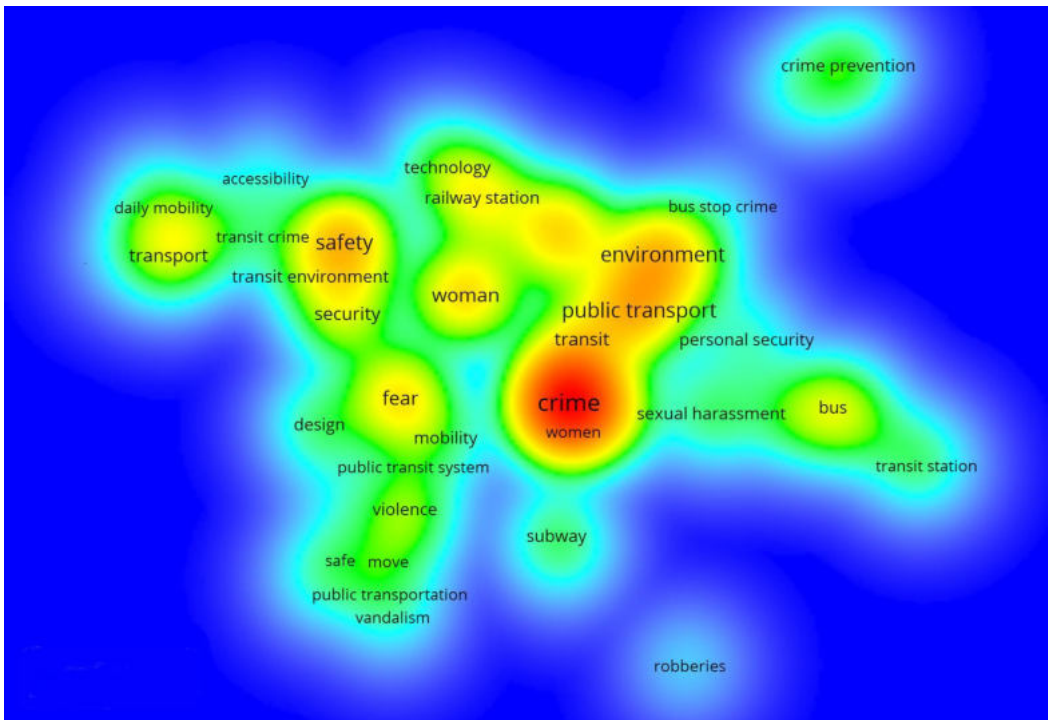




# Stationsmiljön, brott och resenärers trygghet

Delrapport 1

VANIA CECCATO  
CATHERINE SUNDLING  
GABRIEL GLIORI



DELRAPPORT 1 av forskningsprojekt [Effekten av stationsmiljön för brott och resenärers trygghet](#), Trafikverket, 2021–2023

Föreslagen citering:

Ceccato, V.; Sundling, C., Gliori, G. (2022) *Stationsmiljön, brott och resenärers trygghet - Delrapport 1*. Säkerhet och trygghet forskningsgrupp (STF), Institutionen för samhällsplanering och miljö, KTH Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm, 49 sidor.

TRITA-ABE-RPT-221

ISBN 978-91-8040-170-8

Ett forskningssamarbete mellan KTH och Södertörns universitet



Finansierat av





## Innehåll

1. Inledning .....	1
2. Problemet i ett internationellt perspektiv .....	3
3. Studieområdet .....	5
4. Metoder .....	11
5. Resultat .....	15
6. Slutsatser och kommande aktiviteter .....	41
7. Referenser .....	45
8. Bilagor.....	47



## Sammanfattning

I denna rapport sammanfattar vi arbetets första år i projektet "Effekten av stationsmiljön på resenärers säkerhet och trygghet, Trafikverket, 2021–2023". Vi har undersökt vilken kunskap som finns internationellt om faktorer som påverkar brott och otrygghet på stationer och/eller i kollektivtransportsystem, samt hur experterna resonerar kring dessa. Forskning under flera decennier visar kopplingar mellan typ och kvalitet på den fysiska och sociala stationsmiljön och passagerarnas trygghet. Litteratursammanställningarna tydliggör också att trygghet är ett komplext fenomen som ofta är beroende av interaktioner mellan många olika faktorer: plats-, sociala- och individuella karaktäristika. Några av dessa faktorer, som direkt kopplas till stationsegenskaper (till exempel, belysning och design, underhåll, sikt, hinder), lyftes också fram när experterna svarade på frågan om vilka dimensioner som är viktigast för att bidra till en ökad trygghetskänsla och säkerhet på stationer. Experterna nämnde en viss brist på samordning och nationella riktlinjer för att stödja deras arbete. Bättre samverkan mellan aktörerna och tydliga ansvarsområden mellan dem, samt mer fokus på användarperspektiv anses som viktiga aspekter för att kunna förbättra tryggheten i stationsmiljöer.



## 1. Inledning

I Trafikverkets FoU-plan (2019) anges att Sverige eftersträvar "ett transportsystem som är inkluderande, jämställt och bidrar till minskade sociala klyftor" (s. 5). I portföljen *Planera* framhålls också social hållbarhet som ett viktigt utvecklingsområde (s. 13), samt att "en god tillgänglighet är nödvändig för att ett samhälle ska fungera" (s. 9). Trygghet är en viktig aspekt av tillgänglighet. I denna rapport sammanfattar vi arbetet från det första året av forskningsprojektet Effekten av stationsmiljön för brott och resenärers trygghet som genomförs av KTH Kungliga Tekniska Högskolan och Södertörns högskola. Projektet finansieras av Trafikverkets FOI-portfölj *Planera*. Ett övergripande syfte med projektet är att skapa förutsättningar för ökad trygghet vid kollektivtrafikresor för resenärer, främst för utsatta grupper, med ett specifikt fokus på järnvägsstationer, inklusive omgivande område. Projektet syftar till att rekommendera fungerande trygghetsskapande strategier och åtgärder för implementering i Trafikverkets verksamhet samt för användning i riktlinjer och i handböcker. En målsättning på längre sikt är att bygga evidens som är relevant för det svenska sammanhanget och för att ta fram olika riktlinjer.

Målsättningen med Studie 1 var att samla in befintlig kunskap och identifiera kunskapsluckor genom två systematiska litteraturoversikter. När studien var genomförd, skulle en litteratursammanställning vara klar, kompletterad med resultat av intervjuer med nyckelpersoner (experter) och med en resenärsförening som skulle kunna stödja genomförandet av Studie 2. Frågeställningarna var:

- Vilken kunskap finns redan om vad som påverkar brott och otrygghet på stationerna? Vilka är de mest viktiga egenskaper hos stationerna och/eller i kollektivtransportsystem som påverkar brott och otrygghet? Hur upplever olika grupper av resenärer säkerhet och trygghet på stationer?
- Hur experterna resonerar omkring de mest viktiga egenskaper hos stationerna och/eller i kollektivtransportsystem som påverkar brott och otrygghet som identifieras med hjälp av kunskapsöversikt?

Vi börjar rapporten med projektets syfte och de forskningsfrågor som behöver ställas innan denna typ av arbete kan påbörjas. Vi ger sedan en kort bakgrund till brott och upplevd otrygghet i stationsmiljöer från ett internationellt perspektiv samt presenterar vårt eget geografiska studieområde för att sedan beskriva de metoder vi använt vid litteraturgenomgångar och intervjuer samt presenterar resultat. Rapporten avslutas med de slutsatser som kan dras från det första årets arbete med projektet.





## 2. Problemet i ett internationellt perspektiv

Risken för brott och den upplevda tryggheten varierar under resans gång (Loukaitou-Sideris, 2012). Därför är det viktigt med ett "hela-resan"-perspektiv. Risken varierar även i olika delar av kollektivtrafiken. En station kan vara en riskfylld plats, en plats som koncentrerar en oproportionerligt hög mängd brott i förhållande till dess omgivningar. Järnvägsstationer är kriminogena platser, de är "risky facilities" (Clarke & Eck, 2007). Vissa lockar till sig brott från de omgivande områdena, medan andra utstrålar brottslighet till omnejden (Brantingham (Bowers, 2014; Brantingham & Brantingham, 1995). En station kan vara brottsattraherande ('crime attractor') eftersom den kan locka till sig ett stort antal människor av orsaker som inte är relaterade till kriminell motivation vilket skapar många möjligheter till brottslighet (Groff & McCord, 2012; Iqbal & Ceccato, 2016).

Vissa tunnelbanestationer attraherar motiverade gärningsmän, i andra är brottsmöjligheter ett resultat av passagerarflödet som varierar över tid. Enligt Brantingham and Brantingham (1995), kan en offentlig plats vara en brottskapande plats ('crime generator') en plats med många kriminella möjligheter som är välkända för brottslingar; till exempel kan ingångarna utanför en transitstation tillhandahålla den anonymitet som krävs för drogförsäljning. Bowers (2014) undersökte beskaftenheten hos förhållandet mellan brott som inträffar inom en viss offentlig plats och de som förekommer utanför, men nära platsen, och fann att en sådan offentlig plats kan bli en brottsutstrålare ('crime radiator') eller brottsabsorberare ('crime absorber'). Brottsutstrålare "orsakar brott i den absoluta närheten likväl som internt" emedan brottsabsorberare drar till sig risk från omgivningen. Idag fattas det kunskap om hur situationen är på och kring landets järnvägsstationer, den upplevda och den faktiska.

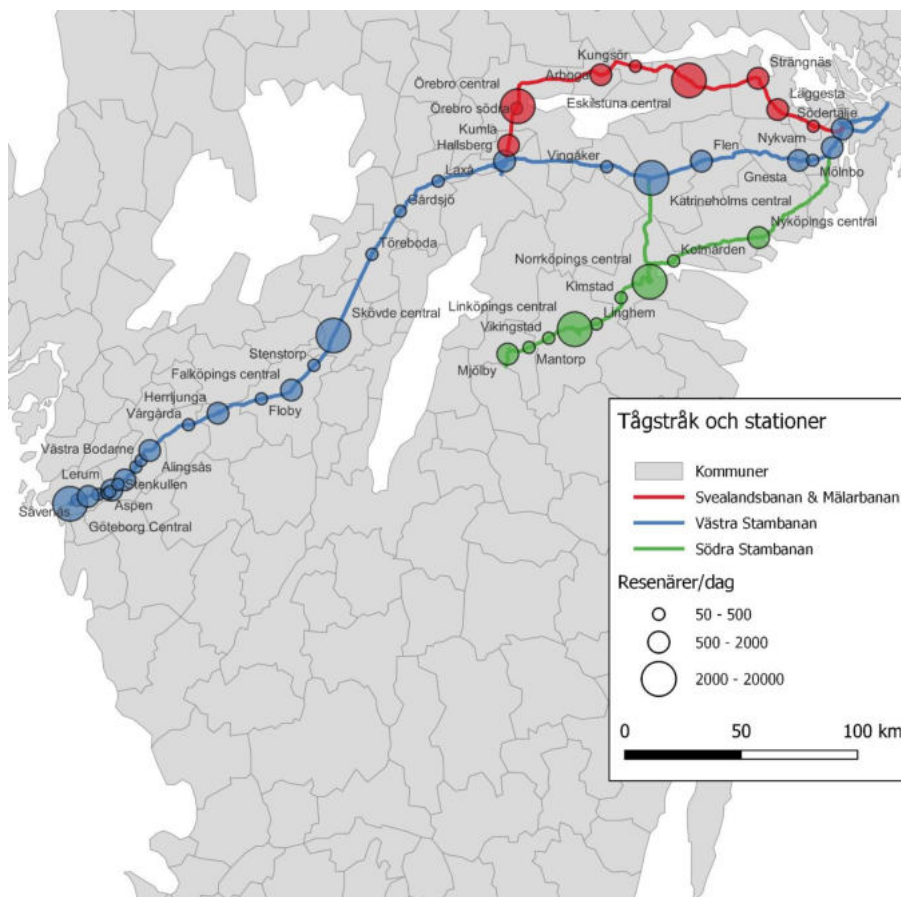
Miljödesignen i en tunnelbanestation, såsom ingångar och utgångar, påverkar övervakningen och kan påverka möjligheterna till brott (e.g. Ceccato et al., 2013; Irvin-Erickson & La Vigne, 2015; Liggett et al., 2003). Yttre egenskaper hos stationer, såsom de socioekonomiska förhållandena för den bosatta befolkningen där stationen ligger kan också påverka förekomsten av brott inom stationen (Ceccato, 2013). Det är oklart om detta gäller även för järnvägsstationer i till exempel mindre kommuner. Det finns också ett kunskapsgap om vilka brott som begås i stationsmiljöer och i miljöerna runt omkring när det gäller järnvägen.

Transportsystemet är inte jämlikt när det gäller den upplevda otryggheten – vissa individer känner sig mindre trygga än andra. Till exempel rapporterar kvinnor, äldre och funktionshindrade personer samt de som tidigare varit offer för brott eller andra skrämmande upplevelser (e.g. Ceccato et al., 2019; Sundling, 2016), transportsystemet som mindre säkert och därför också som mindre tillgängligt.



### 3. Studieområdet

Området för studien består av 47 stationer fördelade på tre olika järnvägssträckor som sträcker sig genom mellersta och södra Sverige. Figur 1 visar de tre olika sträckorna, var stationerna är lokaliserade samt antalet resenärer per dag för respektive station. Den första sträckan går mellan Nykvarn och Kumla med totalt 9 stationer. Denna sträcka består av två olika tågstråk, Svealandsbanan som går mellan Nykvarn och Kungsör, där sedan Mäljarbanan ansluter och fortsätter till Kumla. Det andra stråket är Västra stambanan, som sträcker sig tvärsigenom Sverige och därmed är det längsta av de tre. På denna sträcka ingår totalt 29 stationer mellan Södertälje och Göteborg. Det tredje stråket är Södra stambanan mellan Nyköping och Mjölby, en sträcka som utgörs av 9 stationer. De tre sträckorna trafikeras främst av fem olika länstrafikbolag, nämligen Sörmlandstrafiken, Storstockholms Lokaltrafik (SL), Länstrafiken Örebro, Västtrafik och Östgötatrafiken.



Figur 1 – Studieområdet - Stationerna med antalet dagliga resenärer i tre sträckor.

Vad gäller resandeflöden under ett dygn på respektive station så är Göteborg Central den överlägset största med cirka 20 000 dagliga resenärer, följt av Linköpings Central med cirka 4600 dagliga resenärer och Norrköpings Central med cirka 4000. Sammantaget på de tre sträckorna reser cirka 64 000 resenärer under ett årsmedeldygn (Trafikverket, 2009). En kategorisering av stationens storlek med avseende på resandeflödet visar att de allra flesta är mindre stationer med färre än 500 dagliga resenärer, och nästan lika många är medelstora med 500–2 000 dagliga resenärer. Endast 7 stationer klassificeras som stora och har därmed fler än 2 000 dagliga resenärer. Se tabell 1.

Tabell 1 – Stationernas storlek med avseende på resandeflödet.

Stationsstorlek	Antal resenärer (AMD 2009 avrundat)	Antal
Liten station	Färre än 500	22
Medelstor station	500 – 2 000	18
Stor station	Fler än 2 000	7

De tre sträckorna går igenom 28 olika kommuner som tillsammans har en total befolkning på 1,78 miljoner invånare (SCB, 2020). I tabell 2 nedan visas hur de 47 stationerna är fördelade efter storleken på befolkningen i den tätort respektive den kommun de är belägna i. Indelningarna är från Cityindex (2021) definition av stadstyper med avseende deras invånarantal, samt från Sveriges Kommuner och Regioners (SKR) kommungruppinde­ling som omfattas av tre huvudgrupper och nio underkategorier beskrivna i bilaga 1 (SKR, 2017). Enligt denna indelning är de flesta stationerna belägna i småorter med en befolkning på mindre än 15 000 invånare, men sett till kommungruppsindelningen tycks många av dessa småorter ha närhet till åtminstone en större stad eller kommun. Det kan exempelvis vara så att många av invånarna i en liten ort pendlar till en närliggande större stad för arbete. Det finns ett antal medelstora tätorter på de tre sträckorna, som exempelvis Södertälje, Eskilstuna, Örebro, Norrköping och Linköping. Göteborg är den enda som kvalificerar sig under kategorin storstad.

Tabell 2 – Stationernas fördelning efter befolkningsstorlek och lokalisering.

Tätortskategori	Befolkning tätort	Antal	Kommunkategori (SKR)	Befolkning kommun	Antal
Storstad/större stad	>= 37 500	9	Storstäder och storstadsnära kommuner	>= 200 000	12
Medelstor stad	15 000 – 37 499	12	Större städer och kommuner nära större stad	40 000 – 199 999	23
Småstad/tätort	< 15 000	26	Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner	< 40 000	12

Många stationer ligger i områden med flera andra faciliteter i närheten, som till exempel restaurang, bar eller nattklubb, men också skola, park, skog och parkeringsplatser. Tabell 3 redovisar antalet stationer som har någon av dessa faciliteter inom ett visst avstånd indelat i kategorierna "mindre än 100 meter", "mellan 100 och 400 meter", och "mellan 400 och 800 meter". Inom 100 meter från stationen är den närmsta gränsen och betyder att den ligger direkt i stationen, i direkt anslutning till stationen, eller på väldigt kort gångavstånd från stationen, vilket är lämpligt för äldre eller handikappade personer. Den andra gränsen är upp till 400 meter vilket är den genomsnittliga distansen en person är villig att gå till kollektivtrafiken. Avståndet representerar ungefär en 5 minuters promenad och är den standarddistans som används av Trafikverket. Den sista gränsen är upp till 800 meter och är den maximala distansen en genomsnittlig person är villig att gå till en hållplats eller station. Detta avstånd representerar ungefär en 10 minuters promenad (Daniels & Mulley, 2013). Den nedersta raden i tabellen visar summan av antalet stationer som har varje enskild facilitet i sin totala omgivning (inom en 800 meters radie från stationsnoden) – i övriga fall är faciliteten bortom 800 meter.

Tabell 3 – Markanvändning i stationernas omgivning.

Avstånd	Alkoholförsäljn.	Alkoholförsäljn. + restauranger	Skola	Park	Skog	Parkering
0–100m	4	17	0	15	13	39
100–400m	16	19	17	17	18	6
400–800m	6	2	22	2	12	1
<b>Summa antal</b>	<b>26</b>	<b>38</b>	<b>39</b>	<b>34</b>	<b>43</b>	<b>46</b>

I tabellen innefattar begreppet alkoholförsäljningsplatser barer, pubar, nattklubbar och systembolag, det vill säga platser med ren alkoholförsäljning. Denna har separerats från den andra kategorin där även restauranger har adderats, dels då detta inte är det primära syftet

för en restaurang, dels för att de i vissa fall kanske inte ens har alkoholförsäljning. Snabbmatställen och caféer ingår inte i denna kategori.

Platser med enbart alkoholförsäljning är relativt vanligt förekommande i stationernas omgivning, men läggs restauranger till i denna kategori (det är okänt i dessa fall vilka restauranger som bedriver alkoholförsäljning), blir dessa siffror markant högre, och de förekommer ofta i nära anslutning till stationen. Skolor finns ofta i närheten av stationerna, men aldrig i direkt anslutning, utan på ett visst gångavstånd. Även parker förekommer relativt ofta i stationernas omgivning, men något mer sällan än skogsmarker. Slutligen finns det ofta en parkering i direkt anslutning till stationerna, inom 100 meter, och det är endast en av stationerna som saknar parkering i sin totala omgivning.

Det är däremot stora skillnader i avstånden till dessa faciliteter beroende på om det är en liten, medelstor eller stor station enligt klassificeringen i tabell 1 (s. 6). Tabell 4 visar avståndet till närmsta sådana faciliteter för respektive stationsstorlek, och tabell 5 för respektive tätortsstorlek. I tabellerna visas det genomsnittliga avståndet ( $\bar{x}$ ), den tillhörande standardavvikelsen ( $s$ ), samt medianen ( $M$ ) som inte påverkas av extremvärdena.

Tabell 4 – Avstånd i meter till olika markanvändning efter stationsstorlek.

Stationsstorlek	Alkoholförsäljn.	Alkoholförsäljn. + restauranger	Skola	Park	Skog	Parkering
Liten station	$\bar{x}=6913$ ( $s=6215$ ) $M=5959$	$\bar{x}=1693$ ( $s=2910$ ) $M=286$	$\bar{x}=1362$ ( $s=1865$ ) $M=586$	$\bar{x}=2232$ ( $s=2740$ ) $M=469$	$\bar{x}=265$ ( $s=285$ ) $M=142$	$\bar{x}=220$ ( $s=701$ ) $M=43$
Medelstor station	$\bar{x}=2603$ ( $s=4022$ ) $M=488$	$\bar{x}=307$ ( $s=605$ ) $M=129$	$\bar{x}=655$ ( $s=630$ ) $M=439$	$\bar{x}=531$ ( $s=1136$ ) $M=156$	$\bar{x}=263$ ( $s=209$ ) $M=240$	$\bar{x}=56$ ( $s=38$ ) $M=48$
Stor station	$\bar{x}=247$ ( $s=150$ ) $M=256$	$\bar{x}=109$ ( $s=56$ ) $M=91$	$\bar{x}=351$ ( $s=201$ ) $M=304$	$\bar{x}=139$ ( $s=96$ ) $M=94$	$\bar{x}=716$ ( $s=233$ ) $M=674$	$\bar{x}=58$ ( $s=36$ ) $M=48$

Tabell 5 – Avstånd i meter till olika markanvändning efter tätortsstorlek.

Stationsstorlek	Alkoholförsäljn.	Alkoholförsäljn. + restauranger	Skola	Park	Skog	Parkering
Småstad	$\bar{x}=6660$ ( $s=6193$ ) $M=5849$	$\bar{x}=1635$ ( $s=2819$ ) $M=287$	$\bar{x}=1355$ ( $s=1815$ ) $M=534$	$\bar{x}=1882$ ( $s=2715$ ) $M=268$	$\bar{x}=276$ ( $s=295$ ) $M=142$	$\bar{x}=209$ ( $s=671$ ) $M=47$
Medelstor stad	$\bar{x}=2501$ ( $s=4039$ ) $M=488$	$\bar{x}=199$ ( $s=283$ ) $M=90$	$\bar{x}=457$ ( $s=160$ ) $M=439$	$\bar{x}=814$ ( $s=1445$ ) $M=195$	$\bar{x}=267m$ ( $s=185$ ) $M=283$	$\bar{x}=41$ ( $s=23$ ) $M=41$
Storstad	$\bar{x}=648$ ( $s=1121$ ) $M=284$	$\bar{x}=168$ ( $s=112$ ) $M=136$	$\bar{x}=588$ ( $s=633$ ) $M=333$	$\bar{x}=342$ ( $s=558$ ) $M=105$	$\bar{x}=580$ ( $s=325$ ) $M=55$	$\bar{x}=72$ ( $s=44$ ) $M=60$

Större stationer har generellt närmare till platser som har alkoholförsäljning, medan små stationer oftast har ett markant längre avstånd till dessa platser. Det är också tydliga skillnader beroende på stationsstorlek om man räknar med restauranger i denna kategori. Det genomsnittliga avståndet till närmsta skola och park visar på samma mönster, med ett kortare avstånd ju större stationen är. De stora stationerna har däremot oftast längre till närmsta skog jämfört med de medelstora och små stationerna som har likvärdiga avstånd. Detta har troligtvis sin förklaring i att de mindre stationerna ligger i landsbygdsområden medan de stora är belägna i stadsmiljö. Avståndet till närmsta parkering är i regel kort för alla stationer och finns ofta i direkt anslutning till stora och medelstora stationer, medan avståndet generellt är något längre för små stationer.

I tabell 6 visas antalet stationer som är belägna i områden med olika demografiska och socio-ekonomiska förhållanden. Variablerna i tabellen står för om det är *fler personer än genomsnittet för riket* i en viss demografisk- eller socioekonomisk grupp (för ytterligare definitioner, se bilaga 2 och bilaga 3). Området definieras med en radie på 800 meter från stationen.

Tabell 6 – Stationers demografiska och socio-ekonomiska kontext efter stationsstorlek.

Storlek	Äldre	Kvinnor	Unga män	Låg ekonomisk std.	Utländsk	Flerbostad	Ensamst.	Antal
Liten	32%	23%	5%	23%	5%	18%	9%	22
Medelstor	39%	28%	6%	28%	28%	44%	17%	18
Stor	0%	29%	86%	29%	43%	100%	0%	7

Utifrån tabellen kan det läsas att det är vanligt med en hög andel äldre vid små och medelstora stationer, och att detta inte förekommer vid de stora stationerna. En högre andel kvinnor än genomsnittet påträffas till en viss utsträckning oavsett stationsstorlek, medan en högre andel unga män främst förekommer vid de stora stationerna. Att folk lever i hushåll med en låg ekonomisk standard i stationens omgivning är ungefär lika frekvent oavsett storleken på stationen. En högre andel personer med utländsk bakgrund än genomsnittet är vanligare framförallt vid de medelstora och stora stationerna, och mycket mer sällsynt vid de små stationerna. Detta gäller även för andelen personer som bor i flerbostadshus, som förekommer vid alla stora stationer och nästan hälften av alla medelstora stationer. Slutligen, att det är en hög andel hushåll som består av ensamstående med barn är särskilt vanligt vid små och medelstora stationer, och förekommer ej vid de stora stationerna.





## 4. Metoder

### 4.1 Systematisk litteraturöversikt

Två systematiska litteraturöversikter har genomförts under året. Den ena med ett bredare fokus mot brott och trygghet i transportsystemet som helhet och den andra mer specifikt inriktad mot trygghet i stationsmiljöer med spårbunden trafik. Båda har samlat in internationell litteratur via elektroniska databaser. I båda fallen användes ett protokoll för systematiska litteratursökningar (PRISMA-P 2015, Moher et al., 2015).

#### *Litteraturöversikt 1: Brotts och rädsla i kollektivtrafik*

Vi letade studier som gav perspektiv på ämnet och som är så varierande som möjligt, i olika kontexter, från olika delar av världen. Vi täcker därför publikationer från 1970 till 2020, på engelska och franska. Vi använde två kompletterande metoder: (1) den ena var den systematiska granskningen med Scopus, Science Direct och Google Scholar-databasen (på franska) och (2) den andra var en publikationslista från Transit brottsnätverket. Trygghetsrelaterade söktermer såsom "Pickpocketing" användes och kombinerades med transportrelaterade söktermer såsom "Public Transit" eller "busshållplats", "station". Andra exempel som "CCTV" in Public Transit" eller "Crime Prevention Through Environmental Design", "CPTED", "Transit". Vi inkluderade artiklar och rapporter både om brott och rädsla (viktigmisering och otrygghet) i kollektivtrafiken, både tåg och bussystem. Likaså studier som syftar till att förklara kopplingen mellan transitmiljön, den upplevda säkerheten hos förare, och den faktiska brottsligheten i kollektivtrafiken. Med "transitmiljö" menas designen (t.ex. plattformens storlek och layout, belysning, synlighet), tekniken (t.ex. övervakningskameror; CCTV, appar, "Real Time Information; RTI), användarna (flöde, trängsel), personalen (t.ex. kontrollanter) och det omedelbara sammanhanget för transportnoden (säkerhet från dörr till dörr). Studierna skulle helst visa tidsmässiga brottsmönster och användarnas säkerhetsuppfattningar (timmar, dagar och årstider). De skulle helst analysera rädsla för brott under resan, på stationen, eller på vägen dit, sett ur användarens perspektiv. Därför prioriterade vi studier som särskiljer trygghet och utsatthet under resan och kopplade dessa aspekter till individuella och sociodemografiska egenskaper, särskilt kön men också ålder, etnisk bakgrund, funktionshinder och socioekonomisk status. Vi sökte också studier med inriktning mot brottsförebyggande insatser, samt studier som visar kvalitativ och kvantitativ utvärdering av effekterna av åtgärdsprogram eller miljöförändringar som tar itu med brottslighet och/eller trygghet och/eller brottsfrekvens i kollektivtrafiken. Den analysen omfattade alla engelskspråkiga artiklar som erhållits genom användarlistan och i datainsamlingsprocessen i \*.ris (Scopus, Sciencedirect och TCR-nätverk; de franska publikationerna var för få för att producera meningsfulla visualisering på egen hand). Vi använde VOSviewer version 1.6.12

(<https://www.vosviewer.com>) för att skapa bibliometriska kartor baserade på termerna som citeras i titlarna på varje artikel och gruppera termerna i kluster enligt deras kopplingar. Dessa kluster gav stöd till en djupare analys av ett antal forskningsområde eller dimensioner. Av 245 kvalificerade publikationer som utgör basen för analysen är 70 % artiklar och resten är rapporter, bokkapitel och konferensbidrag; 77 % är på engelska och 23 % på franska.

#### *Litteraturoversikt 2: Stationsmiljö och trygghet*

I den andra internationella litteraturoversikten inkluderades endast publikationer som utgick från ett användarperspektiv. Likaså inkluderades endast publikationer som studerade stationsmiljöer. Studier av miljön ombord på tåg eller av andra trafikslag exkluderades därför. Databaserna ScienceDirect, Scopus, PsycInfo, and Google Scholar användes. Inga geografiska begränsningar användes utan publikationer från hela världen inkluderades. Trygghetsrelaterade söktermer såsom "safety" och "fear of crime" användes och kombinerades med transportrelaterade söktermer såsom "railway station" och "station environment". En publikation inkluderades om den mötte följande kriterier: (1) det undersökta området innefattade spårbundna stationer med omgivning; (2) den fokuserade på upplevd trygghet från ett användarperspektiv (populationerna var alltså användare och potentiella användare av spårbundna stationer); (3) den diskuterade karaktäristika som påverkar den upplevda tryggheten och/eller konsekvenser av upplevd otrygghet för användare i dessa miljöer.

Från totalt 6 314 publikationer som importerades till ett referenshanteringsprogram, sällades till slut 52 ut efter att i olika steg systematiskt ha genomgått selektionsprocesser. Ett fåtal av dessa tillkom via snöbollseffekt vid sökningarna. Inga krav på specifik metod ställdes. Det stora flertalet (88 %) är forskningsartiklar medan resten består av böcker, bokkapitel och rapporter.

#### **4.2 Intervjuer**

Under hösten 2021 (12 oktober–4 november) genomfördes 10 intervjuer med experter och nyckelpersoner inom kollektivtrafiken i Sverige, och däribland personer med en roll inom trygghet och säkerhet. De intervjuade personerna var bl.a. representanter från olika länstrafikbolag, Trafikverket, Jernhusen samt Resenärsforum. I valet av intervjupersoner var det viktigt att få med representanter från olika aktörer och som har olika intressen i kollektivtrafiken. Därför inkluderades bl.a. olika länstrafikbolag som har en operativ roll och kör trafiken på stråken, Trafikverket som ansvarar för järnvägens "kärnfunktion" (plattformar, väderskydd, plattformsförbindelser, konstruktioner för spåranläggningar etc.), det vill säga de förvaltar det essentiella på stationerna (Trafikverket, 2015, 2017), Jernhusen som är fastighetsägare- och förvaltare av vissa stationshus vid de större stationerna knutna till

Sveriges järnvägsnät och slutligen, Resenärsforum som bevakar resenärsintresset och värnar om passagerarnas åsikter. Den initiala planen var även att intervjua representanter från andra privata eller halvprivata aktörer, men några av dessa avböjde att delta i projektet.

Intervjuerna utfördes digitalt via Zoom med ett semistrukturerat upplägg och varje intervju varade mellan 30 och 60 minuter. Intervjuerna inleddes med en fråga om personens roll i den organisation denne arbetade i, och exempel på dennes arbetsuppgifter och ansvarsområden. Sedan ställdes frågor om vilka trygghets- och säkerhetsrelaterade problem denne ser, hur de arbetar med brottsförebyggande åtgärder, vilka andra aktörer de samarbetar med gällande detta och hur ansvarsfördelningen ser ut, hur de anpassar tågtrafiken till olika passagerargrupperns trygghetsbehov (till exempel äldre, kvinnor, personer med funktionsnedsättning, HBTQ-personer), och vad de ser för hinder samt förbättringsmöjligheter för att komma till rätta med dagens problem. Olika följdfrågor och diskussioner tillkom beroende på den intervjuade personens svar. Avslutningsvis ställdes en fråga om vad de ser som viktiga aspekter för att en station ska fungera ur ett säkerhets- och trygghetsperspektiv. Mer om resultaten från dessa intervjuer framgår i nästföljande kapitel.

### **4.3 Andra aktiviteter**

Vi har hållit regelbunden kontakt med Trafikverket (en gång per månad) och träffat projektets referensgrupp två gånger (kick-off i februari 2021 och i maj 2021). Inför Studie 2, har vi även anställt en forskningsassistent för att genomföra intervjuer tillsammans med andra i gruppen och stödja databasbyggande.

Vi har också förberett inför Studie 2 som ska pågå under 2022 genom att (1) välja tre järnvägssträckor som studieområde; (2) skapa en digital databas i Geografiska Information System (GIS) med data om stationsmiljö och socio-ekonomiska data och (3) få godkännande av etikprövningsmyndigheten för enkäten till passagerare på dessa sträckor och analysen av polisens brottsstatistik omkring stationer. Vi har också beställt data från bland annat Resenärsforum om stationsmiljöer som de samlat in genom ett fältarbete. En statusrapport har lämnats in till Trafikverket i januari och en workshop planeras den 18 mars 2022.

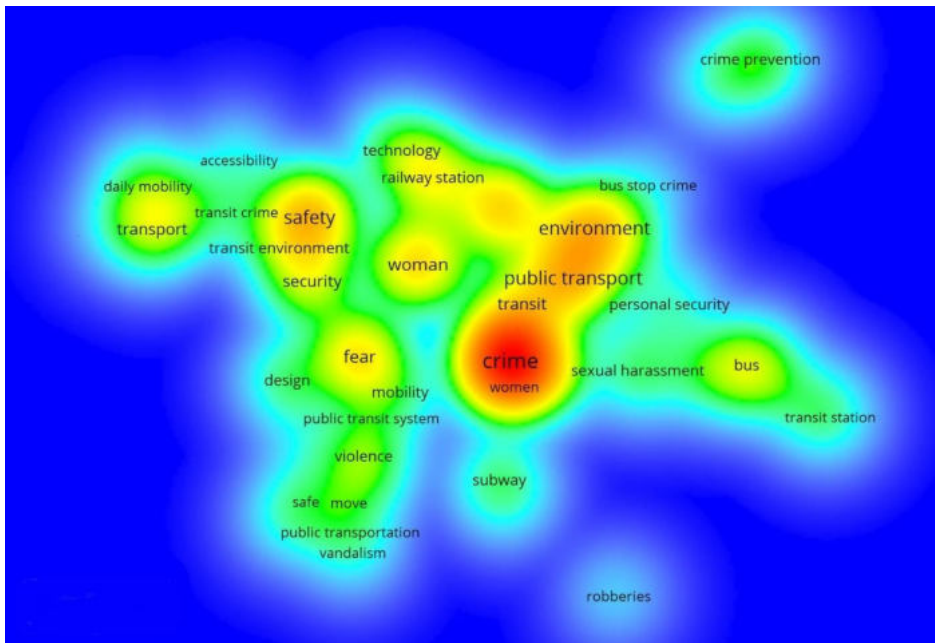


## 5. Resultat

### 5.1 Systematisk litteraturöversikt

#### Systematisk litteraturöversikt 1: Stationsmiljö, brott och rädsla på tåg och på buss mellan 1970 och 2020

Studien av Ceccato et al. (2022) utforskar typen och frekvensen av brott och den upplevda passagerarens trygghet i transportnoder (både tåg och buss) och längs resan till dessa noder med hjälp av bibliometrisk analys och en systematisk analys av litteraturen på engelska och franska i flera stora databaser, med fokus på Scopus och ScienceDirect. Av 3 137 publikationer valdes 245 ut. För VOSviewer kartläggning av de vanligaste termerna i titlarna användes en minsta förekomst av två termer som brytpunkt för att inkluderas i kartlägningsanalysen. Den bibliometriska analysen gav sedan stöd till valet av "viktiga dimensioner" som användes i intervjuerna. Se kartläggningen över termerna i figur 2.



Figur 2 – Densitetsvisualiseringskarta över ord som finns i titlarna på de engelska publikationerna (N=245).

Av de 245 publikationerna ägnas mer än hälften av dem åt studier av både brottslighet och kollektivtrafikantvändares upplevda trygghet, följt av publikationer av enbart brottslighet i transitmiljöer. De återstående studierna handlar om trygghet eller andra ämnen, såsom brottspreventionsåtgärder. Forskningsmassan domineras av engelskspråkig litteratur (främst

stora städer), med fokus på trygghet på tågstationer och exempel på insatser för att minska brottsligheten och förbättra tryggheten för kollektivtrafikanvändare. Även om register över forskning finns från redan i början av 1970-talet och hela 1980-talet. I mitten av 1990-talet tog detta kunskapsområde fart för att nå sin topp efter 2010-talet. Engelskspråkig litteratur är mer inriktad på förhållandet mellan brott och olika egenskaper i transitmiljöer, medan den franska litteraturen är mer av kvalitativ karaktär. Franska studier antar ett mer sociologiskt tillvägagångssätt, med fokus på individers perspektiv på trygghet samt förvaltningen av säkerhet på spårbunden kollektivtrafik, särskilt förhållandet mellan offentliga och privata sektorer när det gäller att leverera transport-/säkerhetstjänster. En förskjutning i fokus har märkts under dessa 50 år, från forskning om brott vid busshållplatser och tågstationer, till den upplevda tryggheten bland kollektivtrafikanvändare, med fokus på kön, ålder och intersektionaliteten med andra individegenskaper bland särskilda grupper. På senare tid har transport och teknologi också blivit ett utpräglat forskningsfält.

Forskningen under de fem decennierna visar definitiva kopplingar mellan typ och kvalitet på belysning och brottslighet och/eller passagerares trygghet. Trots att Ceccato et al. (2022) noterar att de fysiska egenskaperna hos stationer eller busshållplatser (belysning, hinder och transparens av materialen) är förknippade med passagerares möjligheter att utöva övervakning i dessa miljöer och känna sig trygga, är det inte tillräckligt att fokusera enbart på dessa egenskaper för att ta itu med frågor om brottslighet och trygghet. Resultat visar tydligt att kvaliteten på den sociala miljön, både på stationer eller busshållplatser och omgivande områden (även deras placering i stadsmiljön, d.v.s. centrumperiferin), har en inverkan på brottsnivåer och upplevd rädsla för brott. Tabell 6 sammanfattar dessa resultat och exkluderar de resultat som var inte slutgiltiga.

Många studier ägnas åt förståelsen av hur passagerarflödet påverkar tidsmässiga variationer i brottslighet och/eller passagerares trygghet, eftersom mängden människor som koncentreras på busshållplatser och tågstationer varierar över tid. Att dra slutsatser från resultaten av tidsmässiga brottmönster och/eller passagerares trygghet är dock inte en lätt uppgift konstaterar Ceccato et al. (2022), eftersom analysen visar att brott och rädsla varierar beroende på brottstyp, timmarna på dagen, veckodag, samt säsongsmässigt – och inte minst i relation till deras territoriala sammanhang (till exempel i mitten av staden, i ett utsatt område eller i rurala kontexter). Författarna pekar på att många av studierna saknar grunddata för att direkt fånga upp relationen mellan flödet av antal passagerare och brottslighet samt trygghetsnivå över tid. Det är fortfarande oklart om fler passagerare leder till mer brottslighet men som tabell 6 visar att trängsel under rusningstid tenderar att underlätta våld, sexualbrott och fickstöld. Tomma tågstationer kan utlösa känslor av otrygghet och kanske skapa nödvändiga förutsättningar för brott som kräver anonymitet, som t.ex. rån och våldtäkt.

Tabell 6 – Påverkan av den fysiska och sociala miljön och dess underhåll på brott och rädsla på stationer och/eller busshållplatser enligt publikationer från 1979 till 2020 (Ceccato et al., 2022).

	Belysning och design	Sikt, hinder och gömställen	Passagerarnas flöde och underhåll	Teknologi
Positiv effekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Höga kupolformade och/eller vita tak i stationen uppmuntras</li> <li>- Böjda skyddskonstruktioner (busshållplatser)</li> <li>- Vidöppen design, som ger fria siktlinjer</li> <li>- Ljusstyrkan ökar den upplevda tryggheten till en viss tröskel</li> <li>- Gatubelysning runt tunnelbanestationer har en positiv och betydande inverkan på upplevd säkerhet.</li> <li>- Varierande effekt per typ av passagerare</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hissar med stora sidopaneler i glas</li> <li>- Pelare inte bredare än nödvändigt</li> <li>- Glasade innerväggar</li> <li>- Biljettförsäljning på en central plats</li> <li>- Busshållplats bör lokaliseras där möjligheten för synlighet och naturlig övervakning finns.</li> <li>- Fixa ojämna ytor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Att ha visuell kontroll över var andra är</li> <li>- Säkrast på platser där mängden människor är på 'en medium nivå'</li> <li>- Tryggast när andra passagerare är på plats, särskilt för kvinnor</li> <li>- Fullsatta platser kopplas till färre brott: våld, skadegörelse, totala brott</li> <li>- Bra städning</li> <li>- En hög tjänstefrekvens särskilt på kvällen</li> <li>- Vårdar och andra typer av formell social kontroll</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Konvexa speglar för hörn</li> <li>- Passersystem, smartphoneappar, nödlarm, brottsbeständigt material, ITM-maskiner, 'Real time information (RTI)'</li> <li>- Information</li> <li>- Kommunikations</li> <li>- Teknologi (IKT) förbättrar rörligheten för synskadade</li> <li>- CCTV för vissa brott och trygghet, kvinnor, äldre</li> <li>- Bra kvalitet av CCTV/kontextberoende</li> <li>- Kroppsbundna kameror minskar misshandel</li> </ul>
Negativ effekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Undvik spiralramper</li> <li>- Undvik slutna tegelskydd (busshållplatser)</li> <li>- Undvik tunnel eller undergångspassager</li> <li>- Dålig belysning (antingen artificiellt eller solljus)</li> <li>- Höjd och typ av belysning, "fishbowl effekt"</li> <li>- Direkt bländning har en negativ inverkan på trygghet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Undvik skymda områden, hörn, gömställen och slutna utrymmen</li> <li>- Växter ska inte bli hinder och försvåra synfältet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tomma platser ökar otrygghet, särskilt för kvinnor, unga</li> <li>- Fullsatta plattformar tolkas som mer riskabel för sexuell trakasserier än andra platser</li> <li>- Fullsatta platser kopplas till ökning av flera brott: bråk, fickstöld, totala brott</li> <li>- Reparerad skada på egendom</li> <li>- Dålig styrning och underhåll</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobiltelefon som brottsmål</li> <li>- Mobiltelefon möjliggör cyberstöld, tack vare Wi-Fi eller cybertrakasserier</li> <li>- CCTV påverkar negativt, integritetsintrång för vissa grupper passagerare</li> </ul>

Flera riktlinjer och kampanjer visar effekt på brottslighet eller trygghet. Även om behovet av kampanjer, utbildning och information framhölls av 19 % av publikationerna, finns det



begränsade bevis på deras effektivitet. Studier tyder ofta på att utbildningsprogram, information, media och medvetenhetskampanjer för att kommunicera risknivån för brott och för att göra användarna medvetna om viktiga frågor i transitmiljöer kan ha positiva resultat. Ett exempel kan vara hotlines för att anmäla trakasserier. Andra åtgärder som utbildning för personal och vakter gällande bemötandefrågor, åskådaruppmärksamhet (som rör till exempel könsidentitet), och hur de hanterar vissa situationer genom deskalering kan också ha positiv effekt. Några föreslår att kampanjer bör fokusera mindre på att förbättra människors förtroende för transportleverantören och mer på att förbättra människors förtroende för sina medpassagerare. De flesta åtgärder handlar om att främja medborgarinitiativ (t.ex. trygghetsvandringar) och behovet av att ändra både uppfattningen om "offer" och attityden hos "förövaren". Dessa studier omfattade effekterna av en eller flera interventioner samtidigt (typer av samarbete, rättssystem, kampanjer och övergripande effektivitet av brottsförebyggande metoder), därför är det svårt att dra slutsatser om specifika åtgärder, eftersom "vad som fungerar" ofta är beroende av typen av säkerhetsproblem samt transportsätt och sammanhang.

Sammanfattningsvis är den internationella litteraturen ganska definitiv om transitmiljöernas komplexitet och deras inverkan på brottslighet och passagerares trygghet. Resultaten visar skillnader mellan vad i miljön som påverkar brott och passagerares trygghet, ganska ofta är det inte samma sak. Säkerhetsförhållandena i transportnoderna är inte desamma som de som upplevs eller uppfattas på vägen till dem. Det är ingen tvekan om att analys av brottslighet och passagerares trygghet i bussar eller tågssystem kräver ett situationsbaserat och dynamiskt perspektiv som är anpassat till resans olika skeden på mikronivå (timmar på dagen, stationsmiljö). Vi behöver fortfarande fler studier som utreder om vissa sträckor i kollektivtrafiknätet underlättar brott och kan kännas otrygga, och fånga upp deras egenskaper. Det finns också en brist på forskning om det praktiska genomförandet av program som tar itu med trygghetsbehov hos utsatta grupper av passagerare på kollektivtrafik. Kvaliteten på samarbetet mellan aktörer (transportoperatörer, polis, kommuner, brottsförebyggande råd, icke-statliga organisationer och privata medborgare) för att ta itu med transitsäkerheten är värd att utreda vidare, särskilt i nordiskt kontext. Det finns också ett behov av att ytterligare undersöka rollerna hos åskådare i dessa miljöer och på väg till dem, och försiktighetsåtgärder och deras långsiktiga inverkan på livsmöjligheter för vissa utsatta grupper av passagerare. Ett område för framtida forskning är relaterat till den potentiella påverkan av autonoma fordon på nuvarande utbud av kollektivtrafik, och på resenärernas trygghetsbehov. För mer detaljer, läs den fullständiga artikeln:

Ceccato, V., Gaudelet, N., & Graf, G. (2022). Crime and safety in transit environments: a systematic review of the English and the French literature, 1970–2020. *Public Transport*. <https://doi.org/10.1007/s12469-021-00265-1>

## Systematisk litteraturoversikt 2: Stationsmiljö och trygghet

Denna artikel av Sundling och Ceccato är accepterad för publicering (februari 2022) i en internationell tidskrift. Här följer en kort sammanfattning av de viktigaste resultaten. Syftet var att studera vad som påverkar resenärers upplevda trygghet på stationsområden samt vilka konsekvenser upplevd otrygghet kan ge upphov till. Resultaten visar att faktorer som påverkar användarnas trygghet inom stationsområden är *platskaraktäristika* som exempelvis brist på belysning, övervakning och öppna miljöer, och/eller *sociala karaktäristika* som bland annat våld på stationen, trängsel, andra personers normbrytande beteende (påverkade personer, gäng) eller att det är få eller inga andra personer närvarande. Litteratursammanställningen visar också att *individuella karaktäristika* påverkar trygghetsupplevelsen. Kvinnor känner sig genomgående mer otrygga liksom de som tidigare varit utsatta för skrämmande upplevelser medan ålder och etnicitet inte visar lika entydiga resultat. Konsekvenser av upplevd otrygghet kan vara både av kortsiktig och långsiktig art. Exempel på kortsiktiga konsekvenser är mobilanvändande på plattformen eller att man ständigt är på sin vakt. Långsiktiga konsekvenser är till exempel att man undviker att resa vissa tider på dygnet eller undviker vissa platser. Litteratursammanställningen tydliggör att trygghet är ett komplext fenomen som ofta är beroende av interaktioner mellan många olika karaktäristika. Dessa behöver studeras vidare, på en lokal nivå då de inte alltid heller går att generalisera mellan olika stationer. För mer detaljer, läs den fullständiga artikeln:

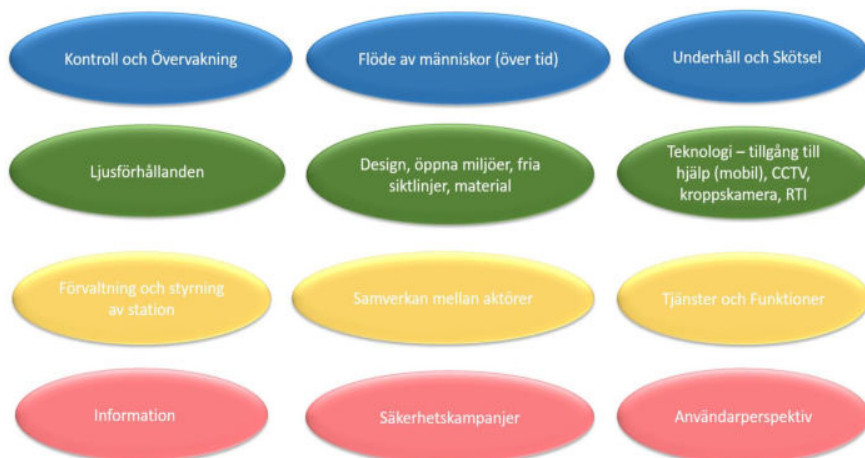
Sundling, C., Ceccato, V. (2022). The impact of rail-based stations on passengers' safety perceptions. A systematic review of international evidence. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour*, 86(2):99-120. DOI: 10.1016/j.trf.2022.02.011

### Viktiga dimensioner och egenskaper för stationstrygghet

De två litteraturstudierna ledde till val av fyra dimensioner (figur 3) som visade sig viktiga för trygghet på stationer och de har sedan använts som grund i intervjuerna med de olika aktörerna.

- 1) *Den sociala miljön och underhåll* (i blått) – Den tidsmässiga dimensionen har erkänts av internationell litteratur som nyckeln till att förstå säkerhets- och trygghetsförhållandena i transitmiljöer. Frekvensen av tåg, passagerarflödet och som resultat, den formella och informella sociala kontrollen. Passagerarflödet både under högtrafik och lågtrafik kan skapa "de nödvändiga" förutsättningarna för brott, nämligen närvaron av en möjlig motiverad gärningsman, ett mål och en brist på människor som är redo att ingripa om något händer. Underhåll och skötsel av en station kan också vara viktig för både påverkan av risk för brott och den upplevda passagerartryggheten. Kvaliteten på den sociala miljön,

både på stationer eller busshållplatser och omgivande områden (även deras placering i stadsmiljön, d.v.s. centrumperiferin), har en inverkan på brottsnivåer och rädsla för brott som upplevs.



Figur 3 – Trygghet på station: de fyra dimensionerna och aspekter som bidrar till att skapa ökad trygghetskänsla och säkerhet på stationer.

- 2) *Den fysiska miljön och teknologi* (i grönt) – De fysiska egenskaperna hos stationer eller busshållplatser (belysning, hinder och transparens av materialen) är förknippade med passagerares möjligheter att utöva övervakning i dessa miljöer och känna sig trygga. Belysning av stationer eller av omgivningarna har studerats i flera internationella studier. Design av stationer har också pekats ut som en viktig faktor samt implementering av olika tekniska eller teknologiska lösningar, som till exempel passersystem, nödlarm, speglar, CCTV (övervakningskameror), brottsbeständigt material (okrossbart glas), 'Real time information (RTI)', appar, information Kommunikations Teknologi (IKT) förbättrar rörligheten för synskadade, kroppsbundna kameror.
- 3) *Tjänster, styrning och samverkan* (i gult) – Kvalitet på tjänster som erbjuds på station och i sin helhet i kollektivtrafik påverkar trygghet av resenärer. Ett välfungerande transportsystem kräver en fungerande samordning på olika nivåer. Samverkan bland olika aktörer är lika viktigt. Till exempel är det ofta oklart vem som ansvarar för förhållandena i omedelbar närhet av transportnoder, något som skapar en gråzon där få aktörer är villiga att ta ansvar för trygghetsproblem eller dela kostnader utöver deras fördefinierade roller.
- 4) *Policy, kampanjer och passagerares perspektiv* (i rött) - Studier tyder ofta på att information om 'var man hittar vad i system' är viktigt för trygghet på stationer. Utbildningsprogram av personalen och andra kampanjer riktade till passagerare har använts för att bekämpa brott och öka tryggheten.

## 5.2 Intervjuer

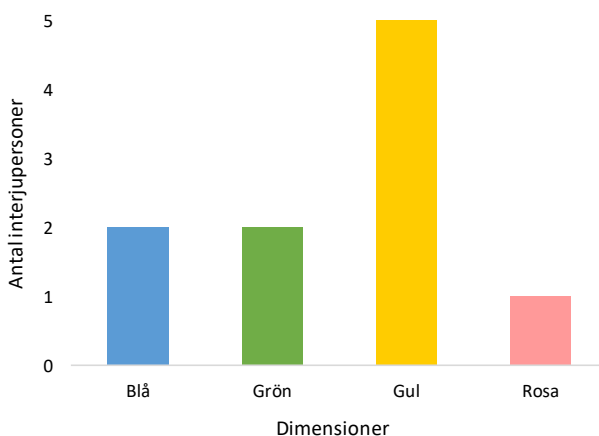
### Valet av dimensioner för en ökad trygghetskänsla och säkerhet på stationer

10 intervjuer genomfördes mellan den 12 oktober och den 4 november 2021 med experter/nyckelpersoner som jobbar direkt eller indirekt med trygghetsaspekter i kollektivtrafik i Sverige. Vi ställde ett antal frågor om deras roll, deras uppfattningar om problem, exempel på säkerhets- eller trygghetsproblem, förbättringsmöjligheter de ser, hinder för lösningar, hur de samarbetar med andra aktörer, ansvarsfördelningen, mm. Vi visade också de viktigaste aspekterna enligt de litteraturstudier som tidigare gjorts (figur 3). Dessa aspekter har som sagt delats upp i fyra olika dimensioner, som representeras av varje färg: blå, grön, gul och rosa. Om någon aspekt var otydlig för den intervjuade personen så klargjordes denna.

De intervjuade personerna ombads sedan att välja ut:

- 1) En dimension, dvs. en färg, som denne anser är viktigast för att bidra till att skapa ökad trygghetskänsla och säkerhet på stationer.
- 2) Tre stycken aspekter, oberoende av färg, som denne anser är viktigast för att bidra till att skapa ökad trygghetskänsla och säkerhet på stationer.

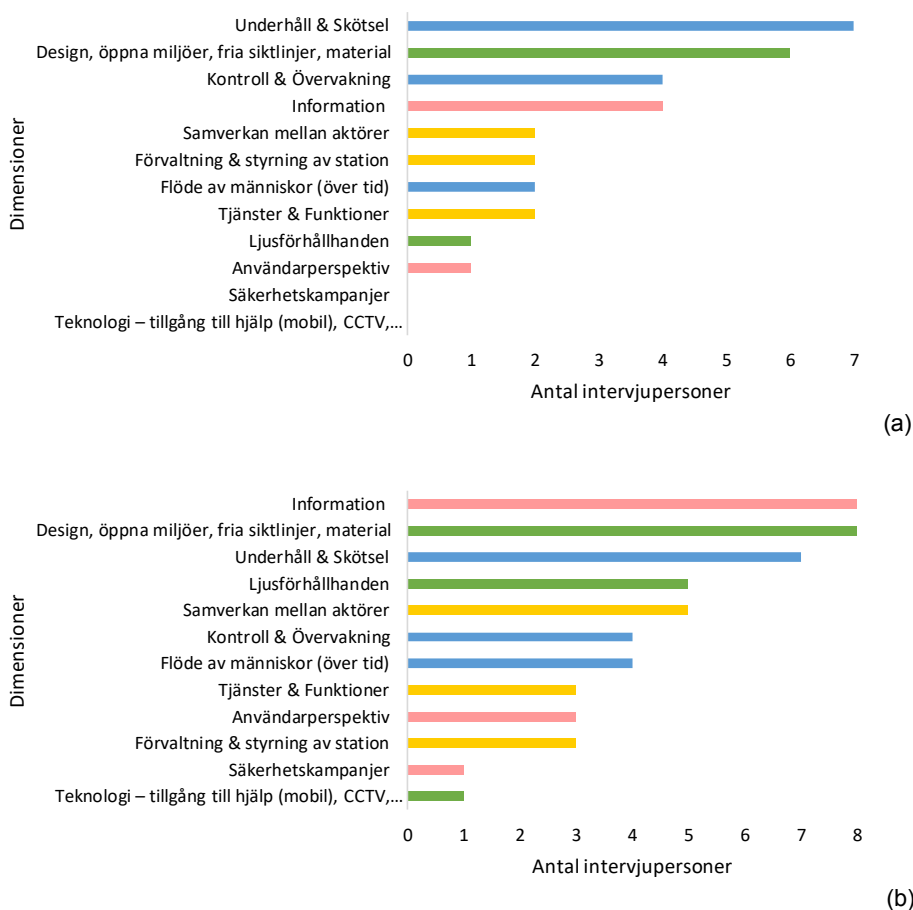
Svaren från de intervjuade personerna på den första frågan visas i figur 4. Det är tydligt att den gula dimensionen var klart viktigast, med hela 5 av 10 svar. Denna dimension berör alltså förvaltning och styrning av stationen, samverkan mellan de olika aktörerna, samt tjänster och funktioner på stationen.



Figur 4 – Vilka dimensionerna är viktigast för att bidra till att skapa ökad trygghetskänsla och säkerhet på stationer?

Svaren från respondenterna på den andra frågan har delats upp i figurer 5(a) respektive 5(b). Figur 5(a) visar fördelningen av svaren då respondenten valde ut tre aspekter, men i flera fall

hade personen svårt att begränsa sig till enbart tre och resonerade om ytterligare aspekter. Dessa har inkluderats i figur 5(b).



Figur 5 – Vilka är de viktigaste aspekter som kan bidra till att skapa ökad trygghetskänsla och säkerhet på stationer? (a) tre svar och (b) alla svar.

Trots att dimensionen som berör förvaltning och styrning av stationen, samverkan mellan de olika aktörerna, samt tjänster och funktioner på stationen har valts som den viktigaste, har den fysiska stationsmiljön och dess underhåll rankats högt både när man fick välja tre svar och när man fick välja fritt. Tillgång till och kvalitet på information valdes som de viktigaste aspekterna som kan bidra till att skapa ökad trygghetskänsla och säkerhet på stationer när man fick välja fritt. Användarperspektiv och teknologi rankades relativt lågt i jämförelse med de andra aspekterna.

## Dimensioner från intervjuerna

### ***Problem relaterade till säkerhet och trygghet i stationerna***

Vi frågade vad de främsta problemen intervjupersonerna såg i stationer och/eller deras omnejd. Många lyfter fram generella problem på stationen, runtomkring stationen och på fordonen, såsom misshandel, skadegörelse, stölder, rån, drogförsäljning, drogmissbruk, tiggeri, ofredanden, olaga hot, nedskräpning, och problem med att människor befinner sig obehörigt på spårområdet. Fler intervjupersoner nämnde även problem i de flesta stationsområden med ungdomar, hemlösa, och i några fall nämnde man även öppen narkotikaförsäljning. Andra pekade också på trygghetsproblem kopplade till stationsomnejden där busshållplatser också finns, vilket gjorde platsen till en otryggare miljö.

*”Man upplever att det är mycket narkotika här omkring på stationsområdet, och vi har även Pressbyrån här nere i samma byggnad mitt emot vår lokal som har mycket problem med påverkade personer som kommer in, som vi också får kännedom om”* (Intervjuperson 5)

Några nämnde att det kunde ske narkotikaförsäljning exempelvis i hissen, på fordonen, i tunnlarna för att gå mellan spåren, eller i buskage och skrymslen utanför stationen (intervjuperson 5 och 6). En påpekade att öppen narkotikahandling på det här sättet är ett stort problem eftersom även barn och ungdomar vistas i dessa miljöer (intervjuperson 4).

En intervjuperson berättade om att många EU-migranter använder toaletterna för att tvätta av sig och för att tvätta sina kläder.

*”Vi har väldigt mycket narkotika i och runtom resecentrumet och tågstationen som också är där, hissen till exempel upp till perrongen. På andra ställen har vi haft en del EU-migranter som uppehållit sig, också vid resecentrumet där det varit köbildning från att när resecentrumet öppnar till att få tvätta av sig att tvätta sina kläder”* (Intervjuperson 6)

Intervjupersonerna pekar även på problem med våld mot personal som koncentrerar sig till kvällar och helger.

*”Dels finns det ju en del som är kopplat till när man gör biljettkontroller, där det finns de som försöker att bruka våld mot dem som kontrollerar biljetterna. Sen är det oftast kopplat till helgkvällar, vi kör rätt mycket nattrafik, både med bussar framför allt på tåtorterna, men även då framåt... alltså fredagar och lördagar så är det bussar och pendeltåg [som] går fram till klockan 03 och strax därefter.”* (Intervjuperson 3)

Trygghet kopplas till en tydlig skyltning om vart man ska gå för att hitta bussen eller tåget, eller köpa biljett och kunna få information.

*"Där finns det ett skräckexempel, jag har gått tre gånger mellan X busstation och X järnvägsstation, och alla tre gånger har jag på vägen mött folk som undrar "var ligger stationen?" (...) att [när] man kommer till stationen inte ska irra omkring i mörkret och inte veta var man ska ta vägen, utan det måste finnas ordentlig skyltning, vart man ska gå för att hitta bussen eller tåget. (Intervjuperson 8)*

Man har nämnt problem relaterat till hot eller trakasseri mot förarna eller annan personal på tåget eller stationer, som karakteriserar problemet ur ett arbetsmiljöperspektiv:

*"Vi har ju haft en del tågvårdar som har upplevt att det är väldigt ensamt att jobba ombord och visera biljetter till exempel, och har upplevt en annan typ av utsatthet ombord på tågen". (Intervjuperson 6)*

En framhöll att det ibland skedde att personer kastade föremål mot fordonen, som snöbollar och stenar, eller allvarligare, att man lägger saker på spåret (ex. kundvagnar) för att sedan attackera föraren genom att kasta föremål när denne går ut för att ta bort hindret (intervjuperson 3). Det sker också att folk tar till våld och att det blir stökigt i samband med att kontrollgruppen gör biljettkontroller ombord på fordonen, speciellt i särskilt utsatta områden. I dessa kan det vara problem för kontrollgruppen att agera överhuvudtaget.

*"Vi har ju fortfarande ett område som heter X, som finns med på den här listan över utsatta områden, och där är det problem arbetsmiljömässigt för den här kontrollgruppen att kunna jobba överhuvudtaget. Där är det väldigt snabbt att konflikterna eskalerar, och då blir det mycket folk och sånt där." (Intervjuperson 3)*

När man pratar om problem relaterade till trygghet och säkerhet är det också viktigt att förstå vilken typ av målgrupp som avses enligt en av intervjupersonerna. Problemen varierar beroende på de olika resenärsgруппerna, vilket påverkar deras upplevda trygghet olika. (intervjuperson 6). Ser man exempelvis till äldre kan det vara en otrygghetsfaktor att bussen, spårvagnen eller tåget inte kommer när de ska, och att en otrygghet då upplevs för att man *"tappat kontrollen över sin situation"* (intervjuperson 6), medan om man exempelvis syftar på unga tjejer eller *"andra grupper i samhället överlag som kan ha en viss typ av utsatt position"* då kan det vara en otrygg situation med att det är stökigt ombord, att man sticker ut på ett annat sätt i mängden, att det inte finns någon att kontakta, eller att man befinner sig i ett utsatt och geografiskt avgränsat område. Det finns olika perspektiv på den frågan (intervjuperson 6).

En av de intervjuade personerna påtalade att de även planerar för andra typer av angrepp som inte är särskilt vanligt förekommande, t.ex. anlagda bränder, sabotage och terroristattentat, eftersom det är *"de stora händelserna som är faktorer som försämrar tryggheten hos resenärerna"* (intervjuperson 7).

### ***Den fysiska miljöns roll för säkerhet och trygghet***

De flesta intervjupersoner lyfte fram vikten av kvaliteten på den fysiska och sociala miljön inom stationsområdena för tryggheten. Den fysiska miljön ses av många som en förutsättning:

*"Det är en slags grundpelare, om man har en väl utformad station som fungerar på ett bra sätt, och som ger den här tydligheten som vi önskar"* (Intervjuperson 9).

Vi frågade om de viktigaste aspekterna i stationens utformning, om man tänker på den fysiska miljön. Här tar många upp möjligheten till överblick. Flera nämner vikten av goda ljusförhållanden, öppna ytor utan skrymslen och prång eller buskage samt andra faktorer såsom genomskinliga busskurer eller glashissar, tillräckligt breda plattformar eller rulltrappor, för att underlätta framkomlighet och undvika trängsel och inte hindra möjliga flyktvägar. Överhuvud taget är det viktigt med fria siktlinjer, där ingen kan gömma sig. En möjlig baksida med stora och öppna lokaler är att det kan bli för ödsligt.

*"Gör man det stort så måste det finnas någon där som tar hand om det och använder det."* (Intervjuperson 8).

Problemet med ensamma och ödsliga miljöer tas upp av flera personer. En intervjuperson beskriver att det i vissa delar av stationsområdet kan vara tomt, till exempel för att bussarna utgår från andra sidan och det inte heller finns andra aktiviteter, och där är det vanligt med cykelstölder och droganvändning.

Man tar upp vikten av att det planeras så att det finns aktivitet på platsen. Men all aktivitet behöver inte vara trygghetsskapande, därför ser man ett behov av att identifiera och hantera vilka grupper av individer som frekventerar en miljö. En intervjuperson tar upp att den organiserade brottsligheten "äger" vissa platser och detta måste tydliggöras (intervjuperson 1). Flera tar upp att man behöver skapa en fysisk miljö där olika sorters människor rör sig, med ett flöde av människor. Detta kan göras genom att kombinera olika verksamheter.

*"Vi har kommunen, Socialtjänsten i samma hus, med glas där du ser ner till väntsalen, du blir sedd."* (Intervjuperson 4).



Det kan också vara att man skapar attraktiva miljöer där människor vill vara och att man fortlöpande följer upp hur man ska vidmakthålla detta:

*"Min filosofi är egentligen att det går att bygga bort. Bryant Park [i New York] är ett bra exempel, man går och mäter, blir det färre än 50 % kvinnor och barn, då tittar man på, varför är det så mycket män som sitter och röker? Det visar sig att pingisbordet, där står alla män, det är inga kvinnor och barn som får spela där. Då tar vi bort pingisbordet och så har vi en stickutbildning, man får lära sig sticka och så helt plötsligt blev det 55 % kvinnor igen, och lugnet lägger sig igen. Men man kan aldrig koppla av, man måste hela tiden jobba. (Intervjuperson 4).*

Många tar upp underhållet som viktigt, att hissar, trappor och rulltrappor fungerar och att det inte är skräpigt och smutsigt. En intervjuperson nämner att det kan finnas klottor som inte tagits bort på flera år. En annan nämner växter som inte beskurits och tillåtits växa över belysningen.

*"Om det är en enda ölburk som ligger, då ser man den, men om man vadar omkring bland smuts och såna ofräscha saker då, då är man liksom på sluttande planet kan man säga. (...) För att vilja åka så måste det kännas fräscht. Man vill inte gå till någonting som är sämre då och framför allt om man ska konkurrera med biltrafik." (Intervjuperson 3)*

Informationen för resenärer ses också som viktig för tryggheten. Man behöver ha realtidsinformation om när tåget kommer. Ett förslag är också att enkelt kunna vända sig någonstans med frågor när tåget är försenat: *"en tydlig skylt att om inte bussen eller tåget kommer, så ring dit, så har man direkt telefonnummer eller appar. Man blir otrygg när man ser att inget händer."* (Intervjuperson 8).

Även lättillgängliga larmfunktioner på perrongerna tas upp. Man tar upp att den typen av lösningar finns i vissa andra länder. Att kunna komma i kontakt med någon, på grund av otrygghet eller för information finns exempelvis i Tyskland. Olika former av AI tas också upp som möjliga att utveckla mer i framtiden som kompensation för mänsklig kontakt på plats.

Det är också viktigt att fokusera på området runtomkring stationsområdet eftersom många byter färdmedel som lätt och tryggt behöver nås. Till exempel, finns det "hämta- & lämna-parkering", finns det läsbara och regnskyddade cykelställ? Hur är det med tunnlar och väntutrymmen som kan upplevas som otrygga? Det kan också gälla att man behöver ta sig över en trafikerad väg för att ta sig mellan väntsal och perrong eller lång gångväg när man ska byta mellan olika färdmedel. Ett problem är att många stationer är gamla, vilket innebär att ombyggnader kan krävas som är dyra, till exempel när det gäller planskildheter.

Det finns en kritik mot det faktum att de olika intressenterna ser till sitt eget ansvarsområde men att det saknas ett helhetsperspektiv. Därför efterlyser intervjupersonerna samarbete mellan de olika aktörerna.

*"Det är ju viktigt att man har en dialog med kommunerna, till exempel att de klipper något buskage som upplevs som otryggt i närheten av busshållplatsen, att man ser till att de håller det där buskaget nere även kommande år, att det inte blir att man sågar ner det ett år och sen är det bra. Utan att man har det sina rutiner, att det där buskaget inte ska växa upp mer än så mycket."* (Intervjuperson 3)

En intervjuperson tar också upp vikten att rätt kompetenser finns med vid planering:

*"På de här samverkansmötena så finns det ju inga från samhällsbyggnadsenheterna, eller ljusdesigners, eller personer som har kunskap om hur platser ska se ut. Där känner man att det behöver [komma] in personer och funktioner med den kunskapen. Jag kan ju gissa, man tar åt sig vissa saker att "man får inte ha för starkt ljus, för då bildas det svarta platser". Det är såklart att man anammar något då och då, men det är ju ingen utbildning man har, och det sitter ju inte i ryggmärgen, och man kan kanske inte vara så innovativ."* (Intervjuperson 1)

Allmänna riktlinjer som kan förbättra tryggheten tas upp, till exempel att man nu ska arbeta efter universell design, det vill säga att man ska fokusera på lösningar som ska fungera för alla hellre än att använda speciallösningar för vissa grupper. Man kan också göra simuleringar av trängsel på plattformar för att komma fram till hur brett man behöver bygga. På samma sätt föreslås en parameter "Hur tryggt är det här?" och checklistor av olika slag som man arbetar kontinuerligt med.

*"Men trygghet i relation till vilket hot ses också som en viktig fråga. En intervjuperson tar upp att om man ska utforma den fysiska miljön utifrån risken för terrorattack handlar det exempelvis om vilken typ av glas man väljer: den här dimensioneringen av vilka hot vi ska designa utifrån, det är ju det som är det nya, som vi måste ställa om mot. Att designa utifrån terror, det var ju inte ens aktuellt för ett antal år. Det var inte ens med i kravbilden".* (Intervjuperson 7)

### **Personal och övervakning**

Personal och övervakning ses genomgående som en viktig faktor för att resenärerna ska känna sig trygga på stationsområdet, särskilt sent på kvällen och nattetid när stationsområdena ofrånkomligen är mer ödsliga, men även dagtid. Att ha någon att vända sig

till om man känner sig otrygg eller om man ser att något händer är viktigt enligt intervjupersonerna. Oavsett om det gäller otrygghet på grund av hot och våld eller om resenären känner osäkerhet vid trafikstörningar, är det viktigt att inte känna sig ensam. Det kan vara ordningsvakter, kundvärdar eller annan personal som finns tillgänglig. Utanför storstäderna är det många gånger i första hand Pressbyrån eller andra kiosker som har folk i tjänst på stationen. Det är värdefullt för resenärerna att det finns någon form av öppen verksamhet. En fördel med det är också att det kan dra till sig andra människor, vilket gör att det blir mer aktivitet på platsen. En av intervjupersonerna tar upp ett exempel där en restaurang och ett café öppnat på ett resecentrum. Dessa attraherar även andra personer än resenärer, folk tycker är en trevlig plats att sitta på, vilket är det bästa betyg man kan få enligt intervjuperson 6.

Utvecklingen går dock åt andra hållet, personalen minskar på stationerna och många stationer är obemannade. En intervjuperson konstaterar att Trafikverket inte har någon personal ute, stationsvärdarna har försvunnit de senaste åren, tågoperatörerna har tagit bort nästan all personal. Det finns generellt inte heller något telefonnummer att ringa, dock har Jernhusen börjat införa nummer, likaså finns det i tunnelbanan. Men utvecklingen går allt mer mot digitalisering. Mycket styrs till appar. Ett problem som tas upp är också att de flesta stationerna är små, ibland finns inte ens något hus. Hur löser man bemanning på sådana platser?

Intervjupersonerna är eniga om betydelsen av annan övervakning såsom kameraövervakning, väktare eller möjligheter till kontakt även när personal inte finns på plats. Kameraövervakning nämns av de flesta intervjuade. Behovet av att det finns väktare som snabbt kan rycka ut nämns, inte minst eftersom polisen ofta inte har resurser för att skicka någon patrull genast.

*"Men det där med flödet av människor, det är ju [så] att åker man på nattetid och så, då är det mindre, det kan man inte trola med. Men däremot ersätta det med övervakning och kontroll. (...) Ja, då tänker jag väktare, framför allt nattetid, att man känner att det finns en närvaro med den typen av stöd." (Intervjuperson 2)*

Det varierar hur väl utrustade stationerna är när det gäller trygghet. Intervjupersonerna tar upp att det ibland kan finns ekonomiska hinder för förbättringar. På äldre stationer kan det vara mer kostnadskrävande och ett successivt arbete pågår för att förbättra stationer men det är långsiktigt. Samtidigt tas upp att när det inte finns planer på kapacitetshöjande åtgärder, är det svårt att få pengar för att skapa resenärsmiljöer som är mer trygga och säkra.

Intervjupersonerna betonar också vikten av att de övervakningskameror som finns verkligen har bevakning i realtid, speciellt när filmerna bara sparas i några timmar. De tar också upp vikten av att bevakningen är samordnad. Detta gäller till exempel ordningsvakter:

*"Alltså Trafikverket upphandlar ordningsvakter för plattformarna, Jernhusen upphandlar ordningsvakter för stationshuset, och kommunen upphandlar ordningsvakter för ankomsttorget. Så till slut så kan vi liksom ha massor med ordningsvakter där"* (Intervjuperson 7).

Här styrs också respektive enhet av sina specifika upphandlingsregler. En önskan från en annan av intervjupersonerna, som är inne på samma linje, är därför att ha ett ordningsvaktsförordnande för all kollektivtrafik, vilket finns i vissa delar av landet.

En "station manager" med ansvar för stationen, vilket finns i vissa andra europeiska länder, önskas också då denna intervjuperson menar att det skulle minska problemen som kommer av att ansvaret är uppdelat i Sverige. Som komplement till samordning av utförare, föreslås också att man borde underlätta informationsinhämtning från resenärer:

*"Om vi bygger upp en trygghets- och säkerhetscentral, så kan vi se att "nu har vi resenärer från den här plattformen, på den här orten som har som har gjort en iakttagelse". Då aktiverar vi kameraövervakning, ser vad det är som händer, så skickar vi dit de ordningsvakter som är i närheten. Den typen av operativ security-styrning, den finns inte i dagsläget. Då får man ringa polisen och så får man hoppas att de kommer inom en skäligen tid."* (Intervjuperson 7)

Behoven varierar också över tid, så flexibiliteten är viktig. Vissa tider kan personal och övervakning behöva förstärkas och denna analys måste göras fortlöpande. Dels kan extra insatser behövas, till exempel just när en plats rustats upp, för att inte återfalla i gamla mönster, dels måste man återkommande analysera och inte slentrianmässigt sätta ut vakter *"för att det behövdes 2015"* (Intervjuperson 4). Även om man ser övervakning och personal som en viktig del för att öka tryggheten, betonas också problem med att lita för mycket enbart på denna lösning: *"Om man skulle ha fler patrullerande väktare som syns, men dessvärre så flyttar man bara problemet till området intill"* (Intervjuperson 5)

*"Jag ser att det är lite problematiskt, för att jag tror att det är en delvis falsk illusion av trygghet, för man kommer aldrig att kunna ha personer direkt när olyckan eller brottet har skett... Det kan väl vara bra att stötta upp, men det är inte så proaktivt arbetssätt. Samtidigt som jag tror att många förlitar sig på att det finns en övervakningskamera och därför är jag trygg, för att om det skulle hända mig någonting så kanske de får fast gärningsmannen. Men i min mening är det redan för sent då."* (Intervjuperson 6)

Utbildning av personal tas upp som en åtgärd för att öka tryggheten, både för personalen och resenärerna. Det kan gälla bemötandefrågor och hur de kan skydda resenärer från obehagliga

situationer liksom att utbilda trygghetsvårdare kring våld och deskalering. Kroppskameror tas också upp som ett sätt att öka säkerheten och tryggheten. I ett vidare samhällsperspektiv ser man också behovet av att förebygga brott genom information och utbildning från barnsben. Allt kan inte byggas bort eller övervakas bort. För de som blir förövare handlar det om attityder och där behöver man börja med barnen. Sammanfattningsvis kan man konstatera att personalen är viktig för tryggheten. Följande citat ringar in vad många av intervjupersonerna ger uttryck för:

*”Vi vet att vid resenärsundersökningar så är det den mänskliga kontakten man efterfrågar. Så egentligen skulle man kunna lösa oerhört många problem bara genom att anställa människor som har ett sånt ansvar (...) så det behöver ju verkligen lyftas den frågan, att hur kan man skapa de här bitarna? Det kommer ju fram hela tiden, men därifrån till handling känns det som att det är lite långt... Så man får väl fortsätta tjata och lyfta frågan, för att det efterfrågats och det går ju att lösa på något sätt.”* (Intervjuperson 9)

### **Användarperspektiv**

Många av våra trygghets- och säkerhetsproblem idag är komplexa och svåra att hantera. Det är inte alltid lätt att skapa åtgärder som kan främja säkerhet och trygghet på en plats som fungerar för alla platsens användare. Vi frågade vilka uppfattningar intervjupersonerna hade av tågtrafik i relation till passagerares trygghetsbehov – äldre, kvinnor, personer med funktionsnedsättning, HBTQ, mm. Några nämnde resenärer med synnedsättning och kognitiva funktionshinder som viktiga grupper i deras arbete men inte alla. Användarperspektivet verkar inte vara en central fråga i deras arbete. Nedan beskriver vi några exempel.

*”Traditionellt har det varit synsvaga och rörelsehindrade, de två grupperna. Men rätt långt in i min erfarenhet så har vi mer och mer börjat arbeta med kognitiva funktionshinder också, vilket har ökat anpassningen i form av att man skapar någon form av kodsysteem som gör det lättare för dem att hitta rätt med något sorts symbolspråk. ... Men förutom de tre grupperna så kan jag inte påstå att jag kan se någon annan grupp, nej.”* (Intervjuperson 6)

Det anses viktigt med bemötande av passagerare. Intervjuperson 1 nämnde skillnaden i bemötande mellan stora och små städer.

*”På landsbyggdgen, eller i mindre städer så är det jätteviktigt att man säger 'hej' till varandra eller byter några meningar med varandra. En del åker ju väldigt*

*regelbundet med kollektivtrafiken och lär känna sin busschaufför, och det är ju verkligen en trygghetsskapande del.” (Intervjupersonen 1)*

### **Intressanta exempel på åtgärder**

Inom den situationsbaserade preventionen är kartläggning viktigt, det handlar om att kunna visa var brott sker (eller rädsla för att brott uppstår), för att förstå dess orsaker och kunna arbeta med specifika brotts- eller trygghetsåtgärder. Det är inte alltid lätt att kartlägga var och när problemet finns eftersom det saknas register på olika händelser. Om det finns, kommer de från enskilda fallstudier. Detta gäller även trygghet – även om man regelbundet tillämpar en resenärsundersökning är det inte säkert att den inkluderar frågor om trygghet. Polisen kallas till stationerna som har många problem med drogproblem.

*”Vi har gjort en kartläggning; på vilka platser i länet sker det mest narkotikahandling i offentliga miljöer? Och då kommer resecentrum klockrent på översta plats. Så vi fick t.o.m. dela på resecentrum utomhus och resecentrum inomhus, sen kommer skolgårdar, torgmiljöer och andra lokala platser. Utifrån den kartläggningen vi har gjort har vi tagit fram ett metodstöd som heter ”Drogfria platser”. (Intervjuperson 1)*

När man har förståelse för problemet är det dags att sätta in åtgärder för att motverka det. Samverkan mellan olika berörda aktörer är central. Det är bra att fråga sig vilka samlade erfarenheter som finns i arbetsgruppen som ska jobba med interventioner. Några nämnde att stationer/resecentrum har blivit en centralpunkt för dessa åtgärder.

*”Sen tog de fram ett metodstöd för att öka tryggheten på resecentrum som de kallar för STK, som är en metod där X initierar samverkan med kommuner i länet där de har bekymmer. Och de vill initiera det och starta upp en samverkan med aktörer som är 500m från resecentrumet, och ibland upp till 1km, och göra en styrgrupp och en operativ grupp som samlar krafterna runt... men sen är det kommunen och kanske kommunpoliserna som ska ta över arbetet.” (Intervjuperson 1).*

En av personerna berättar om två olika projekt de som länstrafikbolag är med i. Det ena kallas för Samverkan Trygghet Kollektivtrafik (STK) och det andra Operativ Samverkan Trygghet (OST).

*”STK är det samverkansprojekt som vi har tillsammans med myndigheter, näringsliv, polis, osv. där vi kanalisera gemensamma lägesbilder och hittar vem*

*det är som äger marken eller vem det är som behöver göra åtgärden för att platsen i sin helhet ska bli tryggare. Sen har vi OST, och där sätter vi in operativa resurser, då har vi trygghetsvårdar, vi har ordningsvakter, och vi har väktare som vi kan sätta ut på riktade insatser. De gör intervjuer med våra resenärer och intervjuer med förfarna, för de fångar också upp extremt mycket, och våra ordningsvakter gör lägesbilder, tillsyner och avrapportering på nämnda platser. Och trygghetsvårdarna är till för att skapa bra relationer med våra resenärer, så de går och pratar, hjälper till där det behövs, och i de fallen där det behövs förstärkning så kan man också tillkalla ordningsvakterna. Så det är en väldigt tydlig funktion som är just trygghetsfrämjande.”* (Intervjuperson 6).

En intervjuperson har nämnt kommunikation som är anpassad för funktionsvarierade genom deras hemsida.

*”Vi jobbar med kommunikation som är anpassad för funktionsvarierade genom vår hemsida, och det ska gå att läsas upp och vi har små knappar vid hållplatserna som man kan trycka på, för t.ex. synsnedsetta så att det läses upp istället för att man ska kunna se det på realtidsskyltarna”* (Intervjuperson 6)

### **Förvaltning och styrning av stationen, samverkan mellan de olika aktörerna**

Samarbetet mellan lokala och nationella aktörer tolkas på olika sätt. Här upplever några intervjupersoner att de nationella aktörerna är långsammare än de lokala, något som påverkar deras arbete med trygghet. I flera svar har vi märkt hur deras arbete och samarbete beror på ett fåtal personer som har ett tydligt fokus på trygghetsfrågan:

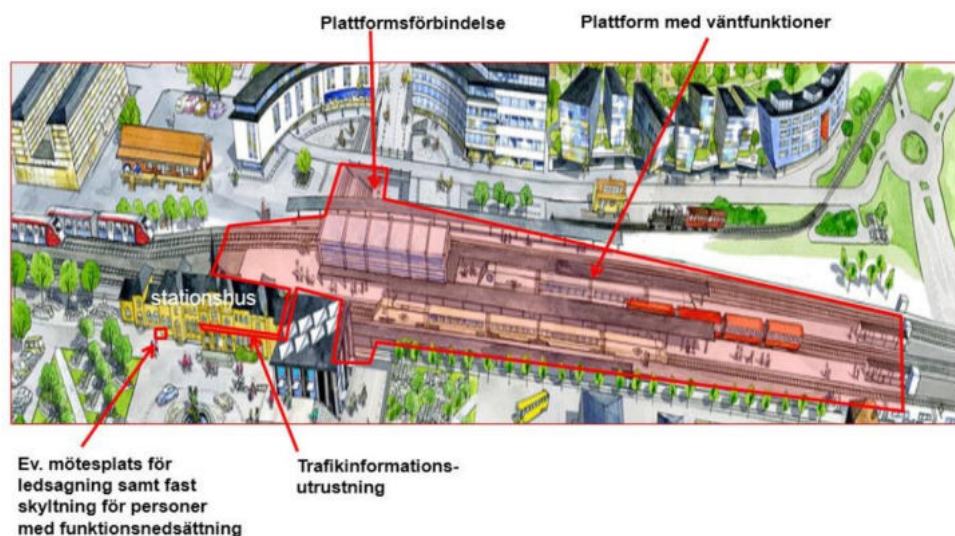
*”Små kommuner har lättare att samarbeta, närmare till varandra, men man måste också på något sätt bidra till att de ser problematiken. Det är lätt att man ”men det kan inte vi, vi är en så liten kommun”... Alla blir också trötta på Trafikverket och andra nationella aktörer, de lokala aktörerna är lite snabbare, och de nationella blir långsammare och har inte resurserna.”* (Intervjuperson 1)

*”Allting hamnade hos ”person X”. Det som har hänt efter det är att de har en säkerhetsenhet med en säkerhetschef och upp till en 5-10 medarbetare.”* (Intervjuperson 1)

Stationerna är nav i samhället där många aktörer med olika intressen och ändamål samlas på en begränsad yta. Stationerna omfattas idag ofta av ett flertal olika fastighetsägare som ansvarar för dess olika delar. Trafikverket äger och ansvarar för järnvägens ”kärnfunktion”,

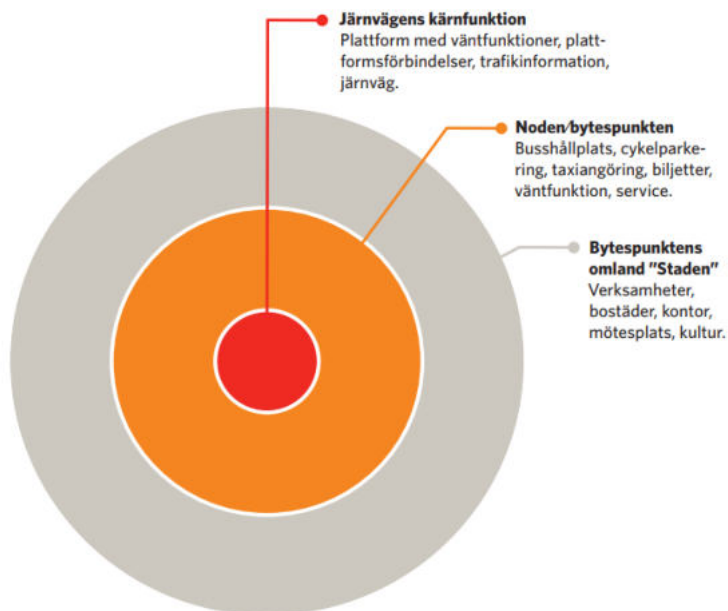
vilket är exempelvis plattformar, bänkar, väderskydd, tak på plattformen, plattformförbindelser, konstruktioner för spåranslagningar, trafikinformationsutrustning, m.m. (Trafikverket, 2015, 2017). Därutöver krävs det anläggningar och utrustning bortom järnvägens kärnfunktion, vilket kan variera beroende på stationens storlek och behov. Här ingår exempelvis stationshus, bussterminal, parkering, anslutande vägar, stationstorg, angöringsplats, m.m. (Trafikverket, 2015, 2017). Se figur 6.

Dessa delar kan ha åtskilliga olika fastighetsägare. Jernhusen äger och förvaltar bland annat stationshusen vid de större stationerna där det är möjligt att tillhandahålla kommersiell verksamhet, totalt 37 stycken (Jernhusen, n.d.). Trafikverket äger enbart stationsplattformen. Det kan även vara övriga privata fastighetsägare eller kommunen som äger och förvaltar stationsbyggnaden och andra delar på en station som går utöver järnvägens kärnfunktion. Jernhusens dotterbolag Svenska Reseterminaler (SRAB) driver och ansvarar för cirka 140 väntsalor i stationer runt om i Sverige, även där det är annan fastighetsägare än Jernhusen (Svenska Reseterminaler, 2015). Därtill hyr i många fall även länstrafikbolag och lokaltrafikbolag in sig på mark där de opererar sina fordon, samt att det är ett flertal olika underentreprenörer inblandade, såsom bevakningsbolag, städbolag, och andra aktörer som hanterar underhåll och skötsel. Totalt sett blir det alltså snabbt många inblandade på en stationsyta med dess omnejd, och det skapas därmed en komplex situation när något som berör stationen ska genomföras och beslut ska tas.



(a)





(b)

Figur 6 – (a) Områden på en station som Trafikverket ansvarar för; (b) Schematisk uppdelning av Trafikverkets roll i relation till andra aktörer, som till exempel stationsägare, bussoperatörer och kommuner.

Detta är något som lyfts fram som ett hinder från flera av de intervjuade personerna, att det saknas en tydlig ansvarsfördelning och brist på samordning. I praktiken är det ofta otydligt "vem gör vad?". Och även om uppdelningen över ansvarsområdena i vissa fall är tydlig så upplevs det finnas en avsaknad av samordning och samverkan mellan aktörerna. En av de intervjuade personerna menar att det inte finns någon som har ett utpekat samordningsansvar vilket är problematiskt.

*"Ansvarsfördelningen är ju en av nyckelfrågorna i Sverige kring stationer. Vi har Trafikverket som förvaltar plattformar, plattformsförbindelser, och står också för den långsiktiga infrastrukturplaneringen, Jernhusen har stationshusen, och kommunen har till exempel ankomsttorg och parkeringsplatser runt en station, och så ska alla de här samverka, men det finns ingen som har ett utvecklat samordningsansvar heller. Om man jobbar effektivt med säkerhet då måste du peka ut en som har samordningsansvaret, men i avregleringen i Sverige har vi inte gjort det."* (Intervjuperson 7)

Personen pekar på att det är en lång avreglering som har lett till att det är ett väldigt splittrat ansvar, vilket i sin tur har fått stor påverkan på frågor som berör säkerhet och trygghet, eftersom det inte finns någon som har ett utpekat övergripande ansvar inom detta område (intervjuperson 7). En annan har en liknande syn och håller med om att det är problematiskt med så många aktörer med olika ansvarsområden som måste samverka.

*”Samverkan är A och O för att vi ens ska kunna få till någon förändring. (...) [D]et handlar mycket om gränsdragningen mellan de olika ansvarsområdena. Vem gör vad? För det är ofta så att, Västtrafik har hållplatsen, men markägaren är kommunen, och papperskorgen kanske tillhör en annan. Så det är väldigt spretigt idag, och det är ju inte så att vi äger hela det ansvaret utan det måste ju ske i samverkan med de andra. (...) [E]n tydlig gränsdragningslista, med vem som gör vad mellan kollektivtrafikmyndighet, kommun och fastighetsägare ser jag skulle behövas.”* (Intervjuperson 6)

Det här är ett återkommande tema i intervjuerna. Det är många som vill samarbeta men det finns egentligen inte någon angiven samordningsansvarig som gör att de kan skapa en gemensam vision, utan mycket är upp till varje enskild aktör och där de i många fall arbetar oberoende av varandra. Detta medför att det ofta blir kortsiktiga, individuella lösningar på problem som lämpligen kräver ett större gemensamt arbete mellan aktörerna. Detta är något som intervjuperson 4 tydliggör, och denne menar på att *”vi inte får hamna i ad-hoc lösningar och kortsiktighet”*.

*”Vi [i Sverige] har närhets-, ansvars och likhetsprincipen, och det innebär att alla måste göra sitt, med risk för att alla gör sitt på sin kammare. Men om alla skulle göra sitt på sin kammare så finns det också med i principen att man ska samarbeta och då kommer vi dit, att det är där det brister. (...) Det går att långsiktigt i samverkan och samarbete att lyckas.”* (Intervjuperson 4)

Det är uppenbart att ett tydligare samarbete med gemensamma målbilder och insatser är något som är önskvärt från aktörernas sida.

*”Det kan ibland vara svårt att veta vem som ska ansvara och som ska göra vad. Så det är såklart ett hinder att få till ett samarbete. Samverkan mellan aktörer. (...) [D]är vore det jättebra om vi får tydligare samarbete, och vem som gör vad.”* (Intervjuperson 5).

Även intervjuperson 8 vidhåller att ansvarsområdena har blivit för uppdelade mellan aktörerna, utan någon som kopplar ihop dessa och skapar en samverkan, och det är resenärerna som

drabbas negativt av detta. I enighet med flera av de andra intervjuade personerna krävs det enligt honom någon som har ett utpekat samordningsansvar.

*”Det måste finnas någon som pekar. (...) [D]et måste satsas på någon som samordnar det hela, för det blir så väldigt olika. Det är uppdelat för mycket. Det är för mycket som är fragmentiserat.”* (Intervjuperson 8).

Detta kräver i grunden en bättre och tydligare ansvarsstruktur som även tillåter uppföljning och reflektion av de åtgärder som vidtas, menar intervjuperson 1.

*”Vi måste ha någon som kan reflektera lite [över] vad som händer och strukturera upp det. För det behövs så otroligt mycket [i dessa frågor], allt från förvaltning till sociala insatser kring individer och kring gruppnivå, men också situationella åtgärder.”* (Intervjuperson 1)

En av de intervjuade personerna pekade på att det redan nu existerar ett EU-direktiv som talar om att det ska finnas en ansvarig aktör på stationerna, men att det är något vi inte tillämpar här i Sverige.

*”Det finns faktiskt ett EU-direktiv om att det inte får finnas hur många kockar som helst på en station, utan det ska vara en ansvarig. Jag var i England och åkte nyss (...) och där kör alla möjliga operatörer om varandra, men då bestämmer man att, på den här stationen är det ett bolag som får sköta alltihopa. Då blir det en instans. Så det finns faktiskt EU-direktiv att det måste finnas en ansvarig på stationen. (...) [Men] just det där har vi tydligen hoppat över. Det är lite konstigt. (...) Vi är ju med och tycker till om EU-direktiv, och vi försöker få fram just att ”följ det här direktivet att tillse en station manager.”* (Intervjuperson 8)

### **Central och standardiserad rapportering**

Något som hänger ihop med problematiken kring avsaknaden av samordning mellan alla aktörer är att det inte heller finns ett centraliserat rapporteringssystem för trygghets- och säkerhetsrelaterade händelser som sker på och i anslutning till stationer. Detta medför att det är svårt, eller omöjligt att producera gemensamma lägesbilder kring sådana incidenter, och därmed kunna veta var det behövs åtgärder. Detta påtalar bland annat intervjuperson 6:

*”Vi jobbar ju stort i hela regionen, och [med de olika trafikbolagen] kan jag se vissa utmaningar, att vi har en bit att arbeta med, alltifrån incidentrapportering som inte alltid kommer in, och då vet ju inte vi var problematiken ligger någonstans eller var det är vi ska sätta in mer resurser.”* (Intervjuperson 6)

Även intervjuperson 3 målar upp en liknande bild, att det är ofta är upp till trafikföretagen under länstrafikbolagen att själva anmäla incidenter. Vilka händelser som rapporteras kan också vara väldigt personberoende och det finns troligen ett stort mörkertal menar han.

*"[O]m det är något som händer i trafiken just nu, då blir det en händelserapport. Men som jag sa förut så är det trafikföretagen som är förarnas arbetsgivare, så de har ju mera skyldigheter att anmäla arbetsmiljöhändelser (...) då kommer de inte riktigt till oss. Ibland kan det faktiskt vara så att vi inte vet om dem, för att det beror på hur förarna upplever situationen också, det är liksom personligt. (...) [D]et finns ett stort mörkertal tror vi på hur man anmäler och hur man reagerar på det hela."* (Intervjuperson 3)

Det bör därför finnas någon typ av standardisering vad gäller incidentrapportering enligt intervjupersonerna. Vilka händelser ska rapporteras och till vem? Även om länstrafikbolagen har sina egna rapporteringssystem, så bör det även finnas en centraliserad plats där dessa synkas samman för att kunna skapa gemensamma lägesrapporter, i stället för att alla sitter på var sin.

*"Den här gemensamma lägesbilden kring vad som inträffar (...) där sitter alla på sin del av pusslet egentligen. Alla får ett antal avvikelser eller händelser som inträffar, men det är ingen som lägger det stora pusslet. Vad har inträffat på t.ex. Uppsala station under 2020? Det är ingen som har den lägesbilden."* (Intervjuperson 7)

Om ett brott riktat mot en resenär sker, blir resenären målsägare och gör en polisanmälan till Polismyndigheten. Det får till följd att varken Trafikverket, Jernhusen, eller andra inblandande aktörer får reda på att ett brott har skett, även om det har ägt rum på deras mark. Den bästa lägesbilden har därför troligen polisen, men det finns en otydlighet i vad som ingår i vems uppdrag vad gäller det brottsförebyggande arbetet, och det fungerar inte som en sammanhängande enhet (Intervjuperson 7). Intervjupersonen fortsätter och menar på att det finns ett rapporteringskrav kring händelser som har med trafiksäkerhet att göra, men att det saknas för brott och ordningsstörningar. När det kommer till trafiksäkerhet ska alla incidenter som finns redovisade i särskilda föreskrifter rapporteras till Transportstyrelsen, dit alla aktörer ska rapportera. Det här skapar en slags centralisering och Transportstyrelsen gör sedan analyser av de händelserapporterna (Intervjuperson 7).

## Trygghets- och larmcentral

Flera av de intervjuade personerna efterfrågade någon typ av trygghets- eller larmcentral som snabbt kan tillkallas om någon behöver hjälp, och som alltid ska vara aktiv under de timmar då trafiken körs. Detta bör i sin tur kombineras med bevakningskameror som registrerar vad som sker på stationens olika delar så att larmcentralen kan agera utifrån detta. En av de intervjuade personerna berättar om ett pilotprojekt de ska starta upp som berör just detta; hur de kan *"fånga upp de operativa resurserna och hur det kan koordineras med bevakningsdelarna"* (Intervjuperson 6). Detta är något som aktörerna tycks se ett behov av och att det finns mer att utveckla inom det här området.

*"Det är ju tveklöst så att det behövs kameraövervakning på den här typen av offentliga platser. Och därmed behövs det också någon som bevakar, någon form av ledningscentral eller så... Larmfunktioner på perrongerna ganska lättillgängliga är ju också nödvändiga, så att det inte ska vara svårt att få hjälp."* (Intervjuperson 2).

Vissa aktörer har dock redan ett sådant här system på plats.

*"Vi har ju då 24/7 en larmcentral som sitter med de dryga 400 kameror vi har. De registrerar, och alla ryck, alla händelser rapporteras i ett inrapporteringssystem som vi har från bevakningsföretagen. Vad gäller Pressbyrån till exempel, personalen, och resenärer på våra tågstationer så är det tydligt skyltat telefonnummer till våra larmcentraler dit man kan ringa."* (Intervjuperson 4).

En annan berättar också om deras trafikledningscentral som har den här funktionen. Den kan vara till hjälp både för resenärerna, och förarna som har ett överfallslarm och en larmknapp så att de snabbt kan kopplas upp till trafikledningscentralen. Med hjälp av överfallslarmet och larmknappen kan även ledningscentralen lyssna via radio på vad som händer i fordonet, utan att det märks att man har larmat.

*"Vi har en trafikledning ... som är bemannad när fordonen är ute. Så det är vardagar då mellan 04 och 01 och på helgerna dygnet runt. De har ju en trygghetsskapande åtgärd, att förarna kan ropa dit, och de även har en larmknapp, och vi har ett rakelsystem i bussarna med rakelradio. Det är som ett överfallslarm, och då kan förarna trycka på den där och trafikledarna kan se, och ropa upp de här bussarna och kolla vad det är för någonting. Och sen trafikledningen direktnummer till den här regionala polisledningscentralen (...) så de kan snabbt larma 112, både polisen då, men även om det behövs ambulans."* (Intervjuperson 3).

Säkerhetsåtgärder likt dessa existerar hos vissa företag, men det tycks inte finnas något gemensamt arbete kring detta, utan det är upp till varje enskilt trafikföretag att sätta in. Det medför att kvaliteten varierar och att vissa mindre trafikföretag kanske inte ens tillämpar detta.

*”Det är vi ju lite speciella med, att vi har en trafikledning för alla trafikföretag, annars är det ganska vanligt att man har en egen trafikledning för respektive trafikföretag, så är det till exempel i Skåne och några andra. Men här har vi en gemensam, vilket även innebär att de mindre trafikföretagen också har en trygghet.”* (Intervjuperson 3).



## 6. Slutsatser och kommande aktiviteter

Målet med denna rapport var att sammanfatta aktiviteter som genomfördes av forskningsgruppen i projektet Effekten av stationsmiljön för brott och resenärers trygghet, vilket som finansieras av Trafikverket från 2021 till 2023. Under 2021 har vi samlat in befintlig kunskap och identifierat kunskapsluckor genom två systematiska litteraturoversikter och jämfört dessa resultat med kunskap från praktiken genom att intervjua tio nyckelpersoner. De viktigaste egenskaperna hos stationerna och/eller i kollektivtransportsystem som påverkar brottslighet och otrygghet har identifierats samt hur olika grupper av resenärer upplever brott och otrygghet. Denna sammanställning har legat till grund för intervjuerna.

Resultaten från den första litteraturoversikten som täckte både stationer och busshållplatser visar betydelse av belysning och design för säkerhet och trygghet, till exempel vidöppen design som ger fria siktlinjer, ljusstyrkan ökar den upplevda säkerheten till en viss tröskel, samt gatubelysning runt tunnelbanestationer. Sikt och stationsmiljö som undviker gömställen och barriärer är också viktiga, till exempel hissar med stora sidopaneler i glas, glasade innerväggar biljettförsäljning på en central plats. Passagerarnas flöde och stationsunderhåll påverkar också trygghet (till exempel en hög tjänstefrekvens särskilt på kvällen, bra städning och fullsatta platser kopplas till färre brott som våld, skadegörelse, och totalt antal brott). Det är som tryggast när andra passagerare är på plats (särskilt för kvinnor) men det var oklart var gränsen går mellan hur stor passagerarnärvaron är och brott, och rädsla. Vårdar och andra typer av formell social kontroll är av stor betydelse framförallt på kvällen och natten när passagerarflödet är mindre. Teknologi och andra tekniska lösningar har också kommit upp som relevant (till exempel CCTV för vissa brott och trygghet, RTI, speglar, passersystem, smartphone-appar, nödlarm, brottsbeständigt material). Resultaten visar också att vad i miljön som påverkar brott och passagerares trygghet, ganska ofta inte är samma sak. Säkerhetsförhållandena i transportnoder är inte desamma som dem som upplevs på vägen till dem och varierar även beroende på passagerartyp (oftast kön och ålder men även etnicitet, där kvinnor och äldre oftast känner sig otryggast). Brottslighet och passagerares trygghet i kräver ett dynamiskt perspektiv som är anpassat till resans olika skeden på mikronivå (ex. timmar på dagen, stationsmiljö).

Resultaten från den andra litteraturoversikten som fokuserat specifikt på *stationer med spårbunden trafik* och på *trygghet* visar att faktorer som tydligt ökar användarnas trygghet inom stationsområden är platskaraktäristika som exempelvis belysning, övervakning och öppna miljöer som ger fria siktlinjer. Sociala karaktäristika som ökar otryggheten är bland annat våld på stationen, trängsel, andra personers normbrytande beteende (påverkade personer, gäng) eller att det är få eller inga andra personer närvarande. Litteratursammanställningen visar



också att individuella karaktärstiska påverkar trygghetsupplevelsen. Kvinnor känner sig genomgående mer otrygga liksom de personer som tidigare varit utsatta för skrämmande upplevelser medan ålder och etnicitet inte visar lika entydiga resultat. Den internationella litteraturen pekar på att, för att trygghetsfrämjande interventioner ska kunna genomföras på ett effektivt sätt, kan det vara nödvändigt att kartlägga (a) var inom stationsområdena människor känner sig otrygga, (b) när på dygnet, (c) vilka som känner sig otrygga och (d) varför, samt (e) på vilket sätt resenärernas beteende inskränks på grund av otryggheten.

Litteratursammanställningarna tydliggör att trygghet är ett komplext fenomen som ofta är beroende av interaktionen mellan många olika faktorer. Dessa behöver studeras vidare på en lokal nivå då de ofta inte är generiska. Intervjuerna pekar på hur dessa faktorer som vi identifierade i kunskapsöversiktterna speglas lokalt i Sverige. Tillgång till och kvalitet på information (inklusive kampanjer) valdes som en de viktigaste aspekter som kan bidra till att skapa ökad trygghetskänsla och säkerhet på stationer. Trots att förvaltning och styrning av stationen, samverkan mellan de olika aktörerna, samt tjänster och funktioner på stationen har valts som de viktigaste aspekterna för att bidra till att trygghet har den fysiska stationsmiljön och dess underhåll rankats högt. Användarperspektiv och teknologi rankades relativt lågt jämfört med de andra aspekterna.

I intervjuerna nämnde flera intervjupersoner kända trygghetsproblem på stationen, runtomkring stationen samt problem med att människor befinner sig obehörigt på spårområdet. Relativt nya problem handlar om öppen narkotikaförsäljning och närvarande av utsatta grupper i stationsområde. I den fysiska miljön på stationsområdena framhölls vikten av att resenärerna har överblick samt att miljön planeras så att det blir aktivitet på platsen med en mix av olika människor. Trots att med digitaliseringen personalen har skurits ner, flera intervjupersoner nämnde att en närvarande personal på stationerna ofta är bland det viktigaste för trygghet när man frågar resenärerna. Några var dock tveksamma till om andra övervaknings- och kontaktalternativ är motsvarande ersättningar för bristande personal.

Notera att från och med 2023 kommer kommunerna att tilldelas nytt uppdrag gällande brottsprevention. Samverkan mellan aktörerna och tydliga ansvarsområden anses som viktiga aspekter för att kunna lösa problemen som förekommer i stationsmiljöer, men inte de enda lösningarna. Experterna nämnde även en viss brist på nationella riktlinjer för att kunna stödja deras arbete, något som kräver lagändringar som kan ge aktörer ett utpekat samordningsansvar. Vad gäller anpassning av stationer till personer med synnedstättning och kognitiva funktionshinder, några intervjupersoner nämnde dessa grupper som viktiga i deras arbete och hur stationerna kan göras tillgängliga för dem. Nya resenärer, som kommer till en

station för första gången nämndes som en viktig grupp av men i det stora hela verkar dock inte fokus mot specifika resenärsgupper vara prioriterat.

De kommande aktiviteterna under 2022 består av att:

1. publicera den andra litteraturöversikten
2. genomföra en enkätundersökning om passagerares säkerhet och trygghet på stationen för de fyra sträckorna
3. bygga färdigt en geografisk databas som speglar stationsegenskaper samt dess omnejd
4. analysera svaren från enkäten kopplad till en omfattande databas som speglar stationsegenskaper samt dess omnejd samt att skriva artiklar om passagerares säkerhet och trygghet på stationerna för de fyra sträckorna.
5. organisera två möten/workshop, en 18 mars (Trygghet på väg 2.0) och en i slutet av 2022 för att presentera de preliminära resultaten från analysen.



## 7. Referenser

- Bowers, K. (2014). Risky facilities: Crime radiators or crime absorbers? A comparison of internal and external levels of theft. *Journal of Quantitative Criminology*, 30(3), 389-414.
- Brantingham, P., & Brantingham, P. (1995). Criminality of place. *European journal on criminal policy and research*, 3(3), 5-26.
- Ceccato, V. (2013). *Moving safely: crime and perceived safety in Stockholm's subway stations*. Lexington books.
- Ceccato, V., Gaudelet, N., & Graf, G. (2022). Crime and safety in transit environments: a systematic review of the English and the French literature, 1970–2020. *Public Transport*. <https://doi.org/10.1007/s12469-021-00265-1>  
[Record #6784 is using a reference type undefined in this output style.]
- Ceccato, V., Uittenbogaard, A., & Bamzar, R. (2013). Security in Stockholm's underground stations: The importance of environmental attributes and context [Article]. *Security Journal*, 26(1), 33-59. <https://doi.org/10.1057/sj.2011.32>
- Cityindex. (2021). *Cityindex 2021: Stadsliv med människan i centrum* <https://www.fastighetsagarna.se/globalassets/rapporter/2021/cityindex-2021-reviderad-20211014.pdf>
- Clarke, R., & Eck, J. E. (2007). *Understanding risky facilities*. US Department of Justice, Office of Community Oriented Policing Services ....
- Daniels, R., & Mulley, C. (2013). Explaining walking distance to public transport: The dominance of public transport supply. *Journal of Transport and Land Use*, 6(2), 5-20. <https://doi.org/10.5198/jtlu.v6i2.308>
- Groff, E., & McCord, E. S. (2012). The role of neighborhood parks as crime generators. *Security Journal*, 25(1), 1-24. <https://doi.org/10.1057/sj.2011.1>
- Iqbal, A., & Ceccato, V. (2016). Is CPTED Useful to Guide the Inventory of Safety in Parks? A Study Case in Stockholm, Sweden. *International Criminal Justice Review*, 26(2), 150-168. <https://doi.org/10.1177/1057567716639353>
- Invin-Erickson, Y., & La Vigne, N. (2015). A spatio-temporal analysis of crime at Washington, DC metro rail: Stations' crime-generating and crime-attracting characteristics as transportation nodes and places [Article]. *Crime Science*, 4(1), Article 14. <https://doi.org/10.1186/s40163-015-0026-5>
- Jernhusen. (n.d.). *Stationsförvaltning*. Retrieved 2021-12-05 from <https://www.jernhusen.se/vart-erbjudande/stationer/>
- Liggett, R., Loukaitou-Sideris, A., & Iseki, H. (2003). Journeys to crime: Assessing the effects of a light rail line on crime in the neighborhoods.
- Loukaitou-Sideris, A. (2012). Safe on the move: The importance of the built environment. In *The Urban Fabric of Crime and Fear* (pp. 85-110). Springer Netherlands. [https://doi.org/10.1007/978-94-007-4210-9\\_4](https://doi.org/10.1007/978-94-007-4210-9_4)
- SCB. (2020). *DeSO i Statistikdatabasen*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/regional-statistik-och-kartor/regionala-indelningar/deso---demografiska-statistikomraden/deso-tabellerna-i-ssd-information-och-instruktioner/>
- SCB. (2021a). *Befolkningsstatistik i sammandrag 1960–2020*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/helarsstatistik-rikt/befolkningsstatistik-i-sammandrag/#Fotnoter>

- SCB. (2021b). *Folkmängden per region efter utländsk/svensk bakgrund och kön. År 2015 - 2020*.  
[https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_BE\\_BE0101\\_BE0101Y/FolkMDesoBakgrKonN/#](https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_BE_BE0101_BE0101Y/FolkMDesoBakgrKonN/#)
- SCB. (2021c). *Inkomster och skatter*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/hushallens-ekonomi/inkomster-och-inkomstfordelning/inkomster-och-skatter/>
- SCB. (2021d). *Låg respektive hög ekonomisk standard efter region och ålder. År 2011 - 2019*.  
[https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_HE\\_HE0110\\_HE0110I/Tab4InkDesoN1/#](https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_HE_HE0110_HE0110I/Tab4InkDesoN1/#)
- SKR. (2017). *Kommungruppsindelning*. Retrieved 2021-12-03 from <https://skr.se/tjanster/kommunerlandsting/faktakommunerochlandsting/kommungruppindelning.2051.html>
- Sundling, C. (2016). *Overall Accessibility of Public Transport for Older Adults* [Department of Psychology, Stockholm University].
- Svenska Reseterminaler. (2015). *Om oss*. Retrieved 2021-12-05 from <https://www.svenskareseterminaler.se/om-oss/>
- Trafikverket. (2015). *Ägarskap, förvaltningsansvar och fördelning av kostnader inom Trafikverkets ansvarsområde på stationer* (TDOK 2015:0085).  
[http://media.sverigeforhandlingen.se/2015/01/TDOK-2015\\_0085-agarskap\\_forvaltningsansvar\\_fordelning\\_kostnader\\_trafikverkets\\_ansvarsomrade\\_stationer.pdf](http://media.sverigeforhandlingen.se/2015/01/TDOK-2015_0085-agarskap_forvaltningsansvar_fordelning_kostnader_trafikverkets_ansvarsomrade_stationer.pdf)
- Trafikverket. (2017). *Trafikverkets roll vid planering och utveckling av stationer* (2017:069).  
[https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/18571/Ineko.Product.RelatedFiles/2017\\_069\\_trafikverkets\\_ansvar\\_vid\\_planering\\_och\\_utveckling\\_av\\_stationer.pdf](https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/18571/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_069_trafikverkets_ansvar_vid_planering_och_utveckling_av_stationer.pdf)

## 8. Bilagor

### Bilaga 1 – SKR:s kommunstorlek

Storstäder och storstadsnära kommuner:

- 1) Storstäder: minst 200 000 invånare i kommunens största tätort eller
- 2) Pendlingskommun nära storstad: minst 40 % utpendling till storstad eller storstadsnära kommun

Större städer och kommuner nära större stad:

- 3) Större stad: minst 40 000 och mindre än 200 000 invånare i kommunens största tätort,
- 4) Pendlingskommun nära större stad: minst 40 % utpendling till större stad, eller
- 5) Lågpendlingskommun nära större stad: mindre än 40 % utpendling till större stad

Mindre städer/tätorter och landsbygdskommuner:

- 6) Mindre stad/tätort: minst 15 000 och mindre än 40 000 invånare i kommunens största tätort
- 7) Pendlingskommun nära mindre stad/tätort: minst 30 % ut- eller inpendling till mindre ort
- 8) Landsbygdskommun: mindre än 15 000 invånare i kommunens största tätort, lågt pendlingsmönster
- 9) Landsbygdskommun med besöksnäring: landsbygdskommun med minst två kriterier för besöksnäring, dvs antal gästnätter, omsättning inom detaljhandel/ hotell/ restaurang i förhållande till invånarantalet.

## Bilaga 2 – Definitioner av variablerna

- **Äldre:** mer än 25 % i ålderskategorin 65+. Genomsnitt för riket är 20 %.
- **Kvinnor:** mer än 51 % kvinnor. Genomsnitt för riket är 50 %.
- **Unga män:** mer än 20 % i kategorin män i åldrarna 15–39 år. Genomsnitt för riket är 16 %.
- **Låg ekonomisk standard:** mer än 20% som lever i hushåll med låg ekonomisk standard. Genomsnitt för riket är 15 %. Mer om information denna definition i bilaga 3.
- **Utländsk bakgrund:** mer än 30 % som har utländsk bakgrund. Genomsnitt för riket är 26 %. Mer om information denna definition i bilaga 3.
- **Flerbostadshus:** mer än 50 % som lever i ett flerbostadshus. Genomsnittet för riket är 42 %.
- **Ensamstående med barn:** mer än 10 % som bor ensamstående med barn. Genomsnittet för riket är 7 %.

*Not: Statistik från SCB (2020).*

### **Bilaga 3 – Definitioner av låg ekonomisk standard och personer med utländsk bakgrund**

Låg ekonomisk standard avser *"andelen personer som lever i hushåll vars ekonomiska standard är mindre än 60 procent av medianvärdet för riket"* (SCB, 2021d). Detta är mått som anger vilka i samhället som löper risk för fattigdom jämfört med andra. Snittet för riket är 15 procent (SCB, 2021c).

Personer med utländsk bakgrund definieras som *"personer som är utrikes födda, eller inrikes födda med två utrikes födda föräldrar"* (SCB, 2021b). Har personen en inrikes född och en utrikes född förälder definieras det som svensk bakgrund. Snittet för riket är 26 procent (SCB, 2021a).



