i Trondheim kommune som du opplever som utrygt/utrygge til fots.

Metoden går ut på å gjennomføre et intervju i et område som du opplever som utrygt. Hvis du velger å delta betyr det å gjennomføre et intervju med spørsmål om omgivelsene og din utrygghet/trygghetsopplevelse. Dette vil ta rundt 20 minutter. Målet er få kjennskap til hvordan omgivelsene spiller inn på trygghetsfølelsen.

#### **Det er frivillig å delta**

Det er frivillig å delta i prosjektet. Hvis du velger å delta, kan du når som helst trekke samtykket tilbake uten å oppgi noen grunn. Alle dine personopplysninger vil da bli slettet. Det vil ikke ha noen negative konsekvenser for deg hvis du ikke vil delta eller senere velger å trekke deg.

#### **Ditt personvern – hvordan vi oppbevarer og bruker dine opplysninger**

- Vi vil bare bruke opplysningene om deg til formålene vi har fortalt om i dette skrivet. Vi behandler opplysningene konfidensielt og i samsvar med personvernregelverket.
- Det er kun student (Lina Naoroz Bråten) og veileder (Helge Hillnhütter) som vil ha tilgang til opplysningene.
- Navnet og personopplysningene dine vil erstattes med en kode som lagres i en egen navneliste adskilt fra øvrig data.
- I oppgaven vil personopplysninger anonymiseres. De eneste opplysningene som vil inkluderes i oppgaven er alder, bydelstilhørighet og arbeidssituasjon.

### **Hva skjer med opplysningene dine når vi avslutter forskningsprosjektet?**

- Opplysningene anonymiseres når prosjektet avsluttes/oppgaven er godkjent, noe som etter planen er onsdag 10. juni, 2020. Alle personopplysninger vil slettes når masteroppgaven er ferdigstilt.

### **Dine rettigheter**

Så lenge du kan identifiseres i datamaterialet, har du rett til:

- innsyn i hvilke personopplysninger som er registrert om deg, og å få utlevert en kopi av opplysningene,
- å få rettet personopplysninger om deg,
- å få slettet personopplysninger om deg, og
- å sende klage til Datatilsynet om behandlingen av dine personopplysninger.

### **Hva gir oss rett til å behandle personopplysninger om deg?**

Vi behandler opplysninger om deg basert på ditt samtykke.

På oppdrag fra NTNU har NSD – Norsk senter for forskningsdata AS vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

### **Hvor kan jeg finne ut mer?**

Hvis du har spørsmål til studien, eller ønsker å benytte deg av dine rettigheter, ta kontakt med:

- Førsteamanuensis Helge Hillnhütter ved institutt for arkitektur og planlegging NTNU: [Helge.hillnhutter@ntnu.no](mailto:Helge.hillnhutter@ntnu.no)
- Vårt personvernombud: Thomas Helgesen, NTNU: [thomas.helgesen@ntnu.no](mailto:thomas.helgesen@ntnu.no)

Hvis du har spørsmål knyttet til NSD sin vurdering av prosjektet, kan du ta kontakt med:

- NSD – Norsk senter for forskningsdata AS på epost ([personverntjenester@nsd.no](mailto:personverntjenester@nsd.no)) eller på telefon: 55 58 21 17.

Med vennlig hilsen

Helge Hillnhütter  
Prosjektansvarlig

Lina Naoroz Bråten  
Student

-----  
-----  
**Samtykkeerklæring**

Jeg har mottatt og forstått informasjon om prosjektet [*Kvinnelige fotgjengere i Trondheim – Fysisk planlegging av byområder for opplevd trygghet*], og har fått anledning til å stille spørsmål. Jeg samtykker til:

å delta i intervju

Jeg samtykker til at mine opplysninger behandles frem til prosjektet er avsluttet

-----  
(Signert av prosjektdeltaker, dato)

# Vedlegg 4 – Spørreundersøkelse med planleggere

## **Kvinnelige fotgjengere og opplevd trygghet i Trondheim**

Denne undersøkelsen gjennomføres i forbindelse med en masteroppgave i Fysisk planlegging ved NTNU. Masteroppgaven undersøker kvinnelige fotgjengeres opplevde trygghet i Trondheim kommune og hvordan de fysiske omgivelsene påvirker trygghetsopplevelsen. Denne spørreundersøkelsen er rettet mot deg som arbeider med planlegging eller utforming av byområder i Trondheim. Undersøkelsen er anonym.

Undersøkelsen tar rundt fem minutter å svare på. Tusen takk for at du deltar! Ved spørsmål kan masterstudent Lina Naoroz Bråten kontaktes på: [linanb@stud.ntnu.no](mailto:linanb@stud.ntnu.no)

1. Hva er din arbeidsplass? (f.eks. avdeling i kommunen, arkitektkontor eller utbygger)
  
2. Hva er din rolle på arbeidsplassen? (F.eks. arkitekt, arealplanlegger, eiendomsutvikler)
  
3. Hvordan forstår du begrepet 'opplevd trygghet'?
  
4. Er opplevd trygghet et begrep som omtales og/eller brukes i planarbeid i din eller dine nærmeste kollegers arbeidshverdag?
  - *Ja – omtales og brukes*
  - *Ja – omtales*
  - *Nei*
  - *Vet ikke*
  
5. På en skala fra en til ti, hvor 1 er lavt prioritert og 10 er høyt prioritert, hvordan prioriterer dere opplevd trygghet blant fotgjengere i deres planarbeid?
  - *1*
  - *2*
  - *3*
  - *4*
  - *5*
  - *6*
  - *7*
  - *8*
  - *9*
  - *10*

6. På en skala fra en til ti, hvor 1 er lavt prioritert og 10 er høyt prioritert, hvordan prioriterer dere opplevd trygghet blant kvinner i by i deres planarbeid?

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10

7. Har du hørt om veilederen 'Tryggere nærmiljøer – en håndbok om kriminalitetsforebygging og fysiske omgivelser' utarbeidet av Kompetansesenter for kriminalitetsforebygging?

- Ja
- Nei

8. Bruker du/dere denne veilederen i deres planarbeid?

- Ja
- Nei

9. Er opplevd trygghet blant kvinner i by et tema dere diskuterer/har diskutert aktivt i deres planarbeid?

- Ja
- Nei
- Vet ikke

10. Er opplevd trygghet blant kvinner i by et tema dere diskuterer/har diskutert: (kryss av for de det gjelder for)

- Mellom kolleger
- I medvirkningsprosesser
- I et konkret prosjekt
- I utadrettet arbeid
- I andre settinger enn spesifisert over
- Nei

11. Har du andre kommentarer/noe du vil legge til?

Takk for ditt svar!

Dette er en anonym besvarelse. Det vil si at utsteder ikke kan koble dine svar mot din identitet.



