

Vilken betydelse har miljön för trygghet och säkerhet på Stockholms tunnelbana?

Medborgarnas behov av rörlighet kan uppfyllas genom tillgängliga, pålitliga och säkra transportsystem. Men hur säkra är egentligen knutpunkterna i Stockholms tunnelbana? Och hur trygg känner man sig där? Under ett års tid ledde Vania Ceccato, docent vid Institutionen för Fastigheter och byggande, KTH, ett projekt som syftade till att förstå miljöns betydelse för säkerhet och trygghet på Stockholms tunnelbanor. Medverkade i projektet gjorde också Adriaan Cornelis Uittenbogaard och Roya Bamzar. Projektet finansierades av Trafikverket, SL och Stockholm stad.

Vania Ceccato är docent vid Institutionen för Fastigheter och byggande, KTH.

E-post: vania.ceccato@abe.kth.se

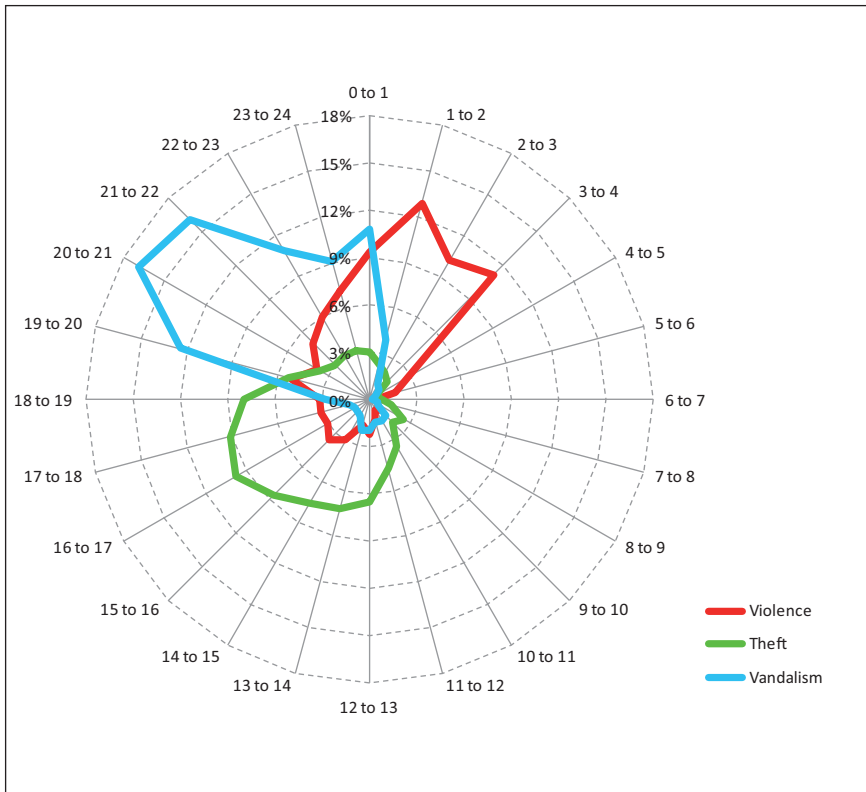
Projektets utgångspunkt var antagandet att trygghet och säkerhet kan bedömas utifrån antalet brott som begås på en plats samt hur man upplever platsen. Studien bygger därför på fyra oberoende källor: Polisens brottsdata, Veolias databas, SLs databas och Stockholms trygghetsundersökning. Regressionsmodeller och rumslig dataanalys med GIS stödjer de metoder som använts i kombination med detaljerat fältarbete i anslutning till tunnelbanestationer.

Säkerhet och trygghet på tunnelbanan

De flesta av de händelser som rapporteras handlar om social oordning och störande beteende. En typisk händelse är berusade människor på statio-

nen eller personer som sover på ett tåg. Det kan också handla om omotiverad användning av nödbroms, brandsläckare och brandslangar. Cirka 20 procent av de händelser som rapporteras är brott såsom våld, stölder och skadegörelse. Hot mot personalen är typiska händelser, följt hot mot passagerare och förare. Stöld kan generellt delas upp i stöld från passagerare respektive stöld av föremål på stationen. Det senare innefattar cykel- och bilstölder vilket inte är ovanligt runt tunnelbanestationerna (parkeringsplatser och gator).

I studien har vi identifierat tydliga tidsmässiga och geografiska variationer i fråga om när brott sker (se figur 1). Händelser tenderar att inträffa oftare på kvällar och nätter, och under semestrar och helger.



Figur 1. Fördelning av stöld, skadegörelse och våld som begås vid olika tidpunkter på dygnet.

När det gäller våld är årets kalla månader särskilt utsatta. Konflikter når ofta en topp när människor träffar varandra på fritiden, på kvällar, helger och helgdagar. Detta tidsmönster speglar människors rutinaktivitet i staden (Cohen och Felson, 1979, Wikström et al., 2010).

Flest rapporterade händelser inträffar vid Stockholms centralstation, även om stationen inte behåller sin topposition efter att händelserna standardiserats med det dagliga personflödet (dvs. brott/passagerare).

I vår studie sticker tre mönster ut i fråga om sannolikheten för att brott ska begås vid olika typer av tunnelbanestationer:

(1) ju mer perifer en station är, desto större är våldskvoten (brott/passagerare). I fråga om egendomsbrott är bilden dock annorlunda. Stationer i mer centrala områden tenderar att visa på en högre stöldfrekvens än stationer i Stockholms periferi. Några av dessa stationer upplevs också som otrygga.

(2) hög kriminalitet i tunnelbanan korrelerar ofta med hög brottslighet i omgivande stadsdelar. Resultaten visar därmed på behovet av ett bättre samarbete med lokala och regionala aktörer, till exempel mellan företag som är ansvariga för tunnelbanan och kommun, polisen och andra aktörer.

(3) trots att tunnelbanestationer och deras omgivning är "kriminogena" platser (cirka 60 procent av alla brott som anmäls till polisen i Stockholm sker inom 500 meter från en tunnelbanestation), känner de flesta sig relativt säkra där. Folk är istället generellt mer bekymrade över säkerheten på vägen från/till stationen.

Skillnader i stationens miljö och dess omgivning har en inverkan på stationernas sårbarhet för brott och upplevd trygghet. Resultaten visar att funktioner som skulle kunna utgöra hinder för formell och informell social kontroll är mer brottsutsatta, exempel på sådana funktioner kan vara få människor på stationen, föremål som hindrar synlighet/övervakning, hörn eller gömställen.

Bra belysning och mindre förekomst av fysiska och sociala störningar är å andra sidan ofta relaterade med lägre kriminalitet. Dessutom är det ofta mer problem på stationer i mer perifera stadsdelar med högre boendeinstabilitet, högre befolkningstäthet och färre polisstationer.

Stationer som upplevs som otrygga är sådana där våld och problem med social ordning är van-

liga och synliga och där övervakningen är låg. Även om brottsligheten är en viktig del av säkerheten, verkar stölder inte spela någon roll i att förklara upplevd säkerhet.

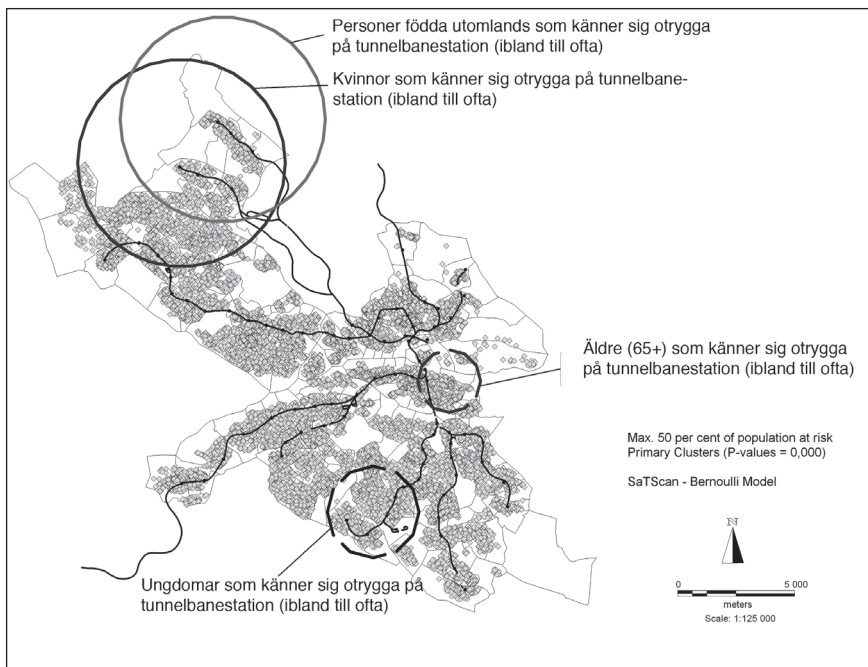
Tunnelbanestationen uppfattas som en farligare miljö än resten av bostadsområdet (57 procent av de tillfrågade uppger att de kände sig otrygga på stationerna, att jämföra med 45 procent i grannskapet totalt) men framförallt är det promenaden till dessa knutpunkter som uppfattas som mindre säkert (oavsett ålder). Kvinnor tenderar att känna sig mer rädda på stationen, på väg till stationen samt även totalt sett i bostadsområdet. Observera att så många som 72 procent av kvinnorna känner sig otrygga i tunnelbanan, medan motsvarande endast gäller 54 procent av männen. Invånare med utländsk bakgrund (födda utomlands) upplever sin stadsdel som betydligt mindre säkert än infödda svenska invånare och detta gäller även stationer. Stationer med hög kriminalitet tenderar att hamna i medelhögt till högt intervall i fråga om känsla av otrygghet, men det finns undantag. Hagsätra visar hög kriminalitet, men uppfattas som en säker station. Detsamma gäller för Tensta och Slussen. Stationer som Hjulsta och Fridhemsplan visar relativt hög kriminalitet och upplevs som osäkra stationer.

Vår studie visar att vilka platser som upplevs som mest otrygga skiljer mellan olika grupper. Exempelvis känner sig kvinnor mest otrygga i ett kluster av stationer i nordvästra Stockholm. Ett liknande mönster går att finna för personer som är utrikes födda. Äldre (65+) känner sig mest otrygga på tunnelbanestationer i centrala Stockholm, särskilt stationer på Södermalm såsom Slussen, Medborgarplatsen och Skanstull. Barn och ungdomar (0–25 år) känner sig däremot mest osäkra på stationer i



Exempel på bra belysning inom- och utomhus på vintern.





Stockholms södra delar, såsom Hagsätra, Rågsved, Högdalen och Stureby (se figur 2).

Slutsatser och förslag till förbättringar

Det viktigaste budskapet från studien är att säkerheten på Stockholms tunnelbanestationer är en funktion inte bara av lokala förhållanden, utan även av omgivningen som dessa knutpunkter är belägna i. Detta innebär att säkerheten på stationer bör hanteras av myndigheter som syftar till att trygga passagerarnas säkerhet och trygghet, med ett "hela resan"-perspektiv.

Åtgärder bör också baseras på att tunnelbanans stationer ses som ett sammanhängande system, vil-

ket innebär att säkerhetsåtgärder till viss del borde vara beroende på hur väl kommunerna i Stockholms län och andra relevanta aktörer kan samarbeta med varandra och göra omgivningen säkrare.

Åtgärder som syftar till att förbättra den fysiska miljön bör kompletteras med andra åtgärder som kopplas till ett tätt samarbete med lokala och regionala aktörer. Även om transportmyndigheten och andra myndigheter med ansvar för offentliga miljöer inte har makten att göra strukturella förändringar som påverkar de långsiktiga socio-ekonomiska sammanhangen för stationerna, så erbjuder denna studie ett antal förslag på hur vissa miljöaspekter kan främja säkerheten vid tunnelbanestationer.

Den första förslaget handlar om att identifiera tunnelbanestationer i behov av åtgärder samt att definiera åtgärder baserat på de tidsperioder de är mesta utsatta. Generellt måste man förbättra synligheten och den naturliga övervakningen vid tunnelbanestationer och omgivande områden. Lika viktigt är att eliminera tecken på att "ingen har kontroll" och att öka trivseln på stationer. På lång sikt, är det viktigt att främja jämställda säkerhetsprinciper för transportknutpunkter (det vill säga handikappade, kvinnor, äldre), och att eliminera diskriminering och trakasserier på kollektivtrafiken.

För den som vill läsa mer finns en artikel som publicerats på Security journal (2011). Se: Ceccato, V., Uittenbogaard, A., Bamzar, R. (2011) Security in Stockholm's underground stations: The importance of environmental attributes and context. Security journal, advance online publication, 26 December 2011; doi: 10.1057/sj.2011.32.

Vania Ceccato

Några exempel på förslag till åtgärder

Vi behöver bättre kunskap om hur man kan genomföra säkerhetsåtgärder med hela resan-perspektiv (dvs. att inte bara fokusera på stationerna), med hänsyn tagen till stationernas miljöer och olika passagerarbehov. Det är inte bara en fråga för polis, säkerhets- och transportföretag utan även för socialtjänsten och stadens politiker. Vi behöver ett mycket bättre samarbete mellan olika samhällsaktörer för att öka säkerhet och trygghet i kollektivtrafiken.

Våld

Stärk den informella och formella sociala kontrollen på stationerna. Engagemang krävs hos butiksägare och lokalbefolkning som bor runt stationerna ("stationens ögon").

Polis och säkerhetsvakter bör fokusera sina insatser till perioder då risken för våld är som störst, dvs. från 11:00 till 03:00. Vår studie visar också på att i Stockholm sker mest våld i följande två perioder: mellan 20 till 26 december samt mellan 9 till 15 augusti. Dessutom är tunnelbanans ändstationer totalt sett mer våldsdrabbade än övriga stationer.

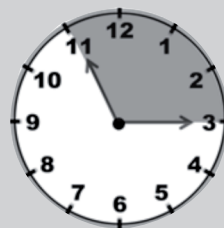
Stöld och rån

Ta bort gömställen i syfte att göra det svårare för brottslingar att vänta på sin chans att begå stöld, och också för att få passagerare att känna sig säkrare.

Eliminera tecken på att "ingen är i kontroll". Exempelvis kan man genom att säkerställa att otillåten reklam, graffiti och skräp inte finns på platsen skapa en känsla av att samhället faktiskt håller ordning på stationen och området däromkring. Polis och säkerhetsvakter bör fokusera sina insatser till eftermiddagen då risken för stöld är som störst.

Skadegörelse

Polis och säkerhetsvaktaren bör fokusera sina insatser till tiden mellan 19:00 och 22:00. Erbjud alternativa platser för graffiti. Skillnaden mellan konst och graffiti är att konsten görs på fastigheter med tillstånd av fastighetsägaren. Graffiti som ett konstnärligt uttryck kan bli landmärken och en integrerad del av det urbana landskapet. Detta kräver dock platser där man kan fritt använda väggar eller byggnader för laglig graffiti.



Källor

Ceccato, V., Uittenbogaard, A.C., Bamzar, R. (2011) Safety in Stockholm's underground stations: the importance of environmental attributes and context. Avdelningen för Samhällsplanering och miljö, KTH: Stockholm, 112 p.

Cohen, L.E. & Felson M. (1979) Social Change and crime rate trends: A routine activity approach. *American Sociological Review* 44: 588–605.

Loukaitou-Sideris, A. (2006) Is it safe to walk? neighbourhood safety and security considerations and their effects on walking. *Journal of Planning Literature* 20:219–232.

Wikström, P.O., Ceccato, V., Hardie, B., Treiber, K. (2010) Activity fields and the dynamics of crime: advancing knowledge about the role of the environment in crime causation. *Journal of quantitative Criminology*, 26:55–87.