

Trygga Stationer

Kort sammanfattning och förslag till åtgärder

Syfte

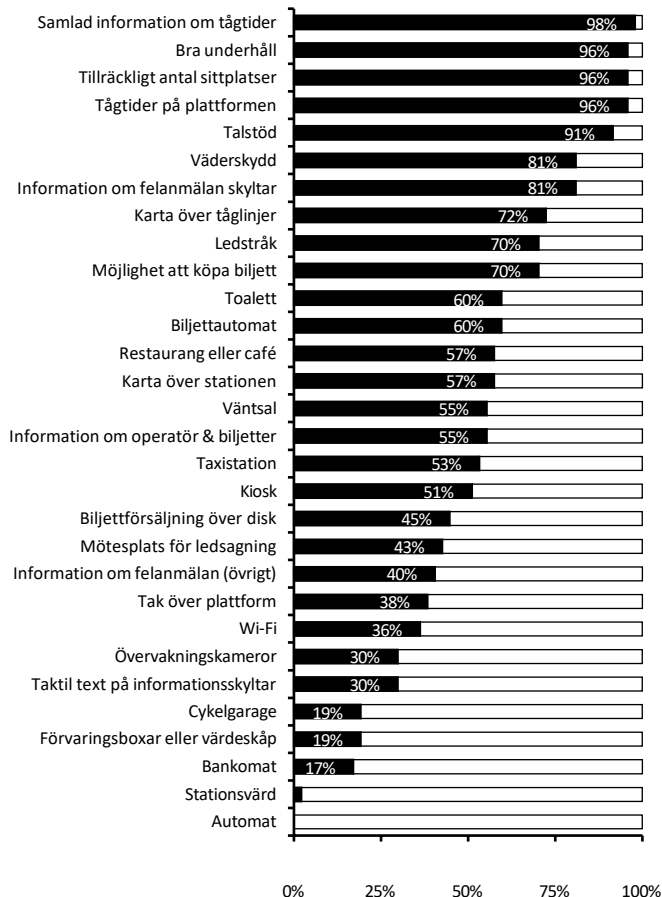
Att utvärdera effekten av stationsmiljön för brott och resenärers trygghet. Vilka egenskaper hos den byggda och sociala miljön på järnvägsstationer påverkar resenärers säkerhet och trygghet?

Metod och Data

Studien omfattar 47 stationer i centrala och Södra Sverige som inkluderar 28 olika kommuner. Studien inleddes år 2021 då två litteraturstudier genomfördes samt intervjuer med nyckelpersoner för att utforska redan existerande kunskap. Två oberoende enkätundersökningar har genomförts där 4893 respondenter deltog för att undersöka utsatthet för brott, trygghetsuppfattningar och rekommendationer för att förbättra säkerheten under tågresor. Logistiska regressionsmodeller användes för att ta reda på faktorer som påverkar trygghet och brottsutsatthet, där både individuella egenskaper, stationsegenskaper och dess omgivning beaktades.

Resultat

Sveriges järnvägsstationer är generellt sett bra vad gäller flera aspekter. Nästan alla stationer erbjuder bra information om avgångs- och ankomsttider för tågen med realtidsuppdateringar (98% har centralt samlad information för detta). Stationerna är ofta väl underhållna (enligt 70% av resenärerna och 96% enligt fältarbete) när det kommer till städning, klottersanering, krossat glas, oavsett om det är flera operatörer. De flesta har även anpassningar för personer med olika funktionsnedsättningar, exempelvis ledstråk i marken (70% av stationerna) och talstöd för information (91%). Figur 1.



Figur 1 – Stationernas egenskaper.

Kunskap i Sverige och i omvärlden

Två litteraturöversikter från oss visar att säkerheten och tryggheten påverkas av stationsmiljön och dess design, men också att det är en komplex interaktion mellan flera olika faktorer:

- * Tryggheten ökar när andra passagerare eller personal är närvarande
- * Öppen design med fria siktlinjer och bra belysning ökar säkerheten och den upplevda tryggheten
- * Tekniska lösningar som övervakningskameror och nödlarm är betydelsefulla.
- * Individuella faktorer som kön och tidigare utsatthet påverkar trygghetsupplevelsen.

Vi genomförde också 10 intervjuer med olika nyckelpersoner inom tågtrafiken:

- * Förvaltning och styrning av stationen, samverkan mellan aktörer, samt tjänster och funktioner på stationen var faktorer som de flesta lyfte upp som viktiga för säkerhet och trygghet.
- * Brist på samordning och tydlig ansvarsfördelning ansågs vara hinder för effektivt arbete.

De kriminogena omständigheterna

Arbetet med polisdata avslöjade svårigheter med att kartlägga brott i stationsmiljöer. Polisdata visar att:

- * Skadegörelse var den vanligaste brottstypen runt stationerna (42%).
- * Egendomsbrott, särskilt stölder, följde som den näst vanligaste kategorin (33%).
- * Öppna drogmarknader och drog- samt vapenrelaterade brott var också problematiska (21%).

Brottsmönster varierar beroende på säsong, veckodag, och tid på dygnet:

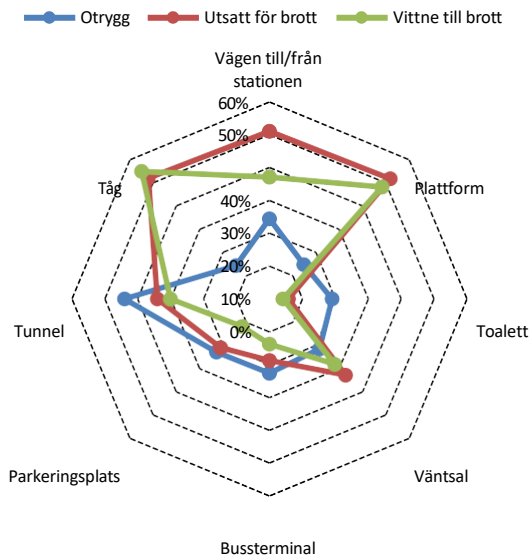
- * Sommaren och hösten såg ökade brottsnivåer medan det minskade under vintern.
- * Majoriteten av brotten inträffade på kvällen, framför allt mellan kl. 20:00-00:00.
- * Fredagar och lördagar visade högre brottsaktivitet.

Slutsatser av att arbeta med polisdata:

- * Att enbart förlita sig på polisstatistik kan ge en snedvriden bild då mindre ordningsstörningar ignoreras, men de kan påverka trygghet och resande.
- * Ger inte ett underlag för intervention.

1. De två trygghetsenkäter vi genomförde visar att:

- * 14% har blivit utsatta för brott när de rest med tåg under de senaste 5 åren, där de vanligaste brottstyperna var stalking (bli förföljd) och sexuella trakasserier.
- * 34% känner sig otrygga när de reser med tåg och upplever rädsla över att bli utsatta för brott.
- * 33% har blivit vittne till brott när de rest med tåg under de senaste 5 åren, där de vanligaste var hot eller hatbrott och våld.
- * Brottsutsatthet var högre på tåget och plattformen, där majoriteten ändå kände sig trygga, vilket indikerade en diskrepans mellan upplevd otrygghet och faktisk viktigmisering.
- * Otrygghet bland resenärer var främst kopplad till tunneln och vägen till eller från stationen, där resenären känner sig mer ensam och utelämnad (Figur 2).



Figur 2 – Otrygghet, utsatthet för brott och vittnen till brott.

- * Ingen personal, dålig belysning, bristande underhåll, och närvaro av berusade eller påverkade personer påverkade tryggheten negativt. Resenärer från stationer som har problem med aggressivt tiggeri kände sig också mer otrygga.
- * Kvinnor, unga och HBTQI-personer löper en högre risk att bli utsatta för brott än män, särskilt brott av sexuell karaktär som stalking och sexuella trakasserier, men även hot eller hatbrott.
- * HBTQI-personer jämfört med icke HBTQI-personer - det finns en mismatch mellan viktigmisering (sexuellt trakasserier) och otrygghet (rädd för rån)
- * Det är stora skillnader vad gäller trygghet under dagtid respektive kvällstid - 36% känner sig ofta eller alltid otrygga på dagtid när de reser med tåg, medan samma siffra under kvällstid är 60%. Störst är skillnaden på vägen till/från stationen.
- * De som reser med tåg ofta (4-7 dagar i veckan) känner sig mer otrygga och har blivit mer utsatta för brott.

Vad gör en station trygg:

- * Trygga stationer var större och hade oftast övervakning, personal, bra belysning, och olika serviceutbud som restauranger, caféer eller kiosker. De hade tydlig information och skyltning samt ofta en väntsal eller annat väderskydd.
- * Platserna där resenärerna kände sig mest trygga var på tåget och på plattformen.
- * Flera av de trygga och säkra stationerna låg på sträckan mellan Nyköping C och Linköping C. Men vi ser också att det finns en stor variation från en station till en annan på samma sträcka.

Vad gör en station otrygg:

- * Otrygga stationer var små, ödsliga i rurala kontext, och hade problematiska omgivningar som t.ex. öppna drogmarknader, hög brottslighet och arbetslöshet. De hade ofta tunnlar/broar, dålig belysning, brist på underhåll och ingen personal närvarande på stationen.
- * Platserna där resenärerna kände sig mest otrygga var i tunneln (44%), på vägen till/från stationen (24%), och på parkeringsplatsen (23%).
- * Flera av de otrygga och osäkra stationerna låg på sträckan mellan Falköping C och Göteborg C – men på denna sträcka fanns även trygga stationer.

Rekommendation från resenärerna:

- * Ökad personal, övervakningskameror och närvaro av polis eller vakter är de mest önskade förbättringarna från resenärerna = social kontroll
- * Bättre belysning på stationer och förbättrat underhåll

efterfrågas.

- * Möjligheten att rapportera problem eller få hjälp via appar, en "hjälpknapp", ett gemensamt telefonnummer, eller andra digitala lösningar är önskvärdt.

Särskilda grupper och behov:

- * Personer med allergier efterfrågar speciella områden på tågen och avskilda platser där allergener undviks.
- * Yngre kvinnor i glesbygd vidtar fler försiktighetsåtgärder än de i städer.
- * HBTQI-kvinnor är mest otrygga, och deras främsta rädslor inkluderar stalking och hot eller hatbrott.
- * Unga kvinnor i glesbygd känner sig tryggare men löper ändå högre risk att bli viktigmiserade.
- * Personer med olika funktionsnedsättningar är mer utsatta för brott och känner sig mer otrygga än andra.

Rekommendationer från forskningsgruppen:

Dessa rekommendationer är generella riktlinjer. Notera att vi måste skraddarsy åtgärder för varje station och kontext. Stationen utgör ett komplext system inom en kontext där säkerhet är resultatet av både människors egenskaper och miljön. Rädsla och utsatthet påverkas av samspel mellan olika faktorer, från mikro- till makronivå. Eftersom stationerna ingår i ett komplext system är det viktigt att överväga varje delsystem för sig men också se hela systemet. Det innebär att vi måste ta hänsyn till interaktionen mellan olika komponenter för att effektivt förbättra säkerheten och tryggheten.

Åtgärder mot sexuella trakasserier och stalking

- * Aktivera platser som har mest problem (tomt, isolerat, dåligt belyst), ta hänsyn till dygnets alla timmar.
- * Se till att det finns bra belysning på stationer och dess omgivande områden för att öka överblicken och synligheten.
- * Lansera säkerhetskampanjer och uppmana resenärer att vara medvetna om sin omgivning och rapportera misstänkt beteende eller ingripa vid incidenter.
- * Undersöka vilken typ av teknologi som bör användas för att åtgärda olika typer av problem (övervakningskameror kan vara bra på parkeringsplats, till exempel)
- * Anpassade åtgärder för särskilt utsatta grupper och stationer.

Åtgärder mot stölder och rån:

- * Notera säsongsvariation vad gäller stölder och rån
- * Informera resenärer om riskerna för stöld och hur man skyddar sina ägodelar.
- * Identifiera specifika platser (till exempel, på plattformar) där bättre övervakning behövs. Övervakade parkeringsplatser på mindre, isolerade stationer.
- * Placera sittplatser så att passagerare kan observera omgivningen och avskräcka potentiella tjuvar.
- * Placera cykelparkering vid platser med mycket aktivitet och där de syns väl för att öka den naturliga övervakningen.

Åtgärder mot våld och hot eller hatbrott:

- * Undersöka vilken typ station vi har (är det en brottsutstrålare eller en brottsattraherande station?)

* Installera nödknappar eller nödtelefoner på platser där konflikter kan uppstå (ex. plattformen, tåget, och väntsalen) för att möjliggöra snabb respons och hjälp.

* Träna stationens personal för att agera på ett förebyggande sätt och deeskalera potentiella konflikter eller våldsamheter.

* Använd övervakningskameror för att övervaka områden på stationen som plattformen och övergångsområden. Öka närvaron av säkerhetsvakter och polis på stationerna, särskilt under tider med ökad risk (20:00-00:00).

* Skapa eller förbättra siktlinjer för att möjliggöra naturlig övervakning. Använd transparenta skydd för väntområden.

Åtgärder mot aggressivt tiggeri & påverkade personer:

* Identifiera de specifika grupperna som skapar problem för resenärerna och skraddarsy åtgärder för varje grupp. Till exempel, samarbete med socialtjänsten och andra organisationer för att adressera problem med hemlöshet och alkoholberoende.

* Tydlig information om förbudet beteende ökar medvetenheten och möjliggör passagerare att ingripa eller larma om säkerheten.

* Bra belysning på och runt stationerna för att minska mörka hörn och gömställen i stationsområdet.

Åtgärder mot skadegörelse:

* Effektivt underhåll och snabbt hantera skador och brister för att hindra mindre problem från att utvecklas till mer omfattande skadegörelse.

* Övervakningskameror och god belysning på platser som är extra utsatta för skadegörelse, ex. tunnlar, trappuppgångar och plattformsförbindelser.-

* "Adoptera en station", och andra initiativ som aktiverar det lokala samhället och förbättrar säkerhet och trygghet. Använda konst som en utgångspunkt.

* Använd material som är resistent mot graffiti och skadegörelse.

* Införa tag-system/databas för de mest drabbade platserna

Rekommendationer för ökad trygghet:

* **Kontakt med personal** - även om det inte finns personal på plats. Det finns både nationella och internationella exempel på digitala lösningar. SL använder sig av ett trygghetsnummer, i Tyskland och Brasilien kan man se och tala med en person via en skärm. I Nederländerna, Storbritannien och t-banan i Paris kan man tala med en person via en hjälpknapp). Ombord på tåget är det viktigt att tågvärden upplevs vara tillgänglig.

* **Tunnlar och broar** - Internationell evidens föreslår att broar kan erbjuda högre trygghet än tunnlar, särskilt om synligheten är god.

* **Belysning och ljusa färger** - Använd ljusa färger och förbättrad belysning för att öka trygghetskänslan.

* **Helhetssyn av stationsområdet** - Det är viktigt med samarbete och att se hela stationsområdet som en helhet för resenärerna. T.ex. bussterminalen och bilparkeringen är otrygga platser.

* **Aktiviteter och utbud på stationen** - Våra resultat visar att kiosker, caféer och restauranger i anslutning till stationen har en positiv effekt på tryggheten. Inför aktiviteter och serviceutbud för att skapa en livligare och mer övervakad miljö.

Förslag på nya stationer

Det är viktigt att tänka på en balans mellan tillgänglighet och säkerhet i relation till staden som redan finns. Undvik tunnlar eller platser utan insyn. Tänk på användning av material och design som tar hänsyn till både miljö- och sociala hållbarhetsmål (energikonsumtion och trygghet). Skapa bostäder med utsikt

över perrongen för att minska isolering och öka interaktionen mellan människor.

Framtida utmaningar

I och med den nya lagen om kommuners ansvar för brottsförebyggande arbete (Lag 2023:196) behöver kommunerna stöd och nya övergripande planer.

Nationell nivå: en förutsättning för en evidensbaserad brottsprevention är att ha nationella riktlinjer som stödjer kunskapsinhämtning genom *ett centraliserat rapporteringssystem* och uppföljning om stationerna och staden som helhet. Boverket, Trafikverket och BRÅ är rätt anpassade aktörer för att tillsammans skapa detta ramverk.

Regional nivå: Säkerställ samverkan mellan regionala och lokala nivåer för att skapa en enhetlig och effektiv strategi för trygghet och säkerhet på stationer. Samarbete med lokala myndigheter är viktig för att ta hänsyn till specifika lokala behov och utmaningar.

Lokal nivå: Anpassa åtgärder utifrån de nationella riktlinjerna på lokal nivå med fokus på brottsförebyggande samt beakta behoven hos olika passagerargrupper. Samarbeta för att adressera existerande problem vid befintliga stationer och integrera säkerhets- och trygghetsaspekter vid planeringen av nya stationer. Konstellation av aktörer kan vara stationsägare och förvaltare, transportoperatör, kommun, polis samt andra aktörer och civilsamhället.

Slutsatser och rekommendationer

1. Införa ett centraliserat rapporteringssystem för brott och incidenter på tågstationer bör implementeras så att incidenter blir synliggjorda och kan följas upp. Rapporteringssystemet bör inkludera även icke-kriminella incidenter som också bidrar till otrygghet - se till att faktiskt brottslighet och otrygghet hanteras som två separata problem eftersom de har sin egen dynamik.
2. Implementera digitala lösningar för rapportering - möjligheten att rapportera problem via appar, hjälpknappar, ett gemensamt telefonnummer eller andra digitala lösningar bör införas. **Brist på personal och begränsad möjlighet till att kunna få hjälp framträdde som en av de mest betydande orsakerna till otrygghet.**
3. Skapa ett system för kontinuerlig uppföljning och utvärdering bör implementeras för att utvärdera effektiviteten av genomförda trygghetsåtgärder över tid (evidensbaserad planering). Starta om ifall det inte fungerat. Som ett verktyg för utvärdering och uppföljning föreslår vi också införandet av en nationell enkät om säkerhet och otrygghet i kollektivtrafiken.
4. Stöd samarbetet mellan lokala och regionala aktörer för att anpassa åtgärder efter specifika problem och kontext.
5. Se till att man har ett användarfokus på särskilt sårbara grupper - Vår studie visar att kvinnor, och särskilt HBTQI-identifierade samt unga kvinnor känner sig mest otrygga, bör det vidtas särskilda åtgärder för att möta deras specifika behov. Tänk på allergiker och funktionshindrade personer också! Ta med synpunkter från dessa grupper vid planering och ombyggnationer.

TRITA-ABE-RPT-241

Ett forskningsamarbete mellan KTH och Södertörns universitet



Finansierat av



Forskningsgruppen



Vania Ceccato, KTH



Catherine Sundling, SH



Gabriel Gliori, KTH