

Malin Henriksson

Ensam i mörkret. Gestaltningar av hållplatsen
i minnesarbeten om otrygghet med ungdomar

ur boken

Malin Henriksson & Christina Lindkvist (red.)

Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet

Arkiv förlag 2020
Pandoraserien XXVIII

FÖRSLAG PÅ KÄLLANGIVELSE:

Henriksson, Malin (2020) "Ensam i mörkret. Gestaltningar av hållplatsen i minnesarbeten om otrygghet med ungdomar", i Malin Henriksson & Christina Lindkvist (red.), *Kollektiva resor. Utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*, s. 57–68, Lund: Arkiv förlag, <https://doi.org/10.13068/9789179243517>.

Det här kapitlet ur en e-bok från Arkiv förlag distribueras fritt över internet genom *open access*. Titeln finns också tillgänglig i tryckt utgåva med ISBN: 978 91 7924 350 0.

Verket är upphovsskyddat enligt en upphovsrättslicens från Creative Commons: Erkännande-Ickekommersiell-IngaBearbetningar, som medger ickekommersiell användning och spridning i oförändrat skick så länge källan anges.

Arkiv förlag · Box 1559 · 221 01 Lund · BESÖK L Gråbrödersg 3 c, ipg
046-13 39 20 · arkiv@arkiv.nu · www.arkiv.nu

© Författarna/Arkiv förlag 2020
E-boksutgåva (PDF) 2020

Beständig länk till hela boken: <https://doi.org/10.13068/9789179243517>

ISBN: 978 91 7924 351 7

ISSN: 1404-000X

Ensam i mörkret. Gestaltningar av hållplatsen i minnesarbeten om otrygghet med ungdomar

MALIN HENRIKSSON

Du håller telefonen hårt i handen. 11 % batteri kvar.

Att stå ensam vid en hållplats sent på kvällen har de flesta varit med om. Det är en upplevelse som hos många väcker obehag och därför aktivt undviks. För dem som är beroende av kollektiva resor är hållplatserna ett måste. Att de utformas så att så många som möjligt kan utnyttja dem är därför viktigt ur ett tillgänglighetsperspektiv. Hållplatser kan se väldigt olika ut. De kan utgöras av en stolpe med hållplatsmärke vid en enslig väg, eller vara en del av en stor vänthall med tillhörande gallerior och restauranger. De kan vara befolkade och bemannade, eller folktomma, och erbjuda olika typer av väntkurer, bänkar och prång för resenären att uppehålla sig vid. De kan vara inomhus eller utomhus, kan nås via hissar, trappor, tunnlar och gångvägar. Som en del av den offentliga miljön implicerar de interaktion med andra människor. Beroende på hur hållplatsen är utformad, var den är lokaliserad och vilken tid på dygnet det är inbjuder den till olika typer av interaktion, välkommen eller oönskad.

När jag inom ramen för ett forskningsprojekt fick möjlighet att prata med ungdomar om hur de upplever otrygghet i utomhusmiljöer var det just hållplatsen som återkom i deras berättelser. Hållplatsen visade sig vara en plats där de ofta kände otrygghet. Särskilt i mörkret framstod andra människor vid hållplatsen som hotfulla, och trafiken som farlig. Flera berättade om strategier för att slippa känna sig rädda och för att få tiden att gå, som att ringa en vän eller lyssna på musik. I det här kapitlet analyserar jag ungdomars erfarenheter av kollektivtrafikens väntplatser med särskilt fokus på de strategier de använder sig av för att känna sig mer trygga.

Det finns flera skäl till att belysa just ungdomars upplevelser av otrygghet. Ungdomars och barns perspektiv på resande kommer sällan till uttryck varken i samhällsplaneringen eller i forskningen (Joelsson 2019; Cele och van der Burgt 2015). Inte heller i forskningen om upplevelser av våld och otrygghet i det offentliga rummet uppmärksammas ungdomar i särskilt hög grad (Aretun 2009). Samtidigt förflyttar sig ungdomar som grupp mer i offentliga miljöer än andra grupper och de vistas i högre grad utomhus. De är mer beroende av kollektivtrafik och är ute mer på kvällar och nätter än vad de flesta vuxna är. Slutligen är de också, oavsett kön, mer utsatta för våld utomhus än andra grupper. Genom att diskutera hållplatsen som en betydelsefull plats för ungdomars upplevelser av resande bidrar kapitlet därmed till diskussionen om vem som har möjlighet att fritt utnyttja det offentliga rummet och vem som på grund av upplevd otrygghet riskerar begränsas i sin vardagliga mobilitet.

Minnesarbete om otrygghet med ungdomar

Kapitlet bygger på sju gruppintervjuer med ett fyrtiotal ungdomar (killar, tjejer och transpersoner) mellan 13 och 20 år. Ungdomarna bodde i mellanstora städer och små orter i östra Sverige. I några fall var grupperna blandade sett till kön och i några fall deltog enbart killar eller tjejer.¹ Temat för intervjuerna var otrygghet och rädsla i utomhusmiljöer. För att underlätta samtal om detta potentiellt tunga och delvis abstrakta ämne användes metoden minnesarbete. Metoden utvecklades av den tyska sociologen och feministen Frigga Haug på 1970-talet (Haug 1999 [1983]). Syftet med minnesarbete är att synliggöra hur individuella erfarenheter i vardagslivet speglar sociala strukturer som kan kopplas till kön, klass och andra samhällspositioner (Henriksson et al. 2000; Widerberg 1995). Metoden går ut på att deltagarna i en grupp skriver individuella minnen på ett på förhand bestämt tema. Temat ska gärna vara så vardagligt som möjligt, och formulerat på ett sätt så att det är lätt att beskriva en egen erfarenhet eller minne, exempelvis ”en gång när jag ...” Minnena skrivs i jag-form, men läses sedan upp för gruppen i tredje form för att flytta erfarenheten från det egna jaget och göra det till en kollektiv erfarenhet. Efter att minnet

1. Intervjuerna gjordes inom ramen för ett projekt som leddes av Statens väg- och transportforskningsinstitut i samarbete med Östergötlands museum. Jag och en museipedagog agerade samtalsledare. Projektet resulterade i en utställning. Utställningen visades på en högstadieskola och två gymnasieskolor samt på Östergötlands museum under hösten 2016. För mer information, se Henriksson et al. 2016.

har lästs upp tolkar gruppen det tillsammans. Tolkningarna kan handla om att förstå varför personen i minnet gör som hen gör, andra sätt att göra något på, eller gemensamma erfarenheter av temat. Utgångspunkten är med andra ord att ett individuellt minne får ta plats i en kollektiv process. På så sätt kan minnesarbetet fungera både frigörande och medvetandehöjande. Eftersom att dela med sig av personliga erfarenheter kan vara utlämnande är det viktigt att gruppen upplevs som en trygg plats. Det är en utmaning när minnesarbetet används som en forskningsmetod. Det måste finnas beredskap för att hantera ibland svåra erfarenheter, men också att våga tolka något andra har varit med om.

Minnesarbete har potential att bidra till forskningen om rum, plats och mobilitet eftersom det kan synliggöra deltagarnas upplevelse av och relationer till fysiska miljöer. Hittills har detta inte gjorts i någon hög utsträckning. Ett undantag är Ann-Charlotte Palmgrens (2018) forskning om hur finska tonårsflickor i Åbo förhåller sig till offentliga platser. Genom en analys av flickors minnen av staden visar hon hur framför allt köpcentret och biblioteket fungerar som frigörande för flickorna. Här slipper de leva upp till förväntningar om hur de bör uppträda. I Palmgrens tillämpning av minnesarbete analyserar hon flickors minnen. Minnena har inte diskuterats med dem i grupp. I litteraturen om minnesarbete är det emellertid just samtalet som särskiljer metoden från andra kvalitativa metoder och skapar ett rum för frigörelse och erfarenhetsdelande.

I gruppintervjuer är det viktigt att kunna hantera frågor om trygghet i gruppen, liksom deltagarnas ovana vid att delta i forskningsstudier. Deltagarna är kanske inte intresserade av att prata om det valda ämnet, kan inte se hur det relaterar till de egna erfarenheterna eller så kan de känna sig otrygga i intervjusituationen i sig. I gruppintervjuer väcks också frågor om hur interaktionen fungerar mellan deltagarna och hur samtalsledaren kan skapa förutsättningar för öppenhet och respekt (Dahl 2014). Vi använde därför en del av tiden tillsammans med ungdomarna till lekfulla uppvärmningsövningar. Övningarna var tänkta att skapa associationer på temat otrygghet och skulle göra det lättare för deltagarna att ta plats i rummet. Den första delen av intervjuerna avslutades med att alla fick skriva ett minne på temat ”en gång när jag var ute på kvällen”. De uppmanades att skriva i jag-form men också att välja ett pronomen (han/hon/hen) som skulle användas när vi sedan skulle läsa upp minnena och tolka dem tillsammans. De flesta deltagarna skrev utan större problem ner någon form av minne. Totalt skrev de 36 minnen. Samtalsledarna skrev under en paus

om minnena till tredje person singular. Under den andra delen av träffarna läste samtalsledarna upp minnena ett och ett och lät ungdomarna diskutera dem tillsammans.

I de flesta gruppintervjuerna var diskussionerna livliga och intensiva. Minnena diskuterades med allvar samtidigt som igenkännande skratt och delandet av liknande erfarenheter också gavs rum. Ofta delade ungdomarna med sig av strategier de hade för att komma hem på ett tryggt sätt, eller för att hantera känslor av otrygghet. Som jag beskrev inledningsvis visade sig upplevelsen av att vänta på buss eller pendeltåg vara ett vanligt förekommande tema i intervjuerna. I det följande kommer jag att ge exempel på ungdomarnas minnen där hållplatsen figurerade. Jag kommer visa vilka känslor som hållplatsen väcker samt vilka strategier ungdomarna använder sig av för att hantera hållplatsen som miljö.

Att analysera ungdomars upplevelser av hållplatsen

För att kunna analysera ungdomars upplevelser av hållplatsen behövs en förståelse av vilken typ av plats hållplatsen är. Några aspekter av hållplatsen vill jag särskilt betona. För det första är det en plats där väntan är central. För vissa är väntan positiv, den kan innebära en paus och en möjlighet att koppla av. Men väntan kan också upplevas negativt, som tråkigt, men också som utelämnande då kroppen blir synlig för andra att betrakta, värdera och i vissa fall konfrontera. Väntan upplevs vidare olika beroende på årstid och tid på dygnet (Beckman 2009; Gilboa Runnvik 2014). För det andra förknippas platser som hållplatsen ofta med minnen. Forsberg (2005) påpekar att människor bär med sig minnen från olika typer av rum som de tidigare befunnit sig i, minnen som kan vara tydliga eller oartikulerade och lagrade i kroppen. Dessa minnen är ofta känsloladdade. Om du varit med om en obehaglig situation vid en specifik plats kommer det att påverka upplevelsen av den platsen, kanske för resten av livet. Den genusvetenskapliga forskningen har uppmärksammat att många kvinnor bär med sig både egna och andras upplevelser av sexuella trakasserier när de rör sig utomhus (Sandberg 2011; Andersson 2005; Grahn 1999). Bissell (2009) menar att det ofrånkomligen uppstår känsloladdningar, *affekter*, när artefakter, platser och individer interagerar. Ibland är affekterna lustfyllda, och ibland präglas interaktionen av aversion eller likgiltighet. Bissell påtalar särskilt att negativa affekter kan uppstå när individer som avviker från normen möter en fysisk miljö. Exempelvis kan en hiss som är ur funktion vid en station väcka stor frustration och ovisshet hos en

person som på grund av funktionshinder inte kan använda trappor, så som Egard och Hansson visar i sitt kapitel i denna bok. För en person som går obehindrat kan samma trasiga hiss passera helt obemärkt.

Vidare är begreppet ”mobilitetsstrategier” centralt för min analys (Kesselring 2006). Jag använder begreppet för att beskriva hur individen utifrån tillgängliga resurser som erfarenhet, kognitiv förmåga och ekonomiska tillgångar utvecklar strategier för att kunna genomföra de resor hen företar sig. Att kunna röra sig fritt påverkas av samhälleliga strukturer och maktrelationer och vissa sociala grupper har det svårare att vara mobila. Samtidigt har individen möjlighet att påverka sin mobilitet. Mobilitetsstrategier handlar därmed om hur man på olika sätt söker hantera situationer som gör resandet potentiellt svårt. Jag använder begreppet för att visa hur ungdomar hanterar känslor av otrygghet som uppstår när de ska ta sig hem på kvällen eller när det är mörkt.

Min utgångspunkt är att när resenärer vistas på hållplatsen, agerar de i linje med vad den fysiska utformningen av platsen tillåter, vilken tid på dygnet det är, samt var andra resenärer befinner sig och vad de uttrycker. De förhåller sig vidare till sina egna erfarenheter och minnen av hållplatsen. Vad var det då som ungdomarna lyfte fram i sina minnen om hållplatsen? Temat för återstoden av kapitlet är hur ungdomarna samtalar om och minns denna mångfacetterade plats.

Att missa bussen

Hur ungdomarna upplevde att vara ute när det är mörkt varierade beroende på bland annat kön/könsidentitet, ålder och bostadsort. De yngre hade färre erfarenheter av att vara ute själva, medan det för de äldre var en vanlig erfarenhet. Deras minnen handlade ofta om att ta sig hem från klubbar och uteställen och ibland var alkohol inblandat. De yngres minnen handlade istället mer ofta om att känna sig rädd och utsatt i trafikmiljön. De yngre eleverna bodde i högre utsträckning på landet, vilket berodde på att skolan vi träffade dem på låg en bit utanför en medelstor stad. I deras närområde saknades ofta separerade vägar för gång- och cykeltrafik, bilarna körde med höga hastigheter och generellt var vägarna och hållplatserna dåligt belysta. Ett minne från en trettonårig kille berör detta tema:

En gång på vintern på morgonen var det kolsvart och bussen åkte förbi utan att se honom. Och han hade ingen nyckel. Men som tur var kunde mamma hämta honom. Och skjutsa honom till skolan. (Minne 1, kille, 13 år)

Minnet belyser två aspekter av ungas möjlighet att vara mobila på egna villkor. Dels är det den byggda miljön, där busshållplatsen inte erbjuder belysning, ett hinder som bidrar till att killen som skriver minnet inte kunde ta sig till skolan själv med buss denna morgon, och dels handlar det om möjligheten att få skjuts av föräldrar. I samtalet om minnet nämner några av ungdomarna att de har reflexvästar på sig när det är mörkt för att göra sig synliga. Andra berättar om hur de håller upp mobiltelefonen för att påkalla chaufförens uppmärksamhet. Det är exempel på mobilitetsstrategier som gör det möjligt att hantera en dåligt upplyst hållplats. De lyfter vidare att de få avgångar som erbjuds gör att det uppstår problem när man missar bussen. En deltagare säger ”om man missar bussen är det kört, för jag bor på landet”. Den tillgängliga mobilitetsstrategin för killen i minnet blir således att ringa mamman, som kunde skjutsa just den här morgonen. Även om flera ungdomar använder sig av mobilitetsstrategin att ringa en förälder upplevs samtidigt situationen som pinsam. Deltagarna som just börjat högstadiet är nyblivna tonåringar. Att vilja vara självständig hör till åldern. Samtidigt kan det också vara bekvämt att ha föräldrar som ställer upp när det är svårt att passa tider. En kille berättar att föräldrarna tröttnat på att skjutsa, ”jag har redan missat bussen två gånger så jag får ingen mer skjuts”. Att kunna ta sig till skolan på egen hand är ett sätt att utveckla en självständighet (Mikkelsen och Christensen 2009; van der Burgt och Cele 2014).

I ett annat minne berättar en sjuttonårig tjej om en promenad i mörkret när bussen inte dykt upp.

Hon var på väg hem och skulle ta bussen. När hon kom till busshållplatsen så väntade hon i flera minuter men den kom inte. Nästa buss skulle komma om 20 minuter så hon ringde mamma för att säga att hon kommer hem för sent. Hon hade ljugit om var hon var under kvällen så hon kunde inte be om skjuts från stationen som var långt ifrån där hon sa att hon var till mamma. Hon gick istället och det var mörkt och lite obehagligt där. Hon såg några killar men som tur var så skrek de inte på henne. Hon kom hem sedan efter ett tag. (Minne 2, tjej, 17 år)

Minnet möts av igenkänning i gruppen. I samtalet om minnet bekräftar flera personer att de också undvikit att höra av sig till föräldrar även om de egentligen hade velat det. En tjej menar att mammans tillit är viktig för att hon ska kunna röra sig fritt om kvällarna. Att behöva höra av sig och visa att man brutit mot tidigare överenskommelser riskerar att minska det egna utrymmet. En tjej kommenterar minnet: ”jag har gjort det massor av gånger. Jag säger att jag är närmre. Men jag känner att

den personen kanske kunde haft en backup-plan utifall det skulle hända [något]. Jag kan inte ringa mamma för jag har ljugit för henne.”

Att ljuga för föräldrar kan i sig tolkas som en mobilitetsstrategi som gör det möjligt att vara utomhus på egna villkor. Det kan också sägas vara ett uttryck för hur ungdomar formar sin självständiga mobilitet. Istället för att vänta på nästa buss och utsätta sig för vad som uppfattas som en lång väntan på en mörk och obehaglig plats använder personen sig av mobilitetsstrategin att promenera hem.

I minnet tolkas mötet med en grupp killar som hotfullt. Personen uttrycker det som att det är skönt att slippa bli ropad på, något som flera benämner som att bli ”*cat-called*”. Det verkar vara en vanlig erfarenhet för framför allt unga tjejer. Annars är det kännetecknande för flera av minnena att ungdomarna inte konkret uttrycker vad det är som man befärs ska hända. Det uttrycks ofta som ”om nåt skulle hända”. Detta ”något” är diffust. I samtalen blir det dock tydligt att det är någon form av sexuellt våld det handlar om.

Helg på hållplatsen

Flera av ungdomarna som vi intervjuar tar pendeltåget från den lilla orten de bor på till stan på helgerna. På kvällen blir pendeltågsstationen en plats som man måste förhålla sig till på ett nytt sätt. Stämningen är annorlunda mot på dagen. En tjej minns en gång hon var på väg hem sent och var tvungen att gå igenom stationen:

En gång var hon på väg hem från stan och tog tåget sent på kvällen. Det gick bra på tåget men på stationen hemma var det ett killgäng. De gjorde inget men det var mörkt och nån hade skurit upp hennes cykelsadel. Cykelläset var fast så hon fick stå där och kämpa rätt länge medan de var runt omkring henne och tog sina moppar. Då kände hon sig väldigt rädd och cyklade så snabbt hon kunde. De killarna var säkert schysta men det är svårt att inte känna sig hotad när de är fem stora killar och hon är en ensam tjej på 155 cm och det är fredagskväll. (Minne 3, tjej, 14 år)

Detta minne är ett exempel på det som Gilboa Runnvik (2014) benämner som ”rummets rytmt”, det vill säga hur platsen förändras under dygnet. Olika personer rör sig på olika tider och med olika syften. Det som är en trygg plats på morgonen kan tolkas på ett helt annat sätt en annan tid på dygnet. Att det är fredagskväll tolkas som betydelsefullt av tjejen som skriver minnet. Det kan ha att göra med att fler ungdomar vistas på stationen

på just helgkvällar. Det offentliga rummet spelar en viktig roll för många ungdomars sociala liv. Att röra sig i kollektivtrafiken innebär en möjlighet att träffa vänner, men kan också erbjuda en avskild stund och avkoppling från hemmet. Samtidigt innebär det också att vissa ungdomar kan upplevas ta rummet i besittning på ett sätt som utesluter andra. För tjejen som skriver minnet leder det till att rummet inte är tillgängligt för henne. Att cykeln är vandaliserad förstärker känslan. Hon vill ta sig bort från platsen, och från killgänget, så snabbt som möjligt. Att cykla hem så snabbt hon kan var sättet hon hanterade situationen på.

När minnet diskuteras i grupp är det just hur man ska hantera andra personer på stationen som blir centralt i samtalet. Även om killgäng generellt tolkas som jobbiga att stöta ihop med tolkas deras närvaro som normaliserad. Eftersom unga festar utomhus då de inte har tillgång till vuxenvärldens offentliga rum, har de en anledning att vistas exempelvis på stationen. Vuxna som är utomhus på kvällen tolkas som mer obehagliga. En tjej säger: ”Om man är över 30 är det konstigt att vara ute på kvällen. Unga har mer anledning att vara ute på stan på kvällen, om de festar. Men inte äldre.” En annan deltagare menar att alla ser ”skumma ut klockan elva en lördagskväll”. Framför allt äldre män framstår som obehagliga på kvällarna. Det är något som återkommer i samtliga gruppintervjuer.

En strategi som ungdomarna använder sig av för att det ska kännas bättre att vara i miljöer som pendeltågsstationer är att försöka ställa sig nära vuxna som tolkas som snälla. Om man står nära vuxna kan det uppfattas av andra som att man är en familj, resonerar de. Att ställa sig i närheten av ett ungdomsgäng är dock otänkbart eftersom det skulle dra oönskad uppmärksamhet. Ungdomarna uttrycker också en önskan om fler trygga vuxna på stan på kvällen, exempelvis nattvandrare eller stationsvårdar som kan ha ansvar specifikt för tryggheten runt hållplatsen.

På kvällen blir hållplatsen alltså en plats där bland annat ungdomar umgås vilket leder till att andra resenärer känner sig otrygga. Även mörkret på kvällarna förknippas tydligt med otrygghet för ungdomarna. Mörker i sig framstår som något otäckt men också andra människor, trafik och enslig miljö. En femtonårig tjej beskriver i ett minne hur det kan vara att vänta på bussen en mörk kväll:

Hon väntade vid en mörk busshållplats, inte speciellt nära hus. Det kom två killar och hon kände lite obehag. Men ingenting hände. Men hon blev ändå lite orolig eftersom det var en bit ifrån människor. Hon ringde sin kompis när hon såg dem komma. Bara för att ha någon att prata med och att de skulle se att hon hade det. (Minne 4, tjej, 15 år)

I minnet uttrycks på flera sätt en liknande upplevelse som ovan diskuterades i förhållande till pendeltågsstationen. Att vara ensam på en plats där killar vistas får vissa resenärer, ofta tjejer, att känna sig utsatta. Här tvingas tjejen dröja sig kvar och vänta på bussen trots att hon är rädd. Att snabbt ta sig därifrån är inte en användbar mobilitetsstrategi när man är beroende av bussen för att ta sig hem. Att hållplatsen är mörk och avskild, samt att det är få människor i rörelse gör miljön än mer skrämmande. För att hantera väntan använde tjejen mobilen som en mobilitetsstrategi.

Flera deltagare instämmer i att det är skönt att prata med en vän när man är ensam. Det är viktigt för dem att kunna signalera till andra vid hållplatsen att någon vet var man är. I en intervju säger en kille i trettonårsåldern att ”man kan prata med sig själv om mobilen är urladdad”. Några av ungdomarna har utvecklat kodord de kan säga till vännen i andra änden så att den vet var hen är och hur långt det är hem utan att avslöja det för någon utomstående. Mobilen används också för att antingen lyssna på musik eller låtsas göra det. Att ha hörlurar på sig signalerar till omvärlden att man inte vill prata. Fördelen med att lyssna på musik är att den stänger ute obehagliga ljud, ”då blir man lugn”, som en trettonårig kille säger.

Att ta avstånd från otrygghet

Slutligen vill jag lyfta fram att även om erfarenheter av otrygghet var ett genomgående drag i minnena såväl som i intervjuerna fanns det också tillfällen när deltagarna tog avstånd från denna känsla. Ett exempel är ett minne från en kille som går andra året på gymnasiet.

Det var en sen kväll mitt i veckan när han var på väg hem från en kompis. Han satt ensam på resecentrum och väntade 30 minuter på sin buss och han kände ingen oro eller något liknande. (Minne 5, kille, 17 år)

Både minnet och samtalet om det präglades av en svårighet att prata om otrygghet, men också av ett avståndstagande mot detsamma. I minnet framhåller killen att han inte kände oro. Kanske ville han ge en bild av väntan som något odramatiskt och vardagligt. När framför allt de äldre killarna talade om hur det är att vara ute på kvällen, verkade det vara viktigt att framhålla att de sällan kände sig otrygga. Kontrasten var stor mellan killarnas diskussion och samtalen i de grupper som dominerades av tjejer. Med undantag för killarna i övre tonåren hade de flesta deltagarna mycket att säga på temat otrygghet och återgav dessutom flera berättelser om vad de varit med om när de varit ute sent. Det pekar på att framför

allt unga tjejer är vana att reflektera kring teman som otrygghet och rädsla, något som uppmärksammats i tidigare forskning om hur kvinnor talar om att röra sig i offentliga miljöer (Sandberg och Rönnblom 2013; Listerborn 2002). Det finns en risk att rädslan för att röra sig ute själv på kvällarna normaliseras hos unga kvinnor vilket kan leda till att deras mobilitet begränsas, antingen av dem själva eller av föräldrar och vänner. Att bekräfta rädslan som normal kan också, som Sandberg och Rönnblom (2013) påpekar, innebära att ansvaret för att undvika otrygga situationer faller på kvinnorna själva snarare än på samhället i stort.

Slutsatser

Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för att möjliggöra ungdomarnas självständiga mobilitet (Mikkelsen och Christensen 2009; van der Burgt och Cele 2014). Kollektivtrafiken kan upplevas som en trygg miljö, avskild från utomhusmiljön. Men att vänta på bussen, tåget, tunnelbanan eller spårvagnen innebär många gånger att ungdomar känner sig otrygga. Flera av de minnen och samtal om minnen som ungdomarna förmedlar berör situationer då det inte hänt något allvarligt. Fysiskt våld är ovanligt, likaså verbala konfrontationer, även om det också förekommer. Men medan det händer lite i det fysiska rummet händer det istället mycket inuti ungdomarna. Många upplever rädsla och obehag och använder sig av olika mobilitetsstrategier för att hantera känslorna. I det här kapitlet har jag belyst några av dessa mobilitetsstrategier, som att gå hem i mörkret istället för att vänta vid en obehaglig hållplats, ringa en vän eller lyssna på musik, att så snabbt som möjligt ta sig ifrån hållplatsen, eller att ringa en förälder och be om skjuts.

Mobiltelefonen spelar en central roll i ungdomarnas bruk av mobilitetsstrategier. Den används för att be föräldrar om skjuts vid behov eller som ficklampa i mörkret. Den används också för att skapa en egen och trygg zon i det offentliga rummet när det upplevs som otryggt. Att ringa en vän gör det lättare att glömma känslan av utsatthet som många hänvisar till. Att prata med någon är också ett sätt att visa att man inte är ensam för en potentiell förövare. Några ungdomar har vidare utvecklat koder för att meddela framför allt vänner var man är. Mobilen används slutligen för att hantera väntan och utgör ett viktigt tidsfördriv. Mobiltelefonen kan på så sätt möjliggöra en trygg mobilitet för en grupp som vistas mycket i det offentliga rummet. Ofta framställs mobiltelefoner som ett hot mot

ungdomars välmående och kopplas ihop med depressioner, mobbning och sömnsvårigheter.² Det här kapitlet ger en annan bild av mobiltelefonen. Åtgärder som att öka möjligheten att använda telefoner i offentliga miljöer, till exempel genom gratis wi-fi och laddstolpar vid busshållplatser och på tågstationer kan bidra till att öka ungdomars känslor av trygghet. En annan rekommendation som kan stärka ungdomars upplevelse av trygghet är en ökad vuxennärvaro i kollektivtrafiken. Trygghetsvärdar har med goda resultat prövats av bland annat SL i Region Stockholm. För att trygghetsvärdarna faktiskt ska bidra till trygghet för ungdomar är det dock viktigt att de inte har som uppgift att kontrollera om resenärer har giltigt färdbevis, så som väktare och kontrollanter. Det skulle till och med få motsatt effekt. Det är vidare viktigt att trygghetsvärdar finns vid hållplatserna och miljöerna runt hållplatserna och inte enbart ombord på fordonen.

En central utgångspunkt för att förstå att individer upplever fysiska platser olika är att de bär med sig tidigare minnen och berättelser om platserna när de tolkar dem (Forsberg 2005). Minnesarbetet som metod bidrar till att dessa minnen kan artikuleras och möjliggör för individen att se att hen finns i ett socialt sammanhang, där till synes individuella känslor och erfarenheter visar sig vara delade med andra. Genom minnesarbetet gav vi ungdomarna en möjlighet att dela med sig av erfarenheter av att röra sig utomhus på kvällen och gemensamt utforska strategier för att undvika eller hantera obehagliga situationer. På så sätt kan enskilda individers mobilitetsstrategier bli en kollektiv resurs. Deltagarna inspireras av varandra, funderar kring hur strategierna kan utvecklas och prövar kanske dem själva när tillfälle ges. Det kan fungera frigörande, som ett sätt att hantera och övervinna otrygghet. Samtidigt finns det en risk att känslor av otrygghet normaliseras när de ges stort utrymme. Kanske blir det svårt för en tjej att hålla fast vid en känsla av trygghet när andra tjejer påtalar hur otrygga de känner sig när de rör sig i det offentliga rummet.

2. Se exempelvis Statens medieråds rapport *Ungar och medier 2019* som pekar på att ungdomar använder medier som mobiltelefoner och surfplattor allt mer.

Litteratur

- Andersson, B. 2005. *Risk. Om kvinnors erfarenhet och fysisk planering*. Linköping, Centrum för kommunstrategiska studier, Linköpings universitet.
- Aretun, Å. 2009. *Ungdomars utsatthet i bostadsområden. Trygghetsprinciper för fysisk planering*. Linköping, Linköping University Electronic Press.
- Beckman, A. 2009. *Väntan. Etnografiskt kollage om ett mellanrum*. Göteborgs universitet.
- Bissell, D. 2009. Conceptualising differently-mobile passengers: geographies of everyday encumbrance in the railway station. *Social and Cultural Geography*, 10(2), 173–195.
- Cele, S., van der Burgt, D. 2015. Participation, consultation, confusion: professionals' understandings of children's participation in physical planning. *Children's Geographies*, 13(1), 14–29.
- Dahl, E. 2014. *Om miljöproblemen hänger på mig. Individer förhandlar sitt ansvar för miljön*. (Avh.) Linköpings universitet.
- Forsberg, G. 2005. Den genderiserade staden. I Friberg, T., Listerborn, C., Andersson, B., Scholten, C. (red.), *Speglingar av rum. Om könskodade platser och sammanhang*. Stockholm, Symposion.
- Gilboa Runnvik, A-C. 2014. *Rum, rytm och resande. Genusperspektiv på järnvägsstationer*. (Avh.) Linköping, Linköping University Press.
- Grahn, W. 1999. *The terms of travelling. Gender and public transport*. Paper vid Urban Transport Systems, KFB-konferens i Lund 7–8 juni 1999.
- Haug, F. 1999 [1983]. *Female sexualization. A collective work of memory*. London, Verso.
- Henriksson, M., Jansson, M., Thomsson, U., Wendt Höjer, M., Åse, C. 2000. I vetenskapens namn. Ett minnesarbete. *Kvinnovetenskaplig tidskrift*, 20(1), 5–25.
- Henriksson, M., Friberg, E., Kusmin, E., Otterbeck, E. 2016. "Om nåt skulle hända". *Ett gestaltungsprojekt om ungas upplevelser av otrygghet i utemiljöer*. Linköping, Östergötlands museum.
- Joelsson, T. 2019. Hypermobile, sustainable or safe? Imagined childhoods in the neoliberal transport system. I Scholten, C. L., Joelsson, T. (red.), *Integrating gender into transport planning. From one to many tracks*, s. 221–248. Cham, Palgrave Macmillan.
- Kesselring, S. 2006. Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world. *Environment and Planning A*, 38(2), 269–279.
- Listerborn, C. 2002. *Trygg stad. Diskurser om kvinnors rädsla i forskning, policyutveckling och lokal praktik*. (Avh.) Göteborg, Chalmers tekniska högskola.
- Mikkelsen, M. R., Christensen, P. 2009. Is children's independent mobility really independent? A study of children's mobility combining ethnography and GPS/mobile phone technologies. *Mobilities*, 4(1), 37–58.
- Palmgren, A-C. 2018. Tystnader och synliggöranden kring staden. Tonårsflickors minnen om urbana platser och könade möten. *Tidskrift för genusvetenskap*, 39(1), 52–72.
- Sandberg, L., 2011. *Fear of violence and gendered power relations. Responses to threat in public space in Sweden*. (Avh.) Kulturgeografiska institutionen, Umeå universitet.
- Sandberg, L., Rönnblom, M. 2013. Afraid and restricted vs bold and equal: women's fear of violence and gender equality discourses in Sweden. *European Journal of Women's Studies*, 20(2), 189–203.
- van der Burgt, D., Cele, S. 2014. Barnen och stadsrummet: Relationer mellan kompetens, ålder och delaktighet. *Sociologisk Forskning*, 51(1), 29–46.
- Widerberg, K. 1995. *Kunskapens kön. Minnen, reflektioner och teori*. Stockholm, Nordstedts.