



EXAMENSARBETE INOM TEKNIK,
GRUNDNIVÅ, 15 HP
STOCKHOLM, SVERIGE 2017

Situationell analys av säkerhet och trygghet på Jakobsbergs station

ANNA LENNARTSSON

Sammanfattning

Transportmiljöer av olika slag är en stor del av den vardagen i en storstad. Samtidigt erbjuder dessa miljöer speciella förutsättningar för brott och trygghet bland annat eftersom de är offentliga miljöer som samlar stora mängder människor på samma plats. Denna analys syftar till att ta reda på hur den fysiska utformningen av en plats kan påverka brottslighet och trygghetsnivå. För att göra detta har brottsligheten och tryggheten i ett stationsområde utvärderats med en GIS-analys av brottsdata, en trygghetsenkät samt en fältundersökning där den fysiska miljön inspekterats. Som studieobjekt har Jakobsbergs station valts ut på grund av att den av Järfälla kommun har pekats ut som ett problemområde med låg trygghetsnivå (Järfälla kommun et al.). Studien visar att brottsligheten i området kring Jakobsbergs station är störst på pendeltågsstationen, vid entrén från torget och på bussterminalen. Orsaken till brottslighet är komplex, men analysen tyder på att rutinaktivitetsteorin tillsammans med bevakningen spelar roll för vilka brott som sker var och när i området. Trygghetsenkäten visar också att stationsområdet har en hög nivå av otrygghet. Otryggheten är störst i stationens tunnel, vid entrén från torget och vid bussterminalen. Enligt studien är det stor sannolikhet att detta beror på bristande sikt och bevakning av platserna och genom att förbättra den naturliga bevakningen och ta bort dolda miljöer tros både brottslighet och otrygghet kunna minska. Genom att ta in fler verksamheter och göra punktinsatser med fler vakter och trygghetsvårdar kan kontrollen över platsen upplevas som större och därmed också bidra positivt.

Abstract

Transit environments are a big part of everyday life in big cities. But these environments also offer special conditions for crime and perceived safety, partly because they gather many people in the same place. This thesis aims to find out how the physical design of a place can affect crime and perceived safety. In order to do so a transit environment in Stockholm has been evaluated using GIS-analysis of crime data, a safety survey and fieldwork exploring the physical environment. As a study object Jakobsberg's station, one of Stockholm's biggest commuter train stations, has been chosen (SL, 2016). This is because of the local authorities' promise to the citizens to improve the safety and security there (Järfälla kommun et al.). The study shows that the highest levels of crime are at the train station, one of the entrances and at the bus terminal. The study indicates that the routine activity theory as well as the lack of surveillance may be part of the reason why crimes happen at certain places and hours. The safety survey reveals high levels of perceived unsafety in the area. The highest level of unsafety is found in a tunnel, at the same entrance and at the bus terminal. This is probably partly due to lack of surveillance and visibility, and by improving the natural surveillance and reducing hidden spots, the crime and perceived unsafety levels are likely to drop. By integrating more activities and businesses and increasing the presence of safety staff at the places pinpointed in the study, the level of control is likely to be perceived as higher, which can also contribute to a safer and more secure environment.

English title: A situational analysis of safety and security at Jakobsberg's station in the Stockholm region

Förord

Jag vill rikta ett varmt tack till de som hjälpt till att göra den här uppsatsen möjlig. Tack till Alexander Lejonrike på Järfälla kommun och Frida Törnvall och Albin Näverberg på polisen i Järfälla och Upplands Bro för att ni hjälpt till med den information jag behövt. Tack också till min handledare Vania Ceccato som varit behjälplig med råd under skrivandeprocessen och delat sina erfarenheter av säkerhets- och trygghetsforskning. Jag är också mycket tacksam för den hjälp jag fått från resenärer och boende i Jakobsberg genom deras medverkan i min enkät och för att Samir och Khaled visade mig Jakobsberg by night.

Slutligen vill jag tacka min familj, Antonia, Lina och Maria för att ni stöttat, lugnat och uppmuntrat mig under de intensiva veckorna av skrivande.

Anna Lennartsson
juni 2017

Innehållsförteckning

1	INLEDNING.....	5
1.1	MOTIVERING	5
1.2	SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR.....	5
2	LITTERATURSTUDIE	6
2.1	INTRODUKTION	6
2.2	PLATSER OCH BROTT	6
2.2.1	<i>Territorialitet.....</i>	<i>6</i>
2.2.2	<i>Naturlig bevakning</i>	<i>7</i>
2.2.3	<i>Image.....</i>	<i>7</i>
2.2.4	<i>Rutinaktivitetsteorin och crime pattern theory.....</i>	<i>7</i>
2.2.5	<i>Brottsgeneratorer och brottsmagneter.....</i>	<i>9</i>
2.2.6	<i>Mikromiljöer</i>	<i>9</i>
2.2.7	<i>CPTED – Crime Prevention Through Environmental Design</i>	<i>9</i>
2.3	PLATSER OCH OTRYGGHET.....	11
2.3.1	<i>Design av mikromiljöer</i>	<i>11</i>
2.3.2	<i>Naturlig bevakning</i>	<i>12</i>
2.3.3	<i>Allmän oordning och trasiga fönster</i>	<i>12</i>
2.3.4	<i>Närvaro av polis och säkerhetsvakter</i>	<i>13</i>
2.3.5	<i>”En plats moral”.....</i>	<i>13</i>
2.3.6	<i>Individuella faktorer och intersektionalitet</i>	<i>13</i>
2.3.7	<i>Förändrade beteenden</i>	<i>14</i>
3	FALLSTUDIE.....	15
3.1	STUDIEOMRÅDE	15
3.1.1	<i>Stationsmiljö.....</i>	<i>15</i>
3.1.2	<i>Omgivning.....</i>	<i>16</i>
3.2	METOD.....	17
3.3	DATA.....	17
3.4	AVGRÄNSNINGAR	18
4	RESULTAT.....	19
4.1	VAR OCH NÄR BEGÅS BROTT PÅ JAKOBSBERGS STATION?	19
4.1.1	<i>Övergripande brottsstatistik.....</i>	<i>19</i>
4.1.2	<i>Platser och brott</i>	<i>19</i>
4.1.3	<i>Tid och brott.....</i>	<i>21</i>
4.2	VAR OCH NÄR UPPLEVER MÄNNISKOR OTRYGGHET PÅ JAKOBSBERGS STATION?	22
4.2.1	<i>Trygghet, oro för brott och skydds-beteenden</i>	<i>22</i>
4.2.2	<i>Platser och otrygghet</i>	<i>24</i>
4.2.3	<i>Deltagare</i>	<i>28</i>
4.3	PLATSinVENTERING.....	29
4.3.1	<i>Entré från Riddarplatsen.....</i>	<i>29</i>
4.3.2	<i>Entré från Kvarnvägen.....</i>	<i>31</i>
4.3.3	<i>Entré från Ynglingavägen</i>	<i>32</i>
4.3.4	<i>Entré till bussterminal.....</i>	<i>33</i>
4.3.5	<i>Vänthallen.....</i>	<i>34</i>
4.3.6	<i>Tunneln</i>	<i>36</i>
4.3.7	<i>Perrongen</i>	<i>37</i>
4.3.8	<i>Bussterminalen</i>	<i>39</i>
4.3.9	<i>Riddarplatsen och Vasaplatsen</i>	<i>40</i>
5	ANALYS OCH DISKUSSION.....	41

5.1	BROTTLIGHET	41
5.1.1	<i>Skadegörelse</i>	41
5.1.2	<i>Stöld, snatteri och rån</i>	41
5.1.3	<i>Narkotikabrott</i>	41
5.1.4	<i>Hot, våld och ofredande</i>	42
5.2	TRYGGHET	42
5.2.1	<i>Trygghetsnivå, oro för brott och skyddsbeteenden</i>	42
5.2.2	<i>Vilka upplever otrygghet</i>	43
5.2.3	<i>Vilka platser är otryggast?</i>	43
5.2.4	<i>Vilka tider är otryggast?</i>	44
5.2.5	<i>Otrygghetsfaktorer och önskade förbättringar</i>	44
5.3	BEGRÄNSNINGAR OCH FELKÄLLOR.....	45
6	FÖRSLAG TILL FÖRBÄTTRINGAR AV MILJÖN	46
6.1	TUNNELN	46
6.2	ENTRÉN FRÅN RIDDARPLATSEN	47
6.3	BUSSTERMINALEN.....	47
7	SLUTSATS	49
8	FÖRSLAG TILL FRAMTIDA FORSKNING	50
9	LITTERATURFÖRTECKNING	51
	BILAGA A – DEFINITIONER	53

1 Inledning

1.1 Motivering

”Tillfället gör tjuven” brukar man säga, och forskning visar att det ligger något i det. Faktum är att brott är mångdubbelt mer koncentrerade till platser än till individer. De situationer som uppstår i en stad är starkt kopplade till hur platserna vi möts på (eller inte möts på) ser ut, och beroende på vilka situationer som uppstår varierar antalet brott som begås. Vilken stad som helst i världen visar exempel på detta, då man nästan överallt kan hitta så kallade *hot spots of crime*, där brottslighet är koncentrerad, medan andra platser är nästan helt förskonade från brottslighet. På samma sätt som brott varierar med utformningen av omgivningen gör även känslan av trygghet det. Därmed inte sagt att samma platser som utmärker sig som extra otrygga är extra osäkra, det kan till och med vara tvärt om (Ceccato, 2013).

Tåg-, tunnelbane- och busstationer besöks av många varje dag och är en självklarhet i alla större städer. Deras plats i vår vardag blir dessutom allt viktigare i och med att våra städer blir större och större. Därför är det i planeringen av dessa miljöer mycket viktigt att tänka över hur designen påverkar människors upplevelse platsen. Om vi inte planerar utformningen av de här platserna riskerar vi att skapa platser som är osäkra och otrygga. Forskare inom både kriminologi, arkitektur och fysisk planering har under senare delen av 1900-talet börjat utforska vilka attribut som skapar brott och otrygghet (Cozens, 2014). Den här uppsatsen tar upp en del av den forskningen och applicerar den på en av Stockholms större pendeltågsstationer – Jakobsbergs station – för att utforska hur den upplevs av de som besöker den samt utvärdera hur den fysiska miljön skulle kunna bidra till en säkrare och tryggare miljö.

Inför 2017 gav Järfälla kommun, lokalpolisen Järfälla och Storstockholms lokaltrafik (SL) ett löfte att under året särskilt fokusera på att jobba för en tryggare miljö vid Jakobsbergs station. Utifrån medborgardialoger har de kommit fram till att området är ett av de största problemen när det gäller kommunens otrygghet. Genom att göra en trygghetsbesiktning av området med syfte att förbättra den fysiska miljön (vilket är en del av denna uppsats), insatser med synlig närvaro av polis, kommun och SL, narkotikainsatser, nattvandringar samt alkoholtillsyn hoppas de kunna öka den upplevda tryggheten i området (Järfälla kommun et al.).

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att, genom studier av litteratur och tidigare forskning, öka förståelsen för hur den fysiska miljön i en stationsmiljö är relaterad till brottsfrekvens och trygghetsnivå. Syftet är också att utvärdera miljö, trygghetsnivå och brottsförekomst på en verklig plats, Jakobsbergs station i Järfälla. För att kunna uppnå syftet har följande frågeställningar valts:

- Var och när begås brott på Jakobsbergs station?
- Var och när upplever människor otrygghet på Jakobsbergs station?
- Vilka attribut i den fysiska miljön på Jakobsbergs station kan enligt tidigare studier påverka tryggheten och brottsförekomsten på Jakobsbergs station?
- Hur kan den fysiska miljön på Jakobsbergs station förbättras för att öka tryggheten och förebygga brott?

2 Litteraturstudie

2.1 Introduktion

Denna litteraturstudie syftar till att kartlägga den forskning som finns om sambanden mellan fysisk miljö och brott respektive fysisk miljö och trygghet. Det är omöjligt att redogöra för alla aspekter av ämnet, varför detta är ett urval baserat på vad som ansetts relevant för fallstudien som handlar om en stationsmiljö.

Viktigt att förstå är att det inte finns något absolut samband mellan säkerhet (det vill säga faktisk brottsförekomst) och upplevd trygghet. I vissa fall finns ett kausalt samband mellan säkerhet och trygghet, som i fallet med skadegörelse – minskad skadegörelse har visat sig leda till både färre brott och en minskad otrygghetskänsla. I andra fall råder det motstridiga faktumet att åtgärder som ger minskad brottslighet ger en ökad otrygghetskänsla. Detta har exempelvis i vissa fall visat sig då övervakningskameror satts upp i offentliga miljöer (Ceccato, 2013).

Nedan följer en genomgång av ett urval av tidigare forskning på området.

2.2 Platser och brott

Även om brottslighet har många komplexa, sociala bakomliggande orsaker har forskning visat att det också ligger sanning i uttrycket ”tillfället gör tjuven”. Detta kan observeras i en stad, där de flesta platser inte har någon brottslighet, medan vissa platser har en förhöjd brottsnivå jämfört med vad som är förväntat sett till platsens användning och flödet av människor (Ceccato, 2013).

Det faktum att plats och situation har en inverkan på brottslighet och att man genom att förändra miljön i den direkta närheten till brottsplatsen kan förebygga att brott begås, kallas inom kriminologin för situationell brottsprevention. Ceccato (2013) tar i boken *Moving Safely* upp argument för varför situationell brottsprevention bör användas. Framför allt lyfts det fram att de flesta platser inte har någon brottslighet medan andra är så kallade *hot spots of crime* samt att platser där brott uppstår är mer förutsägbara än individer som begår brott, då brott är sex gånger mer koncentrerade till geografiska platser än till specifika individer. Platser är också mer stabila över tid, medan en individ kan lämna ett område från en dag till en annan.

Nedan beskrivs en rad teorier som är centrala när det kommer till situationell brottsprevention. Dessa inleds med Newmans tre teorier: territorialitet, naturlig bevakning och image. Avsnittet fortsätter sedan med att beskriva rutinaktivitetsteorin och *crime pattern theory* samt indelningen i brottsmagneter och brottsgeneratorer. Dessa handlar om hur människors dagliga rutiner påverkar var brott sker. Avsnittet avslutas med att ta upp hur den fysiska designen med stöd av teorierna kan användas för att minska en plats brottslighet.

2.2.1 Territorialitet

I sin bok *Defensible space* tar (Newman, 1972) upp betydelsen av bebyggelse och fysisk design när det kommer till säkerhet. Han hävdar att typen av byggnader kan påverka vad som sker på gatorna runt omkring – design kan få människor att känna sig mer eller mindre trygga eller få en gärningsman mer eller mindre benägen att begå brott.

Territorialitet innebär en känsla av att en plats är ämnad åt en viss typ av aktivitet eller att en viss grupp har rätt till en plats. Till exempel kan det i ett bostadsområde finnas olika nivåer av

territorialitet; gatan som är offentlig, en gård som är halvoffentlig, ett trapphus som är halvprivat och lägenheter som är privata. Vikten av territorialitet utgår från tanken att man genom att klargöra vem som har rätt att påverka en plats, skapar en större känsla av ansvar och att det på ett naturligt sätt avskräcker från brott på platsen (Newman, 1972). Till exempel har hävdats att en blandad miljö med både bostäder, handel och service i ett område kan bidra till fler brott, då det minskar nivån av informell, social kontroll. Kritiker menar dock att funktionsblandning leder till att fler människor besöker platsen, vilket är positivt ur säkerhetssynpunkt (Ceccato och Newton, 2015). Mer om det i nästa avsnitt.

Gränserna för ett visst territorium behöver inte manifesteras i väggar eller stängsel, utan kan utgöras av planteringar, en annorlunda typ av beläggning på gatan, eller en annan typ av belysning (Newman, 1972). Territorialitet kan innebära att boende, näringsidkare eller en myndighet har kontroll över en plats, men det finns också platser där andra upplevs ha makten över platsen (till exempel ungdomsgång eller narkomaner). Att tydliggöra territorialiteten på en offentlig plats som en station kan vara svårt (Ceccato och Newton, 2015), vilket ökar risken för brott och för att vissa grupper tar över en plats.

2.2.2 Naturlig bevakning

Naturlig bevakning bygger vidare på uttrycket *eyes on the street*, som myntades av Jane Jacobs 1961. Teorin betonar vikten av att människor rör sig på gatorna och att byggnader inte vänder ryggen till gatan och vad som händer där. Newman (Newman, 1972) kallade samma fenomen för *natural surveillance*. Han var intresserad av vilka egenskaper hos byggnader som gav upphov till informell bevakning och jämförde miljöer där människor utövar en naturlig bevakning med mer öde eller dolda platser. Han jämförde till exempel bostadshus där entréer är lokaliserade så att de är väl överblickbara från lägenheterna, med hus där entréer är dolda och oövervakande. Detta visade sig ha stor inverkan på antalet brott som begicks.

2.2.3 Image

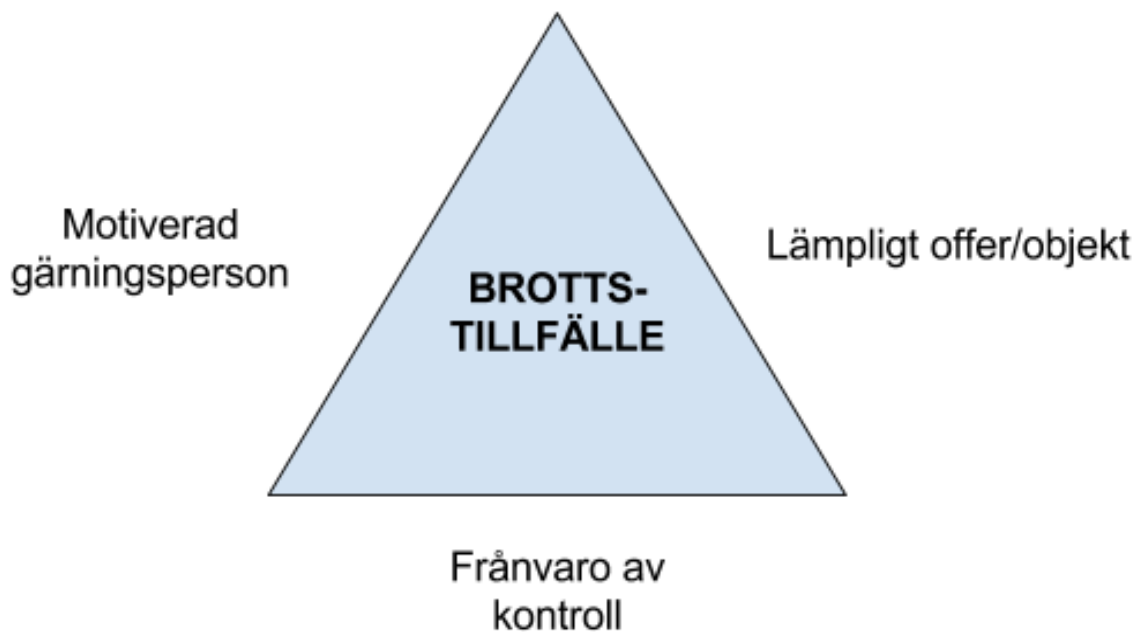
Slutligen menade Newman (1972) att imagen och det estetiska intrycket av en plats påverkar brottsfrekvensen. Ofta tenderar platser med brottsproblematik att få en design som ska representera ordning och reda och vara anpassad efter ett så smidigt underhåll som möjligt, till exempel fasader som är lätta att sanera från klotter etcetera. Enligt Newman är detta dock något som leder till att brottsrisken ökar, då det signalerar att samhället förväntar sig brottslighet och skadegörelse. Han tar också upp betydelsen av intilliggande platser. En plats som gränsar till ett osäkert område tenderar att ha högre brottslighet än en som gränsar till en säker plats. Detta eftersom områdes image färgar av sig på omgivningen.

I linje med Newmans teori om image lade Wilson och Kelling 1982 fram *broken windows theory*. Enligt dem är underhållet av en plats en signal som säger något om den sociala sammanhållningen och den informella kontrollen över en plats. De kom fram till att oreparerade skador hade ett starkt samband med högre risk för ytterligare vandalisering och andra brott. Eftersom dåligt underhållna platser signalerar att ingen bryr sig om platsen, löper de större risk att dra till sig brottslighet (Kelling och Wilson, 1982).

2.2.4 Rutinaktivitetsteorin och crime pattern theory

Cohen och Felson studerade i USA på 70-talet förändringen i antalet brott jämfört med socioekonomiska förändringar och fann att brotten hade ökat, trots att de socioekonomiska förutsättningarna hade förbättrats då fler arbetade. Detta ledde till utvecklingen av vad de kallade rutinaktivitetsteorin (*routine activity theory*) (Cohen och Felson, 1979).

Teorin bygger på att det för att ett brott ska begås behövs tre faktorer: En gärningsman, ett lämpligt offer samt frånvaron av kontroll, detta åskådliggörs ofta i en brottstriangel (Figur 2.1). Kontroll kan utövas av poliser, säkerhetsvakter eller personal i verksamheter i närheten, men också av privatpersoner som kan förväntas avbryta brottet. Om någon av dessa faktorer saknas, sker (i de allra flesta fall) inget brott. Om de tre faktorerna däremot sammanfaller ökar risken för brott och brottsligheten kan öka signifikant, trots att andra bakomliggande faktorer för brott är oförändrade (Cohen och Felson, 1979).



Figur 2.1 Brottstriangeln

Rutinaktiviteter och resvägarna mellan dem utgör en individs så kallade *awareness space*, det vill säga det område som en individ känner till och har tillräcklig kunskap om för att ett brott ska kunna begås. En gärningsman väljer därför ofta ut brottsoffer inom detta område. Slutsatsen blir att det rytmiska mönstret av potentiella förövares och potentiella brottsoffers dagliga aktiviteter och rutiner i staden påverkar brottsligheten (Cohen och Felson, 1979).

Cohen och Felson (1979) visade också att olika brott underlättas av olika förutsättningar, till exempel gynnas ficktjuvar av trängseln i rusningstid, medan inbrottstjuvar söker sig till tomma villaområden på dagtid när folk är på jobbet. I stationsmiljö kan detta förklara varför brott sker vid vissa tidpunkter på dygnet. Brottsförekomst kan även påverkas av karaktären hos potentiella måltavlor, det är till exempel större risk att bli utsatt för brott om man är ensam än om man är i sällskap med andra.

Rutinaktivitetsteorin hänger tätt samman med *crime pattern theory*, som lanserades av Brantingham och Brantingham 1993. Den säger att grunden till ens *awareness space* är noder (platser man vistas på), länkar (vägar man använder mellan platserna) och gränser (gränserna till det som inte ingår i ens *awareness space*). Transportsystemet i en stad gör per definition att invånarnas *awareness space* blir större och eftersom stationsmiljöer är platser som ingår i många människors dagliga rutiner finns en hög risk att brott sker just där (Ceccato och Newton, 2015).

2.2.5 Brottsgeneratorer och brottsmagneter

Brantingham och Brantingham (1995) gör en uppdelning av brottsutsatta platser i brottsgeneratorer och brottsmagneter. Brottsgeneratorer är platser som koncentrerar en sådan stor mängd människor att det ger tillräcklig motivation för en gärningsman att begå ett brott, trots att denne inte sökte sig till platsen med den avsikten. En brottsmagnet å andra sidan har sådana gynnsamma förutsättningar för brott att gärningsmannen avsiktligt söker sig till platsen. Sådana brott begås ofta av individer som inte bor eller arbetar i området, men som har en koppling till platsen och därför känner till den. I kriminologi är stationer ofta ansedda som både brottsgeneratorer och brottsmagneter (Brantingham och Brantingham, 1995).

Kinney et al. (2008) tar också upp så kallade *crime detractors*, vilka (tvärt emot vad namnet antyder) är en speciell typ av brottsmagneter. De är platser som anses oattraktiva eller inte fyller någon funktion, och som därför inte används av allmänheten och därför riskerar att dra till sig potentiella gärningsmän. Exempel är dåligt designade torg eller parker. Nyligen har också begreppen *crime radiators* och *crime absorbers* myntats, vilka syftar till platser som sprider brott till intilliggande områden, respektive ”suger upp” brott från omgivningen. Platstyper där de flesta av alla brott som sker, sker på ett fåtal platser (till exempel sjukhus, barer eller tågstationer) tenderar ofta att vara *crime radiators* (Newton et al., 2015).

2.2.6 Mikromiljöer

Det finns även forskning på platserns mikronivå, det vill säga gatuhörnsnivå. Det centrala när det handlar om att designa bort förutsättningar för brott är sikten (*visibility*) och bevakningen (*surveillance*). Med sikt menas här en persons förmåga att hålla uppsikt över omgivningen. Sikten försämras om platsen har många hörn, blockerande väggar och olika typer av hinder som bryter sikten, exempelvis varuautomater, tidningsställ eller pelare. Sikten försämras också av folksamlingar. Sikten kan förbättras genom verktyg som speglar eller genomsiktliga väggar. Med bevakning menas andras förmåga att se personen. Även bevakningen hindras av hörn, blockerande väggar och så vidare, men kan däremot bli större vid folksamlingar, då fler bevakar platsen. Bevakningen kan också förstärkas med övervakningskameror (Uittenbogaard, 2015).

En studie gjord i Stockholm visar att hur skyddad man är mot brott på tunnelbanestationer till 50 procent beror på designen av platsen. Därför är det viktigt att minimera hindrande objekt och liknande, samt att planera placeringen av speglar och övervakningskameror noggrant. Riskfaktorer påverkar även olika mycket på olika platser, till exempel kan trängsel vara en viktig faktor på perrongen, men inte vid entréerna (Uittenbogaard, 2015). Olika typer av mikromiljöer kan också attrahera olika typer av brott, till exempel gynnas inbrottstjuvar av mörka, dolda miljöer, medan ficktjuvar behöver halvgenomtränglig miljö och trängsel (Jacobs, 1961).

2.2.7 CPTED – Crime Prevention Through Environmental Design

CPTED är en väl spridd, praktisk strategi att genom fysisk design påverka motivationen att begå brott. Detta görs genom att minimera tillfällen till brott, öka insatserna som upplevs krävas för att begå brottet, öka den upplevda risken med att begå brottet, minska belöningen för brottet, minska provokationer som kan leda till brott och/eller minska ursäkter för att begå brott (Armitage, 2017).

Under paraplyet CPTED ryms en rad metoder. Det finns ingen fast definition av exakt vilka dessa är, då de varierar något mellan olika forskare. Ekblom (2013) sammanfattar CPTED:s

metoder utifrån de största befintliga genomgångarna av ämnet som i Tabell 2.1. Exempel för stationsmiljöer är hämtade från American Public Transport Association (2010).

Defensible space	Att designa byggnader/platser så det underlättas för den som har rätt till platsen att hålla andra utanför.
Access control/ natural access control	Att aktivt hålla människor som inte ska vistas på platsen utanför, till exempel med hjälp av låsta dörrar. <i>Natural access control</i> innebär att göra detta utan ”hårda” åtgärder, som lås och larm. Istället ska människor guidas genom platsen med exempelvis belysning och beläggning och på så vis bidra till ett positivt beteende. Detta hänger samman med idén om territorialitet (Cozens, 2014). Exempel: Ge indikationer på var folk är tillåtna att vistas och inte, trappor avdelade på mitten för att separera flödet av människor i rusningstid.
Territorialitet	Se avsnitt 2.2.1. Exempel: Visa med planteringar eller beläggning vad som är privat och offentligt.
Bevakning (surveillance)	Att via design och teknik göra att platser övervakas vilket ökar risken med att begå brott. Naturlig bevakning (<i>natural surveillance</i>) innebär att människor som vistas på platsen kan fungera som brottsförebyggare. Detta genom att de kan se eller höra eventuella brott och vidta åtgärder som stoppar brottet. Exempel: god belysning, inga blockerande objekt eller växtlighet, övervakningskameror.
Target hardening	Att göra den fysiska konstruktionen som väggar, fönster och dörrar svårare att forcera vid brott.
Image	Se avsnitt 2.2.3. Exempel: Laga skador, håll platsen städad.
Activity support	Att människor använder en plats för sina dagliga rutiner, som att handla eller äta, då deras beteende i sig kan göra avvikande beteende mer utmärkande och därmed minska möjligheterna för en gärningsman att begå brott. Exempel: Starta aktiviteter som skapar samhällsengagemang på offentliga platser.

Tabell 2.1 Metoder inom CPTED

Hittills har ingen forskning kunnat visa att hundra procent av brotten som förebyggs med hjälp av CPTED flyttas till en annan plats. Baserat på det innebär alltså en minskad

brottslighet på en plats alltid en minskning av det totala antalet brott som begås i ett samhälle. Dessutom kan minskad brottslighet på en plats sprida sig till intilliggande platser och minskad brottslighet på grund av insatser under en viss tidsperiod kan ge effekt under en längre tid. Detta beror på att förövare missbedömer hur stor effekt de brottsförebyggande åtgärderna har i tid och rum och kallas för *halo effect* (Cozens, 2014).

2.3 Platser och otrygghet

Otrygghet, i det här fallet rädsla för brott, tar sig uttryck på olika sätt för olika individer. I litteraturen beskrivs rädsla för brott ofta som en känsla som omfattar bland annat misstro till andra, ängslan, upplevd risk för brott, rädsla för främlingar och oro över samhällets försämring. Känslan av otrygghet är en naturlig mänsklig försvarsmekanism som visserligen kan skydda från verklig fara, men studier visar att rädslan för brott och risken för brott sällan hänger ihop och att otrygghet i samhället dels begränsar individen och dels kostar samhället stora summor pengar (Cozens, 2014).

I detta avsnitt tas först några faktorer hos designen av en plats som påverkar trygghetsnivån upp. Därefter beskrivs några av dessa mer i detalj och avsnittet avslutas sedan med hur otryggheten påverkar olika grupper på olika sätt, samt hur vårt beteende påverkas av otrygghet.

2.3.1 Design av mikromiljöer

Även när det kommer till tryggheten hos en plats spelar designen på mikronivå roll. Smith och Cornish beskrev detta 2006 och lyfte fram ett antal faktorer som presenteras i Tabell 2.2.

Dålig sikt (<i>visibility</i>) och bevakning (<i>surveillance</i>)	Både förmågan att se andra och förmågan att bli sedd av andra. Förekomsten av vrår och nischer spelar in här.
Upplevd frånvaro av hjälp eller skydd	Inkluderar frånvaro av övervakningskameror, frånvaro av speglar och andra fysiska attribut som till exempel långa korridorer, långa trappor etcetera. Forskning visar att även närvaro av personal spelar en stor roll.
Passagerarosäkerhet	Passagerare känner sig otrygga när miljön är okänd och när skyltning och information om avgångstider saknas. Odefinierade gränser mot omgivningen och svårigheter att hitta bidrar också till otrygghet och osäkerhet.
Upplevd brist på underhåll och kontroll	Tecken på fysiskt förfall har visat sig spela en större roll för otrygghetskänslan än själva brottsfrekvensen. I brist på kontroll ingår också berusade, högljudda personer och liknande.
Stationens kontext	Människor undviker stationer i kriminogena områden, det vill säga nära barer, restauranger eller sportarenor. Även

	parkeringsplatser och andra tomma områden kan ge upphov till otrygghet liksom stora transportnoder i centrum under dygnets mörka timmar.
--	--

Tabell 2.2 Otrygghetsfaktorer

Smith och Cornishs beskrivning bekräftas delvis av en studie från 2013 över tryggheten på tunnelbanestationer i Stockholm. Resultatet från den visar att små möjligheter till bevakning (*surveillance*) är det attribut i den fysiska designen som höjer otryggheten mest. Andra faktorer som visades höja otryggheten var synlig social ordning och bråk, områden med sociala problem och hög rörlighet på bostadsmarknaden i området. Fysiska attribut som visade sig vara associerade med trygghet på stationerna var å andra sidan hög potential till bevakning, övervakningskameror, få perronger, få entréer och närvaro av vakter (Ceccato, 2013).

2.3.2 Naturlig bevakning

Newmans teori om *natural surveillance* (1972) gäller alltså även när det gäller trygghet. Ju mer naturlig övervakning i form av människor runt omkring, desto mindre risk för brott och desto högre känsla av trygghet. I och med detta samband finns en risk för en ond cirkel för platser som upplevs som otrygga. Ju otryggare platsen upplevs, desto färre människor kommer troligtvis att uppehålla sig på platsen. Ju färre människor som uppehåller sig på platsen, desto mindre informell övervakning och desto högre grad av otrygghet, samt högre risk för brottslighet (Cozens, 2014).

Ett praktiskt exempel på bristande naturlig bevakning är så kallade *lurklines*, det vill säga områden som ligger utanför vårt synfält. Exempel är mörka platser, dolda punkter bakom objekt som blockerar sikten, platser skydda bakom hörn, platser som inte har några uppenbara flyktvägar eller där man upplever sig kunna bli instängd (Fisher och Nasar, 1992). Fisher och Nasar (1992) identifierade tre faktorer som minskar rädslan för brott: öppen sikt, låg förekomst av gömställen för en gärningsman och möjligheter att fly. De lyfter också fram paradoxen att även en förövare som ska begå ett brott föredrar öppen sikt, men naturligtvis gynnas av gömställen där denne kan övervaka platsen där brottet ska begås.

2.3.3 Allmän ordning och trasiga fönster

Oordning påverkar inte bara brottsligheten (se avsnitt 2.2.3), utan även trygghetsnivån. Oordning kan delas upp i social ordning och fysisk ordning. Till social ordning räknas gängbeteende, kringdrivande ungdomar, användning av alkohol och droger, gatuprostitution och buskörning (Cozens, 2014). Sandercock (2000) beskriver en annan social faktor, nämligen rädsla för främlingar. Enligt henne tenderar människor att projicera sina inre rädslor på människor som uppfattas som annorlunda. Det kan till exempel handla om människor med annan ålder, kön, sexuell läggning eller etnicitet. I och med detta kan främmande människor uppfattas som ett hot mot den etablerade ordningen och göra att människor känner sig mindre hemma på en plats.

Till fysisk oordning hör nedskräpning, vandalisering, klotter, eftersatt underhåll samt övergivna bilar och byggnader (Cozens, 2014). Detta är i linje med *broken windows theory* och Newmans teori om att ett områdes image påverkar brottsligheten. Här sammanfaller alltså rädslan för brott med risken för brott (Newman, 1972). Det finns dock undantag från regeln med fysisk oordning. Studier har visat att påverkan på otrygghet beror på grunden till

oordningen. Så kan till exempel en ödetomt som kommunen tydligt har ansvar över eller en laglig graffittivägg påverka otryggheten mindre än en tomt som ingen ansvarar för eller en olaglig graffittimålning (Cozens, 2014).

2.3.4 *Närvaro av polis och säkerhetsvakter*

En begränsad närvaro av polis och säkerhetsvakter har visats öka tryggheten, medan en hög nivå av polis och vakter har visats minska den. Detta antas bero på att just en begränsad närvaro signalerar att polisen har kontroll över brottsligheten och att den är så förutsägbar att inga extra resurser behövs. En hög polisen närvaro tyder däremot på att det finns ett akut behov av polis (Cozens, 2014).

2.3.5 *”En plats moral”*

Viktigt när det kommer till en plats trygghet är upplevelsen av vad en plats är avsedd för eller de handlingar som man upplever som möjliga på en viss plats (Cozens, 2014), ibland kallat ”en plats moral” (Torstensson, 2017). På samma sätt som designen av ett dörrhandtag signalerar huruvida man ska öppna dörren utåt eller inåt, kan en plats mer eller mindre influera att ett brott kan begås och på så sätt skapa otrygghet. När man formger en plats gäller det att designa den så att risken för brott upplevs som låg och en potentiell förövare upplever möjligheterna till brott som små (Cozens, 2014).

2.3.6 *Individuella faktorer och intersektionalitet*

Individuella faktorer har visats spela en stor roll i trygghetskänslan. Kön och ålder är kanske de starkast bidragande faktorerna, men även etnicitet, utbildningsgrad, ekonomisk status, funktionalitet och ens tidigare erfarenheter av brott spelar in (Ceccato, 2013; Smith och Cornish, 2006). Kvinnor upplever större otrygghet än män. Detta tros bero på uppfostran och större sårbarhet. Hög ålder ökar otryggheten, troligtvis beroende på större sårbarhet. De olika attributen överlappar också varandra, vilket gör att den grad av otrygghet olika personer upplever kan variera mycket (Ceccato, 2013).

Loukaitou-Sideris redogör i samband med en studie 2015 för kvinnors otrygghet. Hon rapporterar från en studie som visar att 49% av kvinnorna, men bara 20% av männen, kände sig otrygga när de väntade på tåget på perrongen efter mörkrets inbrott. Studier har visat att kvinnor i högre grad än män vidtar försiktighetsåtgärder och ändrar sitt resebeteende på grund av otrygghet, till exempel tar en taxi, ser till att ha sällskap när de reser eller bara reser under vissa tider på dygnet. Att notera är också att kvinnor fortfarande är mer beroende av kollektivtrafik än män, även om kvinnors tillgång till bil har ökat stadigt under senare år.

Loukaitou-Sideris (2015) beskriver också hur män och kvinnor påverkas av en plats design. Män och kvinnor påverkas i allmänhet av liknande miljörelaterade faktorer, men kvinnor är rädda oftare, då de upplever en högre risk för brott i offentliga miljöer. Detta tros bero på rädsla för att bli sexuellt ofredad av en man. Studier har också visat att kvinnor tenderar att vara mer känsliga än män för tecken på social oordning, klotter och dåligt underhållna eller övergivna platser. En studie lyfte fram två typer av platser som särskilt otrygghetsskapande för kvinnor: Stängda platser med begränsad möjlighet att fly, till exempel tunnlar och tunnelbanestationer, samt öppna, övergivna platser där risken är stor att ingen utomstående kan stoppa ett brott, exempelvis en öde busshållplats. Dålig restidsinformation och långa väntetider påverkar också negativt.

Forskning indikerar att män påverkas positivt av övervakningskameror, medan kvinnors otrygghet inte minskas nämnvärt. Detta tros bero på att övervakningskameror inte ger mycket

hjälp när det gäller sexuella trakasserier och att kvinnor ofta upplever att övervakningen förstärker obalansen mellan könen, då det är ofta kvinnor som betraktas av män bakom kamerorna. Detta är dock omstritt och olika studier visar olika resultat. Klart är ändå att kvinnor lägger större vikt vid närvaro av personal och vakter jämfört med teknisk övervakning. Även belysning har visat sig påverka kvinnors trygghetsnivå mycket. Detta gäller särskilt om belysningen är god över ett större område och inte bara vid den aktuella platsen, då detta ger upphov till en "fishbowl effekt", det vill säga att platsen är väl upplyst medan omgivningen är mörk. Det gör att personen på platsen syns väl, men att denne inte kan se omgivningen (Loukaitou-Sideris, 2015).

Som tidigare nämnts är sambandet mellan den faktiska risken för brott och rädslan för brott mycket svagt. De grupper som upplever mest otrygghet, kvinnor och äldre, är de grupper som löper minst risk för att utsättas för brott. Otrygghetskänslan påverkas också av mediabilden av säkerheten i samhället och av skvaller. Studier visar att detta till och med påverkar otrygghetskänslorna mer än att själv ha blivit utsatt för brott (Cozens, 2014). Faktum är att erfarenheten av brott inte alls verkar ha något starkt samband med otrygghet. Det har däremot oro för oordning i området och svag social sammanhållning (Ceccato och Newton, 2015).

2.3.7 Förändrade beteenden

För att skydda sig mot hotfulla situationer och brott tar människor ofta till speciella beteenden. Detta kan göras både medvetet och omedvetet (Garofalo, 1981). Garofalo (1981) beskriver tidigare forskning och tar upp beteenden som människor använder sig av för att minska risken för brott eller begränsa skadan av brottet när de känner otrygghet, bland andra:

- Undvikande – att öka avståndet till eller helt undvika platser eller situationer som upplevs som riskfyllda.
- Skydds-beteende – åtgärder för att skydda sin egendom eller sig själv för att minska sårbarheten för brott, till exempel att bära överfallsspray.
- Försäkringsbeteende – beteenden som syftar till att minska kostnaden av att bli utsatt för brottet, till exempel att inte bära värdesaker.
- Kommunikativt beteende – att dela information och känslor som har med brottsligheten att göra med andra.
- Informationssökande beteende – att aktivt leta efter information kring brott i media eller genom att prata med andra, alternativt att aktivt skanna omgivningen efter tecken som tyder på risk för brott.

3 Fallstudie

3.1 Studieområde

Jakobsbergs station är en av de största stationerna i Stockholmsregionen med ca 36 000 på- och avstigande varje dygn. Stationen består av en pendeltågsstation som trafikeras av pendeltågslinje 35 mellan Bålsta och Nynäshamn samt en bussterminal där 16 olika busslinjer passerar. Antalet resor som görs från bussterminalen och pendeltågsstationen är relativt jämnt fördelat (SL, 2016). Stationen är belägen i Järfälla kommun knappt två mil nordväst om Stockholm. I Bild 3.1 visas Jakobsbergs centrum med platserna som studerats utmärkta med namn.

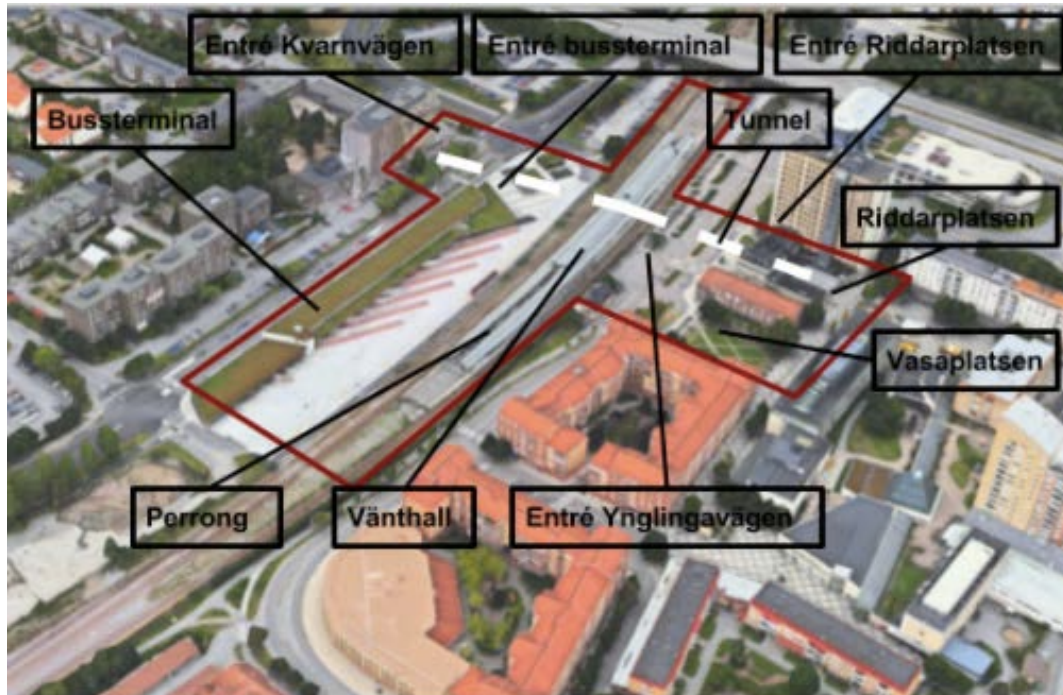


Bild 3.1 Karta över studieområdet och platser som studerats (Apple Maps, 2017)

3.1.1 Stationsmiljö

Pendeltågsstationen utgörs av en öppen utomhusperrong och en stationsbyggnad belägen på perrongen. Vänthallen i stationsbyggnaden är långsmal vilket tillåter människor att passera från den ena änden av perrongen till den andra utan att behöva gå in i byggnaden och passera biljettspärrarna. Stationshallen är ljus med större glaspartier både längs väggar och i det välvda taket. På gavlarna finns två biljettspärrar med tillhörande biljettlucka, hädanefter kallade spärrområden. Härifrån nås den norra respektive södra delen av perrongen. De två spärrområdena är nästintill identiskt utformade med var sin lokal för spärpersonalen med tillhörande biljettlucka och intill dem fem stycken elektroniska spärrar. Efter spärrarna finns en långsmal yta med låga sittbänkar längs med långsidornas fönster. Kortsidorna utgörs av skjutdörrar av glas ut mot perrongen. Intill respektive spärrområde finns en vanlig trappa som leder ner till tunneln som binder ihop stationsbyggnaden med torget i Jakobsberg (Riddarplatsen) på ena sidan och bussterminalen på andra sidan. Intill en av trapporna finns en rulltrappa och en hiss.

Mitt emellan spärrområdena finns tre mindre lokaler för Pressbyrå, kafé samt kiosk. Dessa vetter mot ytterligare en öppen yta med bågformade bänkar, som skapar en liten mötesplats i mitten av stationshuset. Alla lokaler, inklusive de för biljettluckorna, är utformade som lådor

med egna tak som lämnar ett tomt utrymme mellan lokalen och taket. Detta släpper in ännu mer naturligt ljus och bidrar till en luftig känsla.

Bussterminalen är en så kallad dockningsterminal där bussar angör terminalen i var sin hållplats eller gate och påstigning sker direkt inifrån terminalbyggnaden. Alla hållplatser ligger längs ena sidan av byggnaden, vilket gör den mycket långsmal. Byggnaden har ett stort ljusinsläpp från långsidan mitt emot dockningsplatserna, då denna utgörs av ett enda stort glasparti. Detta medger också insyn från Järfällavägen, en genomfartsgata som passerar längs med terminalen. Den motstående långsidan där bussarna angör terminalen är inte lika öppen, utan saknar till största delen fönster. Vid varje hållplats finns tvärstående bänkar som avgränsar hållplatserna ifrån varandra. Dessa kompletteras av låga sittbänkar längs med glaspartiet mitt emot hållplatserna. Entrén till terminalen sker från tunneln alternativt från gatuplan i en av gavlarna eller via dörrar längs med långsidan. Vid huvudentréns gavel finns en större kiosk och vid den mindre entrén i andra änden av terminalen finns en snabbmatsrestaurang.

Tunneln som löper genom stationsområdet binder ihop Kvarnvägen i väst med Riddarplatsen i öst. Den är bred, med ett relativt lågt, välvt tak och intrycket domineras i övrigt av belysningen som består av både nedåtriktade spotlights längs kanterna och två flerfärgade ljusskenor längs med mitten av taket. Väggar och tak smälter ihop med varandra då de till stor del utgörs av samma material, tunn, högblank, vit plåt.

Tunneln bryts av vid två punkter. Den ena utgörs av den breddning där glasdörrar leder in till trapporna till stationshallen på varsin sida av tunneln. Den andra består av ett större inomhustorg där tunneln öppnar upp sig och takhöjden flerdubblas, vilket ger plats åt en entré från gatuplan med tillhörande trappa och hiss. Härifrån nås också lokaler för frisör och växlingskontor samt trappor och hiss till bussterminalen. Själva tunneln nås från tre håll på gatunivå. I den östra änden finns en entré från Riddarplatsens torg, där bland annat en nattklubb och två små butiker är lokaliserade. En bit in i tunneln ansluter en entré från Ynglingavägen som är det nyaste tillskottet till stationen. Denna är utformad som en glaskub i gatuplan med en trappa som leder direkt in i tunneln. Här finns en cykelparkering men inga butiker eller liknande. Den västra änden av tunneln har en entré mot Kvarnvägen, som leder in på en gångbana och vidare in i ett bostadsområde. Även här finns ett par verksamheter, men ingen dagligvaruhandel, och flödet av människor här är inte lika stort som vid Riddarplatsen.

3.1.2 Omgivning

Stationsområdet ligger centralt i Jakobsberg i ett område som domineras av flerfamiljshus och centrumbebyggelse öster om stationen. Här finns en större galleria, restauranger, kaféer, kommunhus, torg med torghandel på sommaren och en gågata. Centrumet är helt bilfritt, i närheten finns istället en stor parkeringsplats samt parkeringshus. Nära centrum ligger också Jakobsbergs sjukhus samt ett antal skolor.

Jakobsberg delas av i en östlig och västlig sida på grund av pendeltågsspåret som löper genom orten. De centrala västliga delarnas bostadsområden är främst byggda på 60- och 70-talet. Stadsbilden domineras av hus i park med framförallt skivhus separerade av grönytor med mycket växtlighet samt parkeringsytor. Detta möjliggör större områden inom bostadsområdena utan genomfartstrafik, där många gator är säckgator. Även den södra och västra delen närmast järnvägen består av flerfamiljshus. I de västra utkanterna samt i norr finns villabebyggelse, även denna från senare halvan av 1900-talet.

I norr är Jakobsberg nästintill sammanbyggt med den intilliggande orten Kallhäll och i sydväst med Viksjö. I sydöst och öst gränsar bostadsbebyggelsen mot ett område med handel och lättare industri- eller lagerbebyggelse samt till E18.

3.2 Metod

Studien har genomförts i fyra delar: En litteraturstudie för att kartlägga relevant tidigare forskning om situationell brottsprevention och platsrelaterad trygghet, en trygghetsenkät, en analys av brottsstatistiken för området samt platsbesök där den fysiska miljön utvärderades.

Säkerheten analyserades med hjälp av statistik från polisens RAR-system. Först gjordes en översiktlig beskrivning av brottsligheten i området under de senaste fem åren, och därefter gjordes en mer detaljerad kartläggning av brottsligheten under år 2013. Där delades brotten in efter plats och tid så att de mest brottsutsatta platserna kunde identifieras. Detta gjordes med hjälp av GIS-analys och sammanställning i Excel, som framför allt bestod av att dela in brotten efter plats, tidpunkt och typ samt att åskådliggöra detta i diagram.

Trygghetsenkäten genomfördes på stationen samt på Järfälla lokalpolis facebookside. Detta för att ta reda på hur tryggheten på stationsområdet ser ut och hur tryggheten varierar mellan olika platser på området. Området delades i samband med detta in i nio olika delplatser: De fyra största entréerna, pendeltågsperrongen, vänthallen, bussterminalen, tunneln mellan dessa platser samt Vasaplatsen och Riddarplatsen i centrum. För dessa platser ombads deltagarna att uppge hur ofta de känner sig otrygga. För att få en heltäckande bild av otryggheten efterfrågades även den övergripande nivån av trygghet på en skala från 1 till 5, vilka brott deltagarna oroar sig för och vilka skyddsåtgärder deltagarna använt i stationsområdet. Enkäten fick 500 svar som sedan sammanställdes och analyserades i Excel på samma sätt som brottsstatistiken.

För att utvärdera vilka attribut kopplade till kriminalitet och trygghet som finns i området gjordes flera platsbesök mellan mars och maj 2017 där området studerades utifrån koncept som hämtats från tidigare studier på ämnet. Vid ett av dessa besök gjordes ett studiebesök hos kommunens trygghetsvärdar som nattvandrare i området för att få en känsla av hur platsen upplevs nattetid.

3.3 Data

För säkerhets- och trygghetsanalysen har kvantitativ data i form av brottsstatistik och data från trygghetsenkäten använts. Den data som använts för säkerhetsanalysen är utdrag ur polisens RAR-system, som består av listor där anmälda brott är registrerade tillsammans med tidpunkt, adress och en GPS-koordinat för var brottet skedde. Denna data finns även representerad i en elektronisk karta där brotten är utmärkta. De brott som studerats för den övergripande beskrivningen av brottsligheten är baserade på ett urval av brottsrubriceringar som Järfälla kommun, lokalpolisen och SL har valt att titta på i samband med sitt medborgarlöfte. Dessa är misshandel utomhus, olaga hot, ofredande, sexuellt ofredande, exhibitionism, personrån, väskryckning, rån mot butik och taxi, skadegörelse, mordbrand samt överlåtelse, innehav och bruk av narkotika. Vid den fördjupade analysen av brottslighet fördelad på olika platser togs utöver dessa brottsrubriceringar även inbrott, olaga hot och ofredande mot grupp, hets mot folkgrupp, olaga förföljelse, stöld av och ur fordon, snatteri, hot eller förgripelse mot tjänsteman och våldsam motstånd med.

För trygghetsanalysen ligger de 500 svaren från trygghetsenkäten till grund för analysen. Enkäten består framför allt av en- eller flervälsfrågor, men också en fritextfråga om vad deltagarna tycker behöver förbättras för att tryggheten ska öka. Dessutom finns data om deltagarnas kön, ålder och hur ofta de använder stationen.

För analys av den fysiska miljön på stationsområdet har kvalitativ data från en platsinventering använts. Denna består av observationer som utförts löpande under arbetets gång. Observationerna har strukturerats efter ett antal principer utgående från tidigare forskning och klassificerats efter positiva och negativa faktorer ur ett säkerhets- och trygghetsperspektiv.

3.4 Avgränsningar

Brottsprevention är ett brett ämne som förutom situationella aspekter framför allt täcker in ett socialt perspektiv. I detta arbete har dock endast miljörelaterade aspekter av brottsprevention och trygghet studerats.

Studieområdet avgränsades till stationsområdet inklusive områdena vid deras entréer. Dessutom täcktes en del av Riddarplatsen samt Vasaplatsen in, då det fanns ett intresse hos Järfälla kommun att titta närmare på dessa platser. Tidsmässigt har trygghetsenkäten begränsats till att titta på tryggheten tolv månader tillbaka i tiden. Detta för att få så aktuell data som möjligt.

När det gäller brottsligheten utgår den största delen av studien från brottsstatistik som är fyra år gammal. Detta eftersom den datan fanns att tillgå på KTH:s institution för urbana och regionala studier och inte behövde begäras ut från polisen, vilket riskerar att ta lång tid. Genom att återanvända denna data gavs mer tid till analysen. För att visa utvecklingen av brottsligheten över tid har dock begränsad statistik för åren 2012-2016 använts.

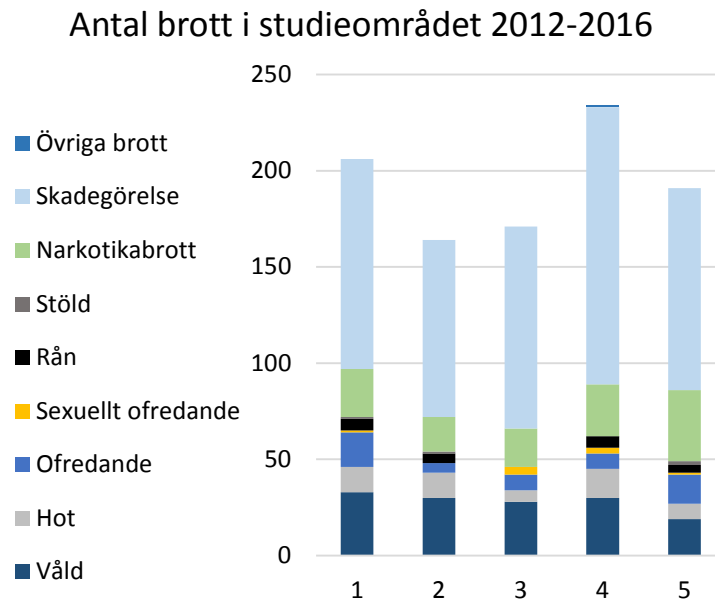
4 Resultat

4.1 Var och när begås brott på Jakobsbergs station?

Detta avsnitt inleds med övergripande statistik från de senaste fem åren. Därefter presenteras hur brotten år 2013 är fördelade på olika platser samt vilka brott som sker var och när.

4.1.1 Övergripande brottsstatistik

I det utvalda studieområdet ser brottsstatistiken från de senaste fem åren ut som i Figur 4.1.



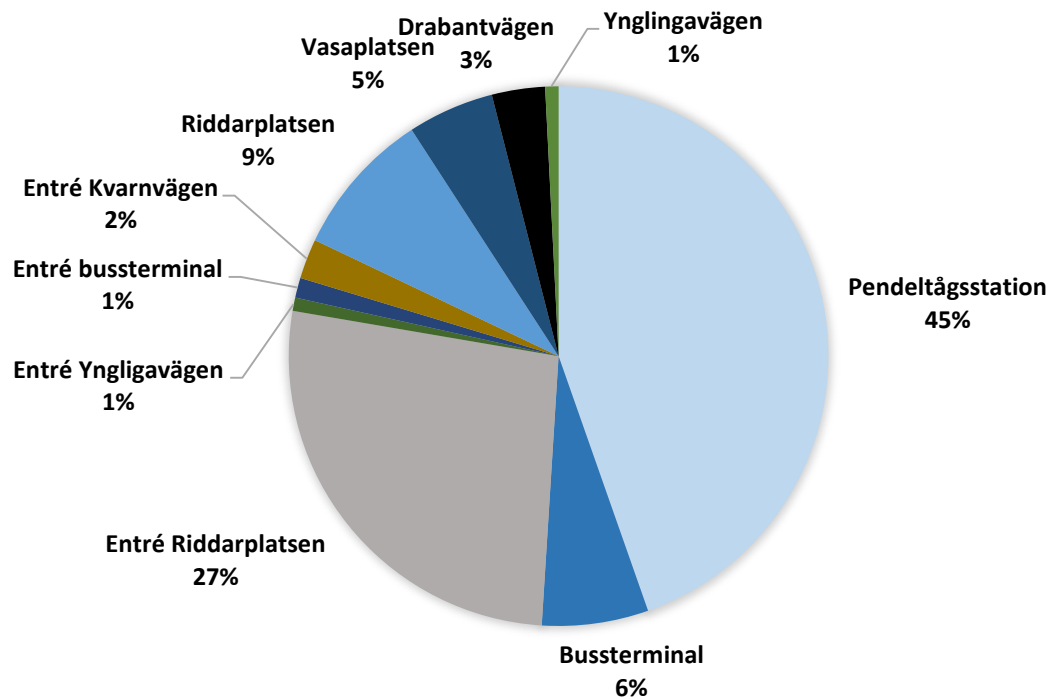
Figur 4.1 Antal brott i studieområdet 2012-2016

För misshandel, ofredande och olaga hot redovisas i statistiken vilket kön brottsoffret hade. Statistiken visar att antalet brott mot män varit större än antalet brott mot kvinnor under alla år förutom år 2016. Tre av åren har antalet brott mot män varit mer än dubbelt så stort som de mot kvinnor.

4.1.2 Platser och brott

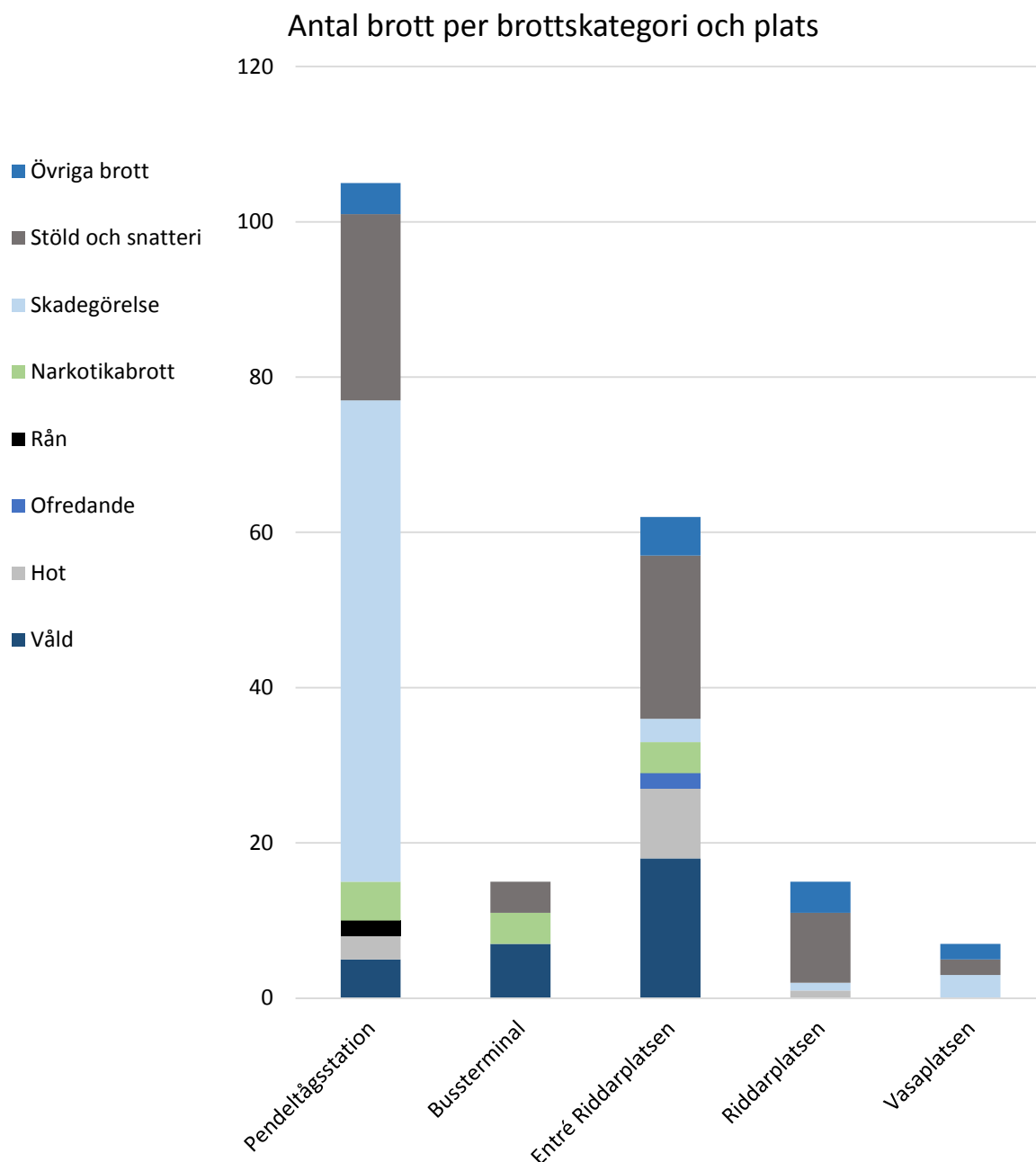
Statistik från år 2013 visar att den största andelen brott sker på pendeltågsstationen med 45% av brotten (se Figur 4.2). Den näst mest utsatta platsen är entrén från Riddarplatsen, där 27% av brotten sker. Därefter kommer Riddarplatsen och bussterminalen, med 9% respektive 6% av brottsligheten.

Andel brott på olika platser i centrum



Figur 4.2 Andel brott på olika platser i studieområdet

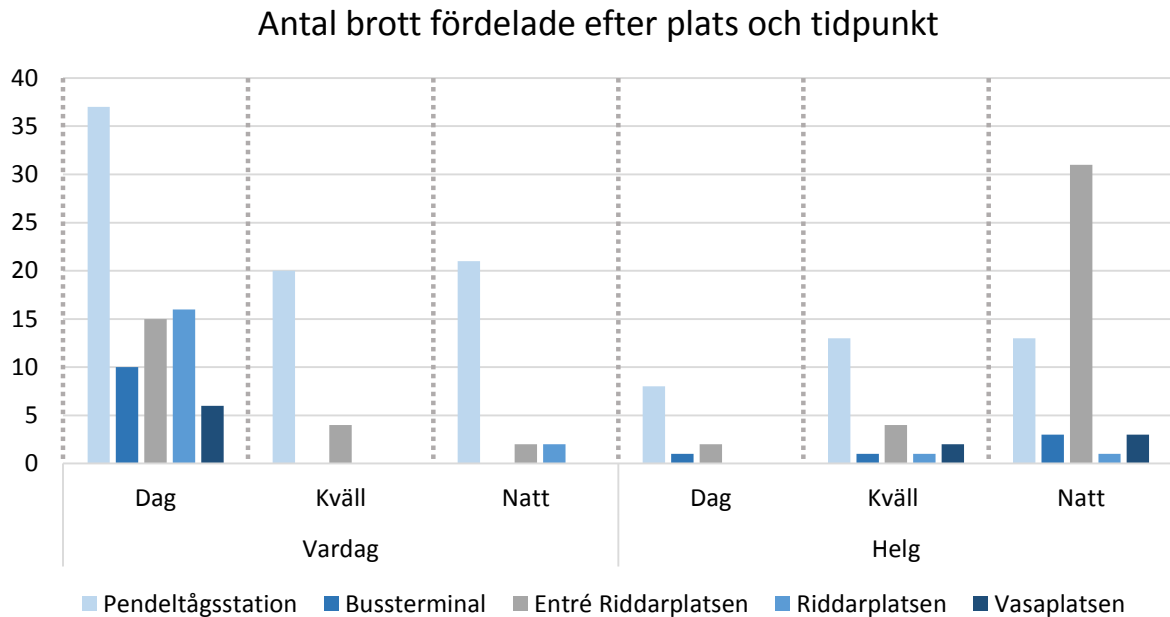
I Figur 4.3 presenteras vilka olika brott som inträffat på de fem mest brottsutsatta platserna. En stor andel av brotten på pendeltågsstationen utgörs av skadegörelse. Om skadegörelsen bortses från inträffar flest brott vid Riddarplatsens entré.



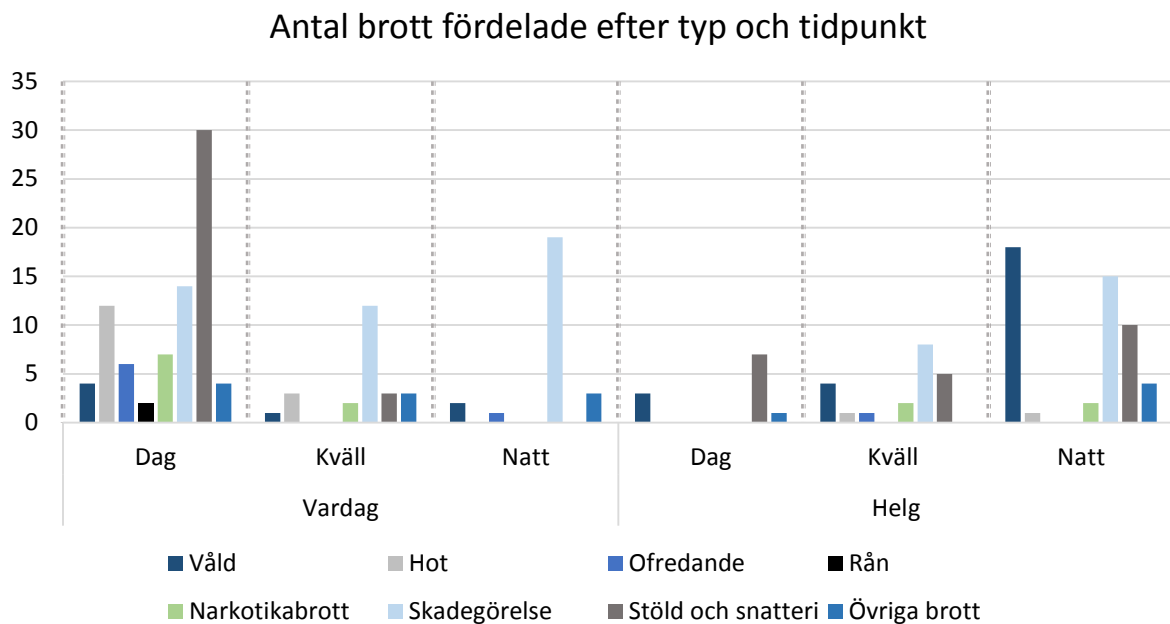
Figur 4.3 Antal brott per brottskategori och plats

4.1.3 Tid och brott

I Figur 4.4 redovisas var brotten skett efter den tidpunkt de begåts (för de 216 brott som haft en angiven tidpunkt i statistiken). Här definieras dag som klockan 5-19, kväll som 19-23 och natt som 23-5. Helg definieras som fredag kväll till söndag natt. Slutligen visas i Figur 4.5 antalet brott fördelade efter typ och den tidpunkt de begåts. En majoritet av stölder och snatterier sker under dagtid på vardagar, skadegörelse inträffar framför allt nattetid och våldsbrott begås oftast på helgnätter.



Figur 4.4 Antal brott fördelade efter plats och tidpunkt



Figur 4.5 Antal brott fördelade efter typ och tidpunkt

4.2 Var och när upplever människor otrygghet på Jakobsbergs station?

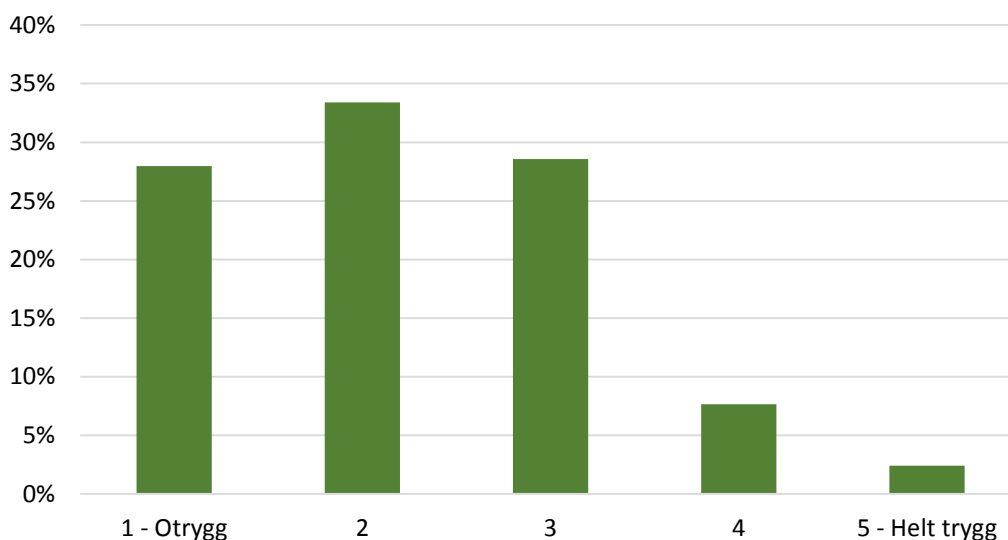
I detta avsnitt presenteras resultatet av trygghetsenkäten. Först redovisas deltagarnas generella trygghetsnivå, deras oro för olika brott samt deras skydds beteenden. Därefter redovisas hur tryggheten varierar på stationsområdets olika platser och under olika tider på dygnet. Avsnittet avslutas med information om fördelningen av deltagarnas kön, ålder och användning av stationen.

4.2.1 Trygghet, oro för brott och skydds beteenden

Deltagarnas uppskattade trygghet på en trygghetsskala, gav till resultat en spridning liknande en normalfördelning kring värdet 2 (33,3%), se Figur 4.6. 1 betyder här "otrygg" medan 5

betyder "helt trygg". Endast 12 svarande (2,4%) uppgav att de känner sig helt trygga. Snittvärdet av alla svar är 2,23.

Trygghetsnivå – På en skala mellan 1 och 5, hur trygg känner du dig på Jakobsbergs station?

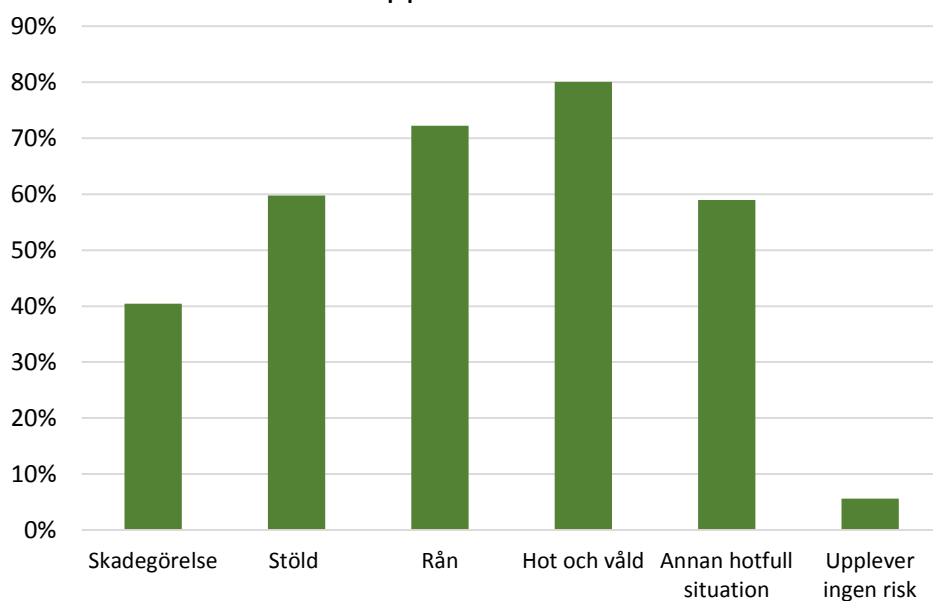


Figur 4.6 Trygghetsnivå

Baserat på de 489 personer som valde att uppge kön ligger kvinnors trygghetsnivå i genomsnitt på 2,20 och mäns på 2,30. (Genomsnittet för de sju personer som angav sitt kön som "annat" är 2,29.) Baserat på de 451 personer som valde att uppge sin ålder är tryggheten högst för de yngsta och de äldsta grupperna. Trygghetsnivån per ålder varierar mellan 2,11 hos de mellan 41 och 50 år (115 stycken), och 3,05 hos de mellan 70 och 81 år (19 stycken).

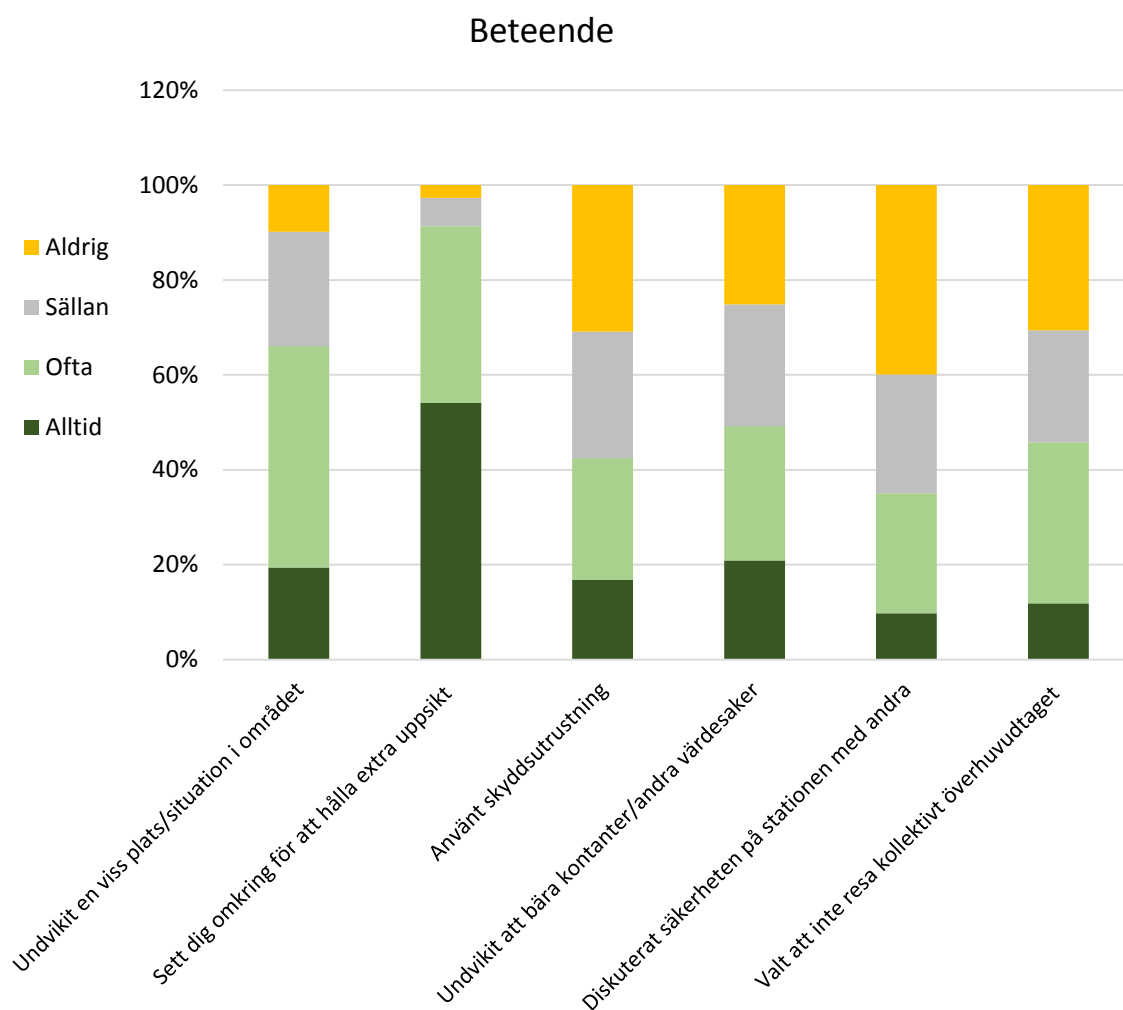
I Figur 4.7 redovisas vilka brott de tillfrågade oroade sig för att bli utsatta för blir. Den största oron finns för hot och våld, därefter kommer rån och stöld.

Andel som upplever risk att drabbas av brott



Figur 4.7 Andel som upplever risk att drabbas av brott

I Figur 4.8 visas vilka skydds beteenden deltagarna använt sig av i stationsområdet. Det vanligast förekommande skydds beteendet är att hålla extra uppsikt över området, medan det ovanligaste är att diskutera säkerheten på stationen med andra.

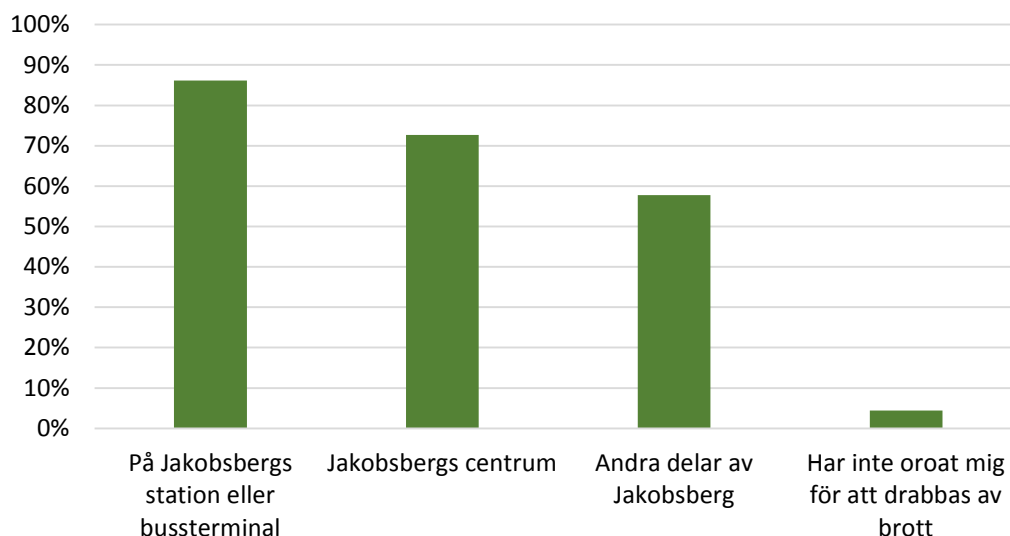


Figur 4.8 Beteende

4.2.2 Platser och otrygghet

För att få en större bild av otryggheten i Jakobsberg ställdes frågan var man oroat sig för brott. I Figur 4.9 visas vilka platser i Jakobsberg deltagarna har oroat sig för att drabbas av brott.

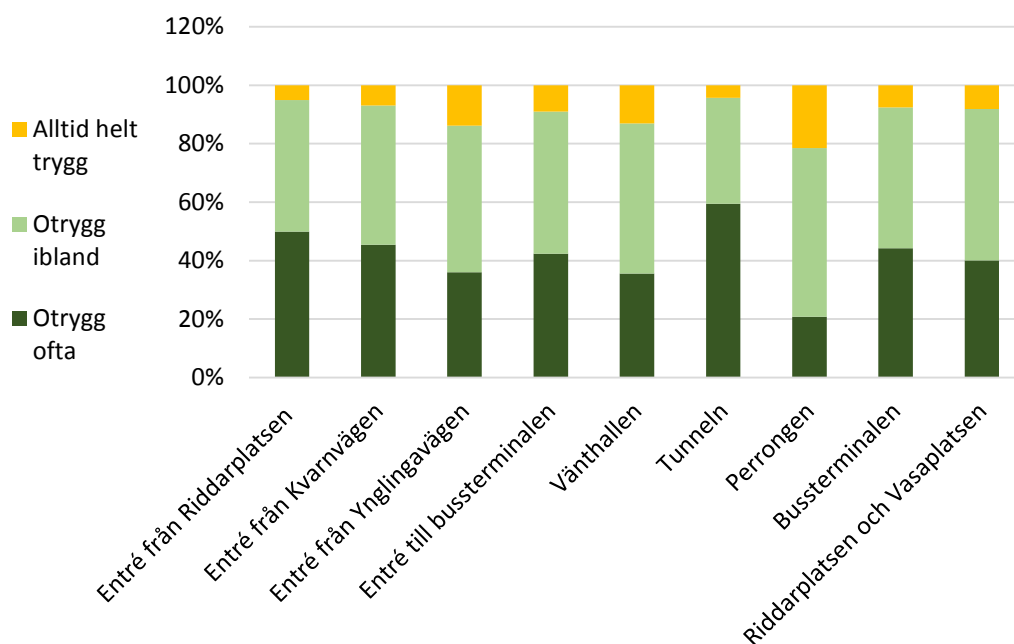
På vilka platser har du oroat dig för att drabbas av brott?



Figur 4.9 Otrygghet på olika platser i Jakobsberg

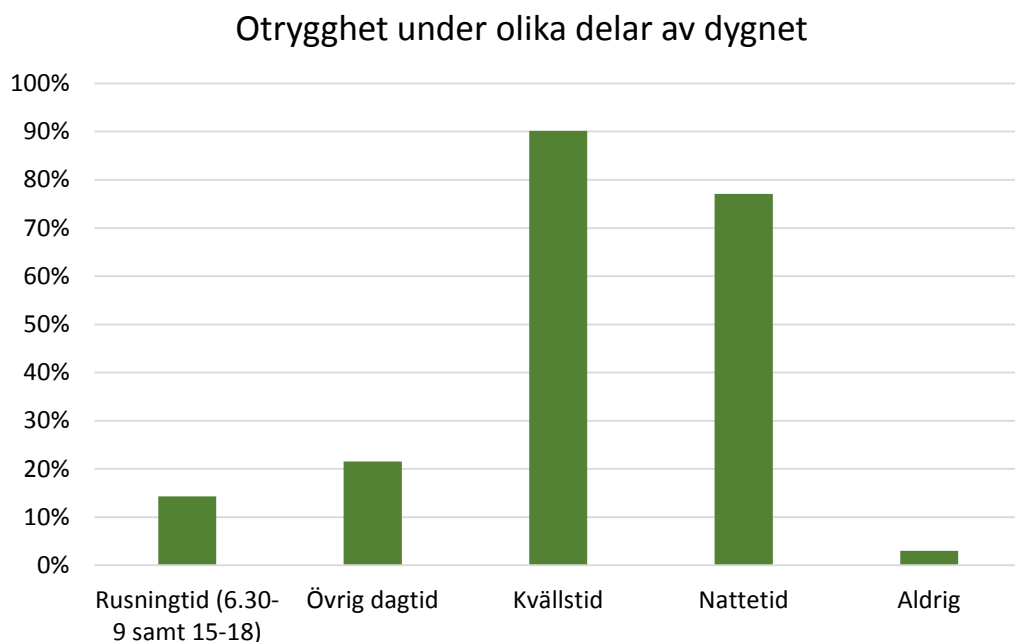
Inom stationsområdet undersöktes nio olika platser för att ta reda på hur otryggheten skiljer sig åt i stationens olika delar. Resultatet visas i Figur 4.10. Enkäten visar att tunneln är den plats där människor oftast känner sig otrygga, följt av entrén från Riddarplatsen och Kvarnvägen samt entrén till bussterminalen. Den minst otrygga platsen är enligt enkäten perrongen. Entrén från Ynglingavägen sticker ut då hela 36% svarade "Vet ej". I övrigt ligger andelen som svarade att de inte visste hur trygga de känner sig under 15% för alla platser.

Otrygghet på olika platser



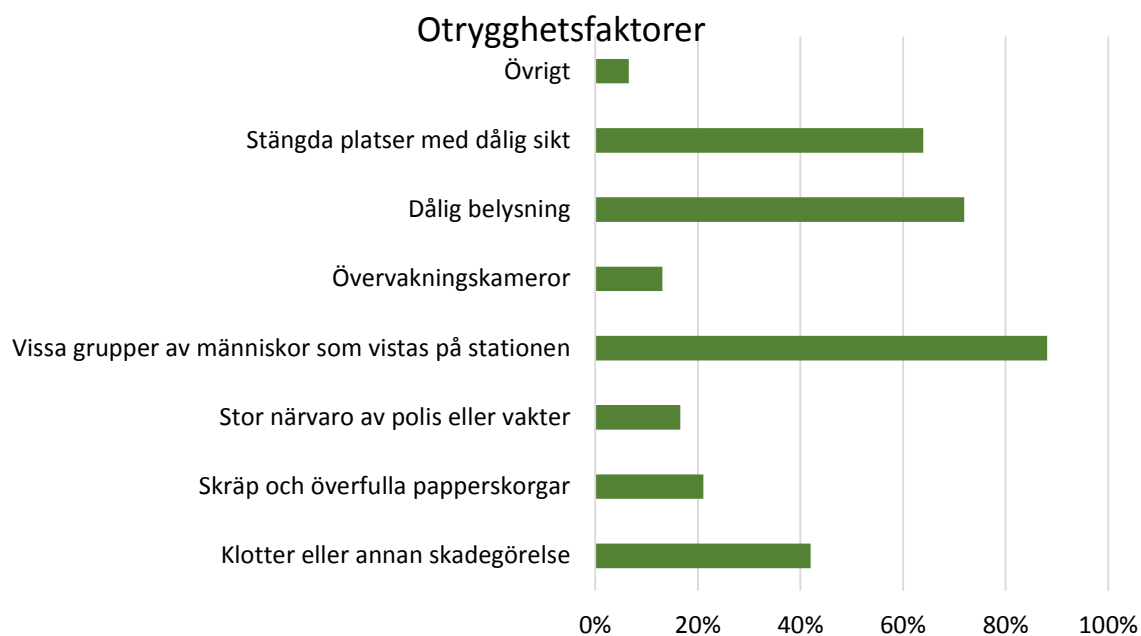
Figur 4.10 Otrygghet på olika platser

Även olika tidpunkter på dygnet jämfördes. I Figur 4.11 visas hur stor andel av deltagarna som uppgav att de känner sig otrygga under olika delar av dygnet. Störst otrygghet upplevs på kvällstid och nattetid, medan otryggheten är som lägst under rusningstid.



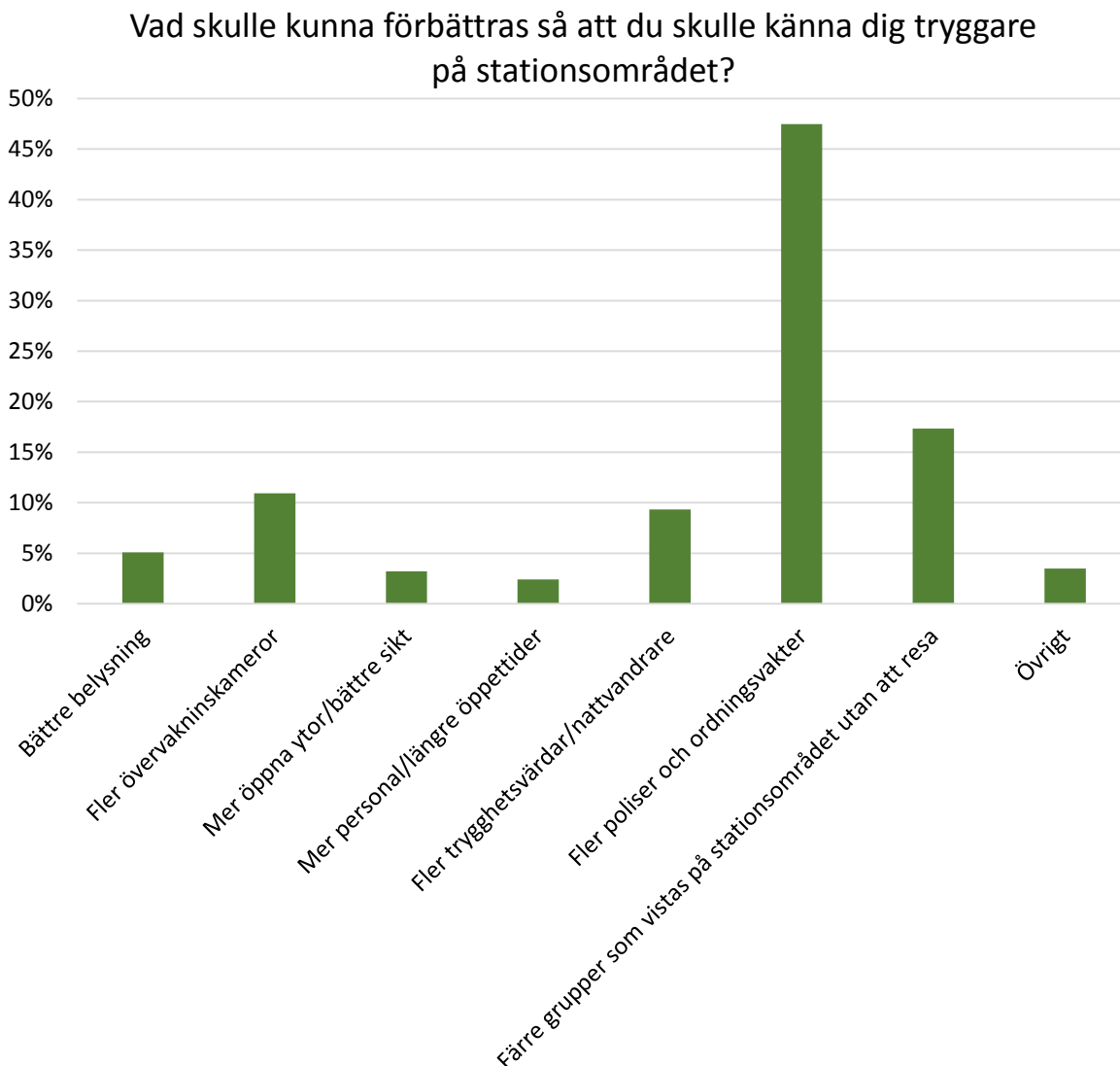
Figur 4.11 Otrygghet under olika delar av dygnet

Vidare ställdes frågan vilka faktorer de tillfrågade trodde ökade deras otrygghet. Otrygghetsfaktorer redovisas nedan i Figur 4.12.



Figur 4.12 Otrygghetsfaktorer

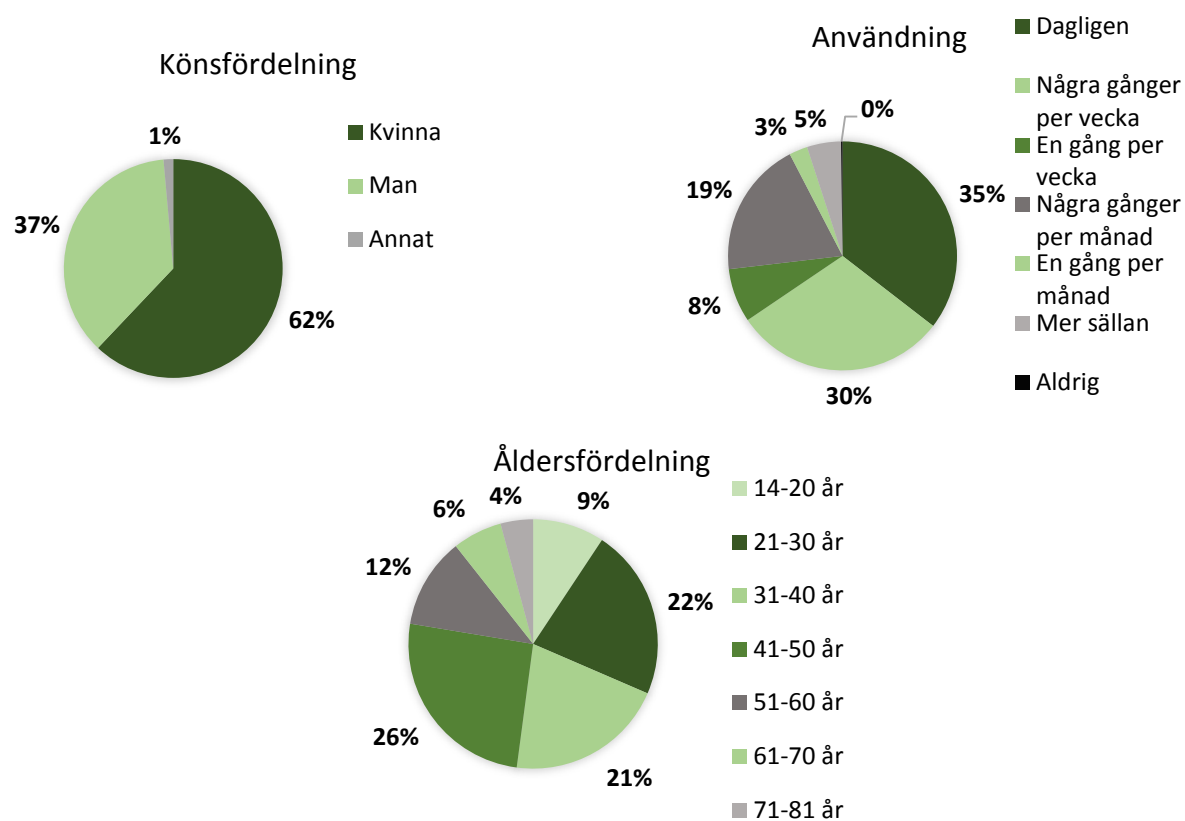
Slutligen bads de deltagande skriva ner vad de trodde skulle kunna öka deras trygghet på stationsområdet. I princip alla svar gick att dela in i kategorierna i Figur 4.13. Övriga åtgärder som enstaka deltagare tog upp var: Bekämpning av felparkerade bilar vid entrén vid Ynglingavägen (där ungdomsgång brukar vistas), att trygghetsvårdarna ska kunna ingripa om något skulle hända, bättre städning, kortare väntetid vid byte mellan buss och tåg kvällstid, borttagning av eluttag och att bussterminalen ska vara öppen dygnet runt för de som åker nattbuss. Några förslag sa emot varandra: En svarande tycker att ungdomsgården ”Valvet” borde tas bort, medan en annan tyckte att fler ungdomsgårdar behöver öppnas. Flera svarande klagar på att vakterna ”inriktar sig på att bli ’kompis’ med ungdomarna och kriminella som hänger där”, medan en svarande vill se ”patrullerande vakter som inte bara går förbi utan skapar kontakt med ungdomsgången och romerna”. I övrigt kom ett antal förslag in som handlar om skärpta lagar och högre uppklärningsgrad hos polisen, samt rätt att få bära vapen och förslag i stil med ”bort med invandrarna”. Dessa har inte tagits med i Figur 4.13, då de inte ingår i den här uppsatsens syfte.



Figur 4.13 Vad skulle kunna förbättras så att du skulle känna dig tryggare på stationsområdet?

4.2.3 Deltagare

Figur 4.14 visar köns- och åldersfördelning hos deltagarna samt hur ofta de använder stationen.



Figur 4.14 Deltagarnas fördelning på kön, ålder och användning av stationen

4.3 Platsinventering

En platsinventering av studieområdet har genomförts utifrån tre huvudkoncept: Territorialitet, informell övervakning samt underhåll och image. Den vänstra kolumnen innehåller faktorer som utifrån tidigare forskning anses som bra ur ett brottsförebyggande och trygghetsskapande perspektiv och den högra kolumnen innehåller negativa faktorer. Stationsområdet delades upp i nio delar, där varje del redovisas var och en för sig. Bild 4.1-Bild 4.9 visar bilder från platserna.

4.3.1 Entré från Riddarplatsen



Bild 4.1 Entré från Riddarplatsen dag- och kvällstid (Lennartsson, 2017)

	+	-
TERRITORIALITET OCH NATURAL ACCESS CONTROL	-Realtidsdisplayer med avgångstid för nästa tåg visar att man kommit in i stationen -Plattorna i marken visar vägen in till stationen	-Ingen markerad extra avskiljning mellan halvprivat (butiker) och offentligt, inte heller mellan stationsområdet och gatan -Ingen vägvisning till olika platser i centrum

NATURLIG BEVAKNING

- Dagsljusportaler i taket
- Butikslokaler gör att fler vistas på platsen
- Rundade hörn som ger bättre siktlinjer
- Övervakningskameror

- Belysningen kan bli bättre, särskilt kvällstid
- Dålig sikt från butikslokalerna ut mot entrén
- En butikslokal gör att det inte finns fri sikt från torget mot entrén
- Omöjligt att veta vad som händer nedanför rulltrapporna när man står högst upp
- Oordnade butikslokaler
- Nattklubb igenbommad dagtid och vardagkvällar, vilket skapar ett dött hörn
- Taket gör att det inte finns någon insyn från byggnader runtomkring
- Övervakningskameror endast i trappan

UNDERHÅLL OCH IMAGE

- Glasväggar som inte lockar till klotter
- Städat
- Särskild tavla för affischering

- I stort sett helt odekorerat

4.3.2 Entré från Kvarnvägen



Bild 4.2 Entré från Kvarnvägen dag- och kvällstid (Lennartsson, 2017)

	+	-
TERRITORIALITET OCH NATURAL ACCESS CONTROL	-Realtidsdisplayer med avgångstid för nästa tåg visar att man kommit in i stationen -Plattorna i marken visar vägen in till stationen -Närheten till bostadsområdet gör att området känns nästintill halvprivat -Tidningsställ visar att platsen används	-Anonyma entréer till lokalerna i passagen under huset
NATURLIG BEVAKNING	-Lokaler med fönster ut mot entrén -Övervakningskameror	-Bättre belysning behövs kvällstid -Övervakningskameror endast i trappan -Uppsikten från de boende runtomkring hindras av taket
UNDERHÅLL OCH IMAGE	-Kakelväggarna kan ha effekt mot klotter -Städat	-Ingen dekoration

4.3.3 Entré från Ynglingavägen



Bild 4.3 Entré från Ynglingavägen (Lennartsson, 2017)

	+	-
TERRITORIALITET OCH NATURAL ACCESS CONTROL	-Glaskuben ramar in trappan ner till stationen	-Fritt liggande entré utan några verksamheter som har kontroll över platsen -Parkeringsytorna runtomkring riskerar att göra platsen öde och utan regler de tider parkeringen inte besöks -Stor, tom yta som kan användas av grupper som "hänger" och därmed göra det olustigt för andra att passera
NATURLIG BEVAKNING	-Glasväggar på alla sidor gör att insynen är mycket god -God belysning -Övervakningskameror	-Ont om kringliggande bostäder som har uppsikt över platsen
UNDERHÅLL OCH IMAGE	-Städat -Modern miljö	-Den stora tomma ytan kan lätt uppfattas som skräpig om den inte städas -Risk för sprickor i glaset och krossade rutor som är dyra att reparera

4.3.4 Entré till bussterminal



Bild 4.4 Entré till bussterminal dag- och kvällstid (Lennartsson, 2017)

	+	-
TERRITORIALITET OCH NATURAL ACCESS CONTROL		-Stor öppen yta som ingen har särskilt ansvar för -Stor, tom yta som kan användas av grupper som "hänger" och därmed göra det olustigt för andra att passera -Närhet till genomfartsgata som kan användas som flyktväg vid brott
NATURLIG BEVAKNING	-Öppen yta som är synlig från bostadsområdet, tågstationen och gator runtomkring -Ingen växtlighet eller annat som skapar dolda platser -God belysning närmast dörrarna -Övervakningskameror	-Stort avstånd till kringliggande bebyggelse -Att det inte finns några verksamheter gör att få rör sig kring entrén -Lokaliseringen precis vid vägen och spåren gör det till en mindre attraktiv plats att vistas på - Begränsad belysning utanför entrén kan skapa "fishbowl effect" -Skydd sikt av fönsterlös vägg ut från bussterminalens vänthall

UNDERHÅLL OCH IMAGE	-Städat	-Krossat glas vid hissen ner till tunneln
	-Rena väggar	
	-Modernt	-Slät vit vägg som kan uppmuntra klotter
		-Ingen dekoration

4.3.5 Vänthallen



Bild 4.5 Vänthallen dag- och kvällstid (Lennartsson, 2017)

	+	-
TERRITORIALITET OCH NATURAL ACCESS CONTROL	-Spärrarna och markeringar på golvet skapar en gräns mot perrongen -Oftast bra flöde av passagerare - Reseinformation -Tydligt avgränsade lokaler för butiker och kafé med egna sittplatser	-Stationsbyggnadens placering på perrongen gör att belastningen på den ena spärren kan bli högre än nödvändigt -Ingen uppdelning av trappan så att flödet uppåt och nedåt skiljs i rusningstid -Butikslokalerna bildar en smal gång som kan skapa trängsel -En av butikerna har sin öppning mot en smal passage som kan skapa möjligheter till snatteri

NATURLIG BEVAKNING

- Spärrvaktsslucka som är bemannad under en del av dygnet
- Speglar som visar dolda platser
- God sikt från perrongen tack vare glasväggar
- Butikerna har god översikt över de runda bänkarna utanför
- Övervakningskameror i trappor och vid biljettluckor
- Butikslokalerna delar av vänthallen i två och skymmer sikten mellan de två delarna
- Biljettluckan stänger på kvällarna, vilket kan ge en känsla av att området saknar kontroll
- Pelare som delar av sittplatserna längs med fönstren gör att man inte ser vem som sitter bredvid
- Lokalen för spärrvakten skymmer den borte delen av vänthallen

UNDERHÅLL OCH IMAGE

- Inget skräp
- På vissa håll stökigt vid butiker och kafé
- Klotter
- Smutsigt på vissa ställen

4.3.6 Tunneln

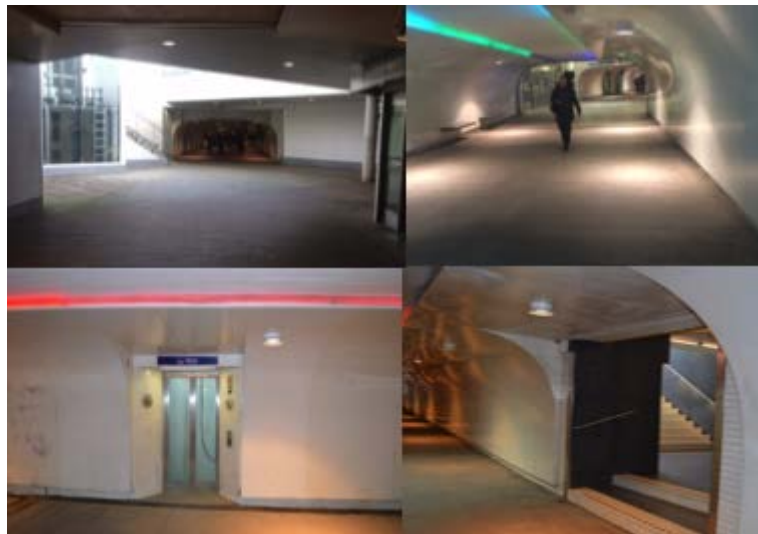


Bild 4.6 Tunneln (Lennartsson, 2017)

	+	-
TERRITORIALITET OCH NATURAL ACCESS CONTROL		-Få markeringar för orientering, till exempel mot bussterminalen -Tunneln öppen för alla, inte bara resenärer -Flera stora tomma ytor som uppmuntrar till att "hänga" -Få verksamheter eller annat som gör anspråk på platsen -Bänkar utan sammanhang som sällan används -Ingen extra avskiljning mellan tunneln och de lokaler som har entré från tunneln
NATURLIG BEVAKNING	-God belysning i allmänhet -Vita väggar gör tunneln ljusare -Dagsljusportaler -Tunneln öppen för alla, inte bara resenärer, vilket ger fler passerande	-Ingen insyn från omgivningen -Dålig sikt genom tunneln, då den inte är rak -Dålig sikt vid hissen samt trappan från Ynglingavägen med 90-gradiga vinklar mot tunneln

	-Övervakningskameror	-Sämre belysning vid trapporna upp till vänthallen
UNDERHÅLL OCH IMAGE	-Rena väggar med bara enstaka klotter -Ljusrampen i taket samt spotlights gör miljön mindre steril	-Tecken på sanerat klotter -Vita väggar kan locka till klotter -Skräpigt -Nötta skyltar och vägvisningar -Dålig lukt i hissar -En övervakningskamera bortbruten (-Enstaka rulltrappa ur funktion) (-Ostädat på vissa platser)

4.3.7 Perrongen



Bild 4.7 Perrongen dag- och kvällstid (Lennartsson, 2017)

	+	-
TERRITORIALITET OCH NATURAL ACCESS CONTROL	-Olika sorters beläggning på marken för ökad säkerhet mot spåren	-Stor, öppen yta som inte används till något särskilt -Endast en anslutning till omgivningen (via stationsbyggnaden)
NATURLIG BEVAKNING	- God sikt över ytan vid den södra, längre delen av perrongen	-Den norra, kortare delen av perrongen tenderar att vara mer öde då den inte hänger

	-God belysning -Vid den södra delen av perrongen insyn från parken vid Vasaplatsen - Väntkurer av glas hindrar inte sikten -Övervakningskameror	- ihop med huvudparten av perrongen -Stationsbyggnaden delar av perrongen i två delar och hindrar sikten från den ena delen till den andra -Större varuautomater hindrar sikten vid utgången från vänthallen i den norra delen -Sannolikt liten insyn av boende runtomkring då antalet bostäder är få alternativt ligger långt bort
UNDERHÅLL OCH IMAGE	-Städat -Inget klotter	-Inga dekorationer

4.3.8 Bussterminalen



Bild 4.8 Bussterminalen dag- och kvällstid (Lennartsson, 2017)

	+	-
TERRITORIALITET OCH NATURAL ACCESS CONTROL	-Restidsinformation längs med hela vänthallen -Lokaler för snabbmatsrestaurang respektive butik i båda ändar av vänthallen	-Ingen extra markering av entré till restaurang respektive butik -Eluttag intill automaten riskerar att göra att folk sitter nära när uttag görs
NATURLIG BEVAKNING	-Stora glaspartier mot gatan utanför -SL:s personalrum har fönster som överblickar vänthallen -God belysning -Övervakningskameror vid trappor och butik	-Pelare vid sittplatserna längs med fönstren gör att man inte alltid ser vem som sitter intill -Ingen sikt från vänthallen mot den stora entrén samt butikslokalen -Den långsträckt lokalen gör att man inte ser vem som vistas i den andra delen av lokalen -Inga (synliga) övervakningskameror i övriga delar av lokalen -Bankomaten och biljettautomaten är inte synlig från stora delar av lokalen
UNDERHÅLL OCH IMAGE	-Inget klotter -Stort konstverk vid rulltrappan -Modernt	(-Skräpigt)

4.3.9 Riddarplatsen och Vasaplatsen

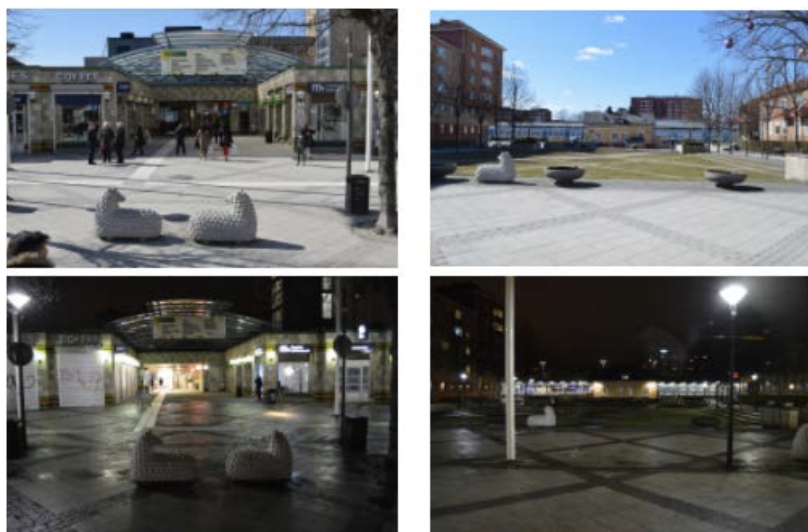


Bild 4.9 Riddarplatsen och Vasaplatsen dag- och kvällstid (Lennartsson, 2017)

	+	-
TERRITORIALITET OCH NATURAL ACCESS CONTROL	-Terrasser och uteserveringar vid kaféer och restauranger samt torghandel (sommartid)	-Butiker och kaféer igenbommade med metallrullgardiner nattetid ger ett intryck av att det finns risk för brottslighet
NATURLIG BEVAKNING	-Överblickas av bostäderna i husen kring platserna -Bänkar -Minimal växtlighet som hindrar sikt -Vasaplatsen överblickas av pendeltågsperrongen och tågen	-Tidiga stängningstider hos de flesta verksamheter på Riddarplatsen -Inga (synliga) övervakningskameror -Bristande belysning -Antalet bostäder som har överblick över platserna på kvällen och natten är relativt lågt, då en stor del av byggnaderna innehåller arbetsplatser
UNDERHÅLL OCH IMAGE	-Utsmyckningar i form av skulpturer och planteringar	-Krogar ger risk för oordning framför allt på helgkvällar

5 Analys och diskussion

5.1 Brottslighet

Resultatet visar att flest brott sker på pendeltågsstationen följt av Riddarplatsens entré och bussterminalen. Det vanligaste brottet av de som studerats är skadegörelse, stöld och snatteri samt våld. De flesta brotten sker på dagtid på vardagar, medan de tidpunkter då lägst antal brott inträffar är dagtid på helger samt kvälls- och nattetid på vardagar. Detta kan förklaras av rutinaktivitetsteorin. Under dessa tider vistas inte lika många människor i området och det är därmed mindre risk att en potentiell gärningsperson och ett potentiellt offer möts. Det verkar också som att de mest brottsutsatta platserna är de med störst flöde av människor (baserat på uppskattningar från platsbesöken). Även detta kan förklaras av rutinaktivitetsteorin.

5.1.1 Skadegörelse

En stor del av brotten på pendeltågsstationen utgörs av skadegörelse och klotter vilket bör bero på att rapporteringen av all skadegörelse på hela stationsområdet har slagits ihop och rapporterats in till en plats. Bussterminalen har nämligen enligt statistiken ingen skadegörelse alls, vilket inte är realistiskt. Intressant är att skadegörelse är vanligast förekommande på vardagnätter. Eftersom få personer borde vistas på stationen nattetid tyder det på att stationen antingen fungerar som en brottsmagnet för skadegörelse (att några har gjort det till en vana att gå dit och klottra) eller att skadegörelsebrott utförs av en grupp som av andra anledningar vistas på stationen nattetid. Även bortsett från skadegörelsen utmärker sig pendeltågsstationen och Riddarplatsens entré med en brottslighet som är flera gånger större än de övriga platsernas.

5.1.2 Stöld, snatteri och rån

Stöld och snatterier utgör en stor del av brotten på stationen och är fler på tågstationen än i bussterminalen. Att det finns fler verksamheter som kan utsättas för snatteri på stationen än i bussterminalen kan förklara skillnaden, men att butikerna är placerade vid en mindre öppen plats kan också påverka. Här är det nära till strömmen av människor som kommer från tågen i rusningstid, vilket gör det lätt att gömma sig. Även fickstölder gynnas av det. En av butikerna är placerad tätt intill en smal passage som måste passeras för att nå den ena utgången till perrongen, vilket kan göra den extra utsatt för stölder. På både stationen och bussterminalen är det nära till en utgång att fly genom efter en stöld. Vid ett av platsbesöken hade ett rån av en valutabutik belägen i tunneln i närheten av bussterminalen precis skett. Därifrån hade gärningsmännen flytt till en bil parkerad vid bussterminalens entré som ansluter till en genomfartsgata. Att Ynglingavägen, som ligger vid en annan av entréerna, har stängts av för genomfartstrafik borde påverka brottsligheten positivt.

Även entrén från Riddarplatsen har ett högt antal stölder och snatterier, vilket på samma sätt kan förklaras med den stora strömmen av människor som passerar och som gör det lätt att gömma sig. Det finns här också flera alternativa flyktvägar att välja på och platsen är tillräckligt liten för att man snabbt ska kunna ta sig därifrån. Det faktum att entrén är väl använd både av folk som ska till tågstationen och bussterminalen gör naturligtvis också att risken för brott ökar.

5.1.3 Narkotikabrott

Av de fem platser som studerats närmare förekom narkotikabrott bara på pendeltågsstationen, bussterminalen och entrén från Riddarplatsen. Detta tyder på att stationsområdet blivit en magnet för droghandel, vilket är rimligt sett till rutinaktivitetsteorin, många känner till platsen

och passerar den dagligen. Även folk som inte hör hemma i Jakobsberg kan lätt ta sig dit med tåget och kan komma därifrån snabbt och smidigt på samma sätt. Stationen erbjuder också flera dolda och öde platser att gömma sig på, exempelvis nedanför trapporna från vänthallen eller längst bort på perrongen, där det saknas naturlig bevakning.

5.1.4 Hot, våld och ofredande

Hot och våld är vanligast vid entrén vid Riddarplatsen och under helgnätter. En stor del av förklaring torde vara de krogar som ligger kring Riddarplatsen. Entrén är en plats man passerar för att ta sig från dessa till bussen, tåget eller den enda kvällsöppna kiosken i området, vilket gör att människor ofta stöter ihop här. Dessutom erbjuder den mer skydd från insyn från omgivningen än vad själva Riddarplatsen gör. Samma sak gäller för ofredande, vilket enbart förekom vid Riddarplatsens entré. Något överraskande är kanske att inga fall av ofredande skedde nattetid under helgen och att flest fall skedde under dagtid på vardagar. Antalet ofredanden var dock lågt och några definitiva slutsatser kan inte dras av detta. Mer om det i avsnitt 5.3.

5.2 Trygghet

Enkäten visar att otryggheten (oron för att drabbas av brott) är störst på Jakobsbergs station och bussterminal jämfört med andra delar av Jakobsberg. Detta stöder Järfälla kommuns tidigare undersökningar som visat att stationsområdet är en av de otryggaste platserna i kommunen.

5.2.1 Trygghetsnivå, oro för brott och skydds beteenden

Den låga trygghetsnivån (90% av de svarande svarar att deras trygghetsnivå i stationsområdet är 1-3 på den femgradiga skalan) speglas även i resultatet på frågan om vilka skydds beteenden de svarande har använt sig av. Hela 46% av deltagarna svarar att de alltid eller ofta väljer att inte resa kollektivt överhuvudtaget på grund av otryggheten på stationen. Om detta är giltigt för hela befolkningen i Jakobsberg är det något som påverkar resmönstren mycket och ger upphov till stora samhällsekonomiska kostnader.

66% anger att de alltid eller ofta undviker vissa platser eller situationer i området. Detta är särskilt problematiskt eftersom stationsområdet inte bara används av resenärer utan också är en viktig länk mellan den östra och västra sidan av Jakobsberg. Den mest frekvent använda skydds metoden är att hålla extra uppsikt över omgivningen, vilket 91% angav att de alltid eller ofta gör. Att så många känner ett behov av att göra det kan tyda på att sikten inte upplevs som god nog och att det finns dolda punkter som gör det nödvändigt att hålla extra koll på vissa platser. Cirka 40% av deltagarna svarar att de alltid eller ofta använder sig av någon form av skyddsutrustning (till exempel överfallslarm eller överfallsspray), undviker att bära värdesaker på stationen eller diskuterar säkerheten med andra.

När det kommer till den upplevda risken för att drabbas av brott är det hot och våld följt av rån, hotfulla situationer och stöld som ligger i topp. Mer än 50% av de tillfrågade oroar sig för dessa brott. Skadegörelse är mindre oroande, med 40%. Endast 6% oroar sig inte alls för att drabbas.

Det är svårt att analysera vad som är en rimlig oro för brott eller vad som räknas som "hög risk" då inga jämförelse har gjorts med andra platser. Klart är dock att otryggheten att döma av enkätsvaren är hög i området.

5.2.2 Vilka upplever otrygghet

Skillnaden på män och kvinnors upplevda trygghet varierar inte mycket (en skillnad på 0,1). Precis som flera studier säger, upplever kvinnor en större otrygghet än män med 2,30 enheter jämfört med 2,20. Detta är särskilt problematiskt i ett stationsområde, då kvinnor är mer beroende av kollektivtrafik än män. Eftersom antalet svarande som uppgav sitt kön som "annat" endast var sju stycken kan inga slutsatser av resultatet dras för den gruppen. Tryggheten varierar också mycket över ålder, men tvärt emot vad forskningen säger är här de yngsta och de äldsta de tryggaste medan de mellan 31 och 60 upplever tryggheten som lägre. Även de grupper som enligt tidigare studier upplever högst otrygghet, yngre och äldre kvinnor, har högre trygghetsnivå än genomsnittet.

5.2.3 Vilka platser är otryggast?

Otryggheten per plats visar att över hälften av deltagarna ibland känner sig otrygga på alla platser som finns med i enkäten. Sett till platser där man ofta känner sig otrygg ligger tunneln på det högsta värdet med 58% av deltagarna. Jämfört med litteraturen och tidigare studier är detta inte förvånande. Tunneln är en plats med både dålig sikt, då den viker av så att man inte kan se hela tunneln samtidigt, och har anslutande trappor längs med vägen, där man inte kan se vem som är på väg in i tunneln i förväg. Det är också på brist naturlig bevakning, dels av samma anledningar som sikten är begränsad, och dels för att långa sträckor av tunneln inte har någon insyn från andra delar av stationen och saknar verksamheter där folk vistas. Detta tillsammans med att det är en instängd miljö med få vägar ut gör att otryggheten kan förväntas bli hög. Det är också stor risk för klotter på väggarna, vilket de visar tecken på genom borttaget klotter som fortfarande är synligt. Tunneln är dessutom en viktig transportsträcka från torget till stationen, bussterminalen och vidare till västra Jakobsberg. För centrumområdet är det det enda sättet att ta sig från ena sidan spåren till den andra. Det gör att människor många gånger tvingas att gå genom tunneln.

På andra plats över platser där deltagarna ofta känner sig otrygga kommer entrén från Riddarplatsen med 47% av deltagarna. Detta beror troligtvis delvis på situationen kvälls- och nattetid, då platsen riskerar att vara stökig i samband med krogarna i närheten. Det gäller särskilt nattetid då butikerna är stängda. Entrén är också en plats som erbjuder skydd från öppenheten på torget för de som vill "hänga" på platsen, vilket riskerar att förbipasserande upplever att de inte har samma rätt till platsen. Sikten är begränsad, då det finns hörn att gömma sig bakom och på grund av att platsen är L-formad med två vägar in, en i varje ände. De som kommer från ena hållet ser inte personer som kommer från andra hållet.

Den naturliga bevakningen borde dagtid vara god, då det är många som passerar platsen och flera butiker ligger runt omkring. Den kan dock försämrats av att butikerna är ganska slutna i sin design, vilket gör att de inte har så bra översikt över platsen som de skulle kunna ha. Platsens vinklade form gör också att det är svårt att ha överblick över hela platsen samtidigt. Dessutom gör taket att det inte finns någon insyn från kringliggande byggnader.

Platsen med tredje högst otrygghet är bussterminalen, där 41% av deltagarna anger att de ofta är otrygga. Detta trots att platsen är relativt öppen med god sikt och god bevakning både inom lokalen och utifrån gatan. Den stora lokalen med många sittplatser skulle dock kunna göra att platsen används av andra än de som ska resa och att den är långsmal gör att resenärerna kan tvingas passera alla som vistas i lokalen på väg till sina bussar. En särskild riskfaktor är detta eftersom människor som vistas på stationen utan syfte tas upp som en otrygghetsfaktor i enkätsvaren. Det är inte heller säkert att man på det långa avståndet mellan de två ändarna kan se vad som händer på andra sidan av terminalen. Den personal som framförallt finns på

platsen, busschaufförerna, ser inte heller vad som händer inne i terminalen. Dessa faktorer skulle kunna öka otryggheten.

På tredje plats på frågan hur ofta de känner sig otrygga hamnar entrén från Kvarnvägen, där 45% som hade en åsikt svarade att de kände sig otrygga ofta. Här skiljer sig tryggheten mycket från den faktiska risken för brott. Bidragande faktorer till detta kan vara att platsen ofta är oanvänd och öde samt har dålig belysning och bevakning från omgivningen. Att stora delar ligger i en portal under ett bostadshus gör platsen slutet och mörk, och bortsett från fönster från de lokaler som ligger i portalen (som endast är öppna dagtid) finns liten bevakning från byggnaderna då taket blockerar sikten.

Lägst antal svarande som ofta är otrygga har perrongen. Detta kan bero på att det är en öppen plats med god sikt och god bevakning. Även om övervakningen från husen inte är så stor kan det ändå bidra till en känsla av trygghet att många byggnader överblickar perrongen. Perrongen är en plats som alla som ska ta tåget måste passera och den stora omsättningen av människor gör att den naturliga bevakningen blir ännu bättre. De delar av perrongen som ibland ligger öde tvingas man inte passera om man inte vill, till skillnad från i bussterminalen. Tågen som kommer ger dessutom ännu fler människor som bevakar, vilket kan avbryta brott som eventuellt begås på perrongen. Tåget är också ett sätt att snabbt ta sig ur en hotfull situation för ett eventuellt brottsoffer.

5.2.4 Vilka tider är otryggast?

Precis som litteraturen visar upplevs otrygghet framför allt under kvälls- och nattetid. Lägst är otryggheten under rusningstid. Detta är förmodligen ett resultat av att området är mer öde under kvälls- och nattetid och att belysningen under de mörka timmarna av dygnet inte är tillräcklig. Båda faktorerna ger sämre sikt och mindre naturlig bevakning. Detta avspeglar sig också i vilka brott deltagarna i enkäten oroar sig för. De brott som det upplevs finnas störst risk för, hot och våld, är brott som sker under kvällar och nätter.

5.2.5 Otrygghetsfaktorer och önskade förbättringar

Den främsta otrygghetsfaktorn är enligt enkäten vissa grupper av människor som vistas i området. Hela 88% angav att detta påverkade deras trygghet negativt. Enkäten visar inte exakt vilka grupper eller vad de gör som ökar otryggheten, men som tagits upp i föregående avsnitt av analysen och i litteraturstudien finns en risk att vissa grupper "tar över" en plats i offentliga miljöer. Detta kan beror på platsens brist på territorialitet, då en brist på territorialitet eller *natural access control* kan göra att det upplevs som fritt fram att använda platsen till vad man vill. Även om en plats avsetts att användas som vänthall eller transportsträcka kan platsen av några användas exempelvis som ett extra vardagsrum eller till handel med narkotika. Detta kan leda till en intressekonflikt med de som använder platsen för att resa, då de inte upplever sig ha full rätt till den. Enligt Sandercocks resonemang om rädsla för främlingar (2000) kan denna otrygghet också vara rotad i att stationen helt enkelt är en plats där många olika typer av människor möts. Detta i kombination med en allmän oro över säkerheten i samhället, kan skapa en demonisering av de som upplevs som annorlunda.

Andra otrygghetsfaktorer som många anger som problematiska är stängda platser med dålig sikt, dålig belysning och skadegörelse. När deltagarna i enkäten ombes att skriva ner vad som kan öka deras trygghet är det dock inte dessa faktorer som flest tar upp. De hör tvärt om till de ovanligare svaren. Istället är det fler poliser och ordningsvakter, samt färre grupper som vistas på stationen utan att resa som får överlägset flest svar. Att detta får sådan stor uppmärksamhet i fritextsvaren kan bero på att ordningsproblem faktiskt är det som deltagarna

tycker är mest problematiskt på stationsområdet. Det kan också vara ett utslag av att det är en lösning som är konkret, lätt att föreställa sig effekten av och som oftast tas upp i media när det handlar om brottsprevention.

5.3 Begränsningar och felkällor

Denna studie har ett antal begränsningar och felkällor. När det gäller analysen av brottsligheten är den framför allt inte heltäckande då den endast bygger på data från ett år. Brotten i statistiken har också olika detaljeringsgrad när det kommer till platsen brottet begicks på. Det är inte säkert att brotten är inlagda i polisens system med en sådan noggrannhet att det med säkerhet går att säga på vilken av platserna som brottet begicks. Många brott som sker anmäls inte heller och antalet brott som anmäls kan bero på hur hög polisen närvaron är på platsen när brottet begås. I denna studie saknas en jämförelse med andra liknande platser. Detta, tillsammans med data på hur många människor som använder området varje dag, skulle behövas för att avgöra om brottsligheten är onormalt stor på Jakobsbergs station eller inte.

När det kommer till trygghetsenkäten finns en rad felkällor. Först och främst är trygghet en subjektiv känsla som alla värderar på olika sätt. Olika människor har olika hög tröskel för vad som de anger som otryggt. Frågorna som ställts riskerar även att vara förebådande, bara att få en fråga om man är rädd för att bli rånad skulle kunna höja oron för att bli det. Det finns också alltid en risk att normer påverkar svaret på enkätfrågorna, till exempel att män anger mindre rädsla för brott än de faktiskt upplever.

En viktig faktor är tendensen hos de som svarat på enkäten. Eftersom deltagarna framförallt har hittat enkäten på lokalpolisens facebookside finns en risk att de tillhör en grupp människor som redan upplever otrygghet och brottslighet som ett stort problem och som dessutom läser mycket om säkerhet och risker. Detta gör förmodligen att resultatet av enkäten visar en högre otrygghet än hos gemeneman i Jakobsberg. Under studiens gång har även andra sidor på sociala medier som tar upp brott i Järfälla stötts på. Där diskuteras brottslighet på olika nivåer, men ofta i ett högt tonläge som ibland får situationen att framstå som akut.

6 Förslag till förbättringar av miljön

Det är uppenbart att Jakobsbergs station redan designats med brottsförebyggande och trygghet i åtanke. Det är god sikt och god belysning på flera ställen. Entréerna och väntkurerna har glasväggar för att minimera antalet dolda platser. Men det går att göra mer. Enligt tidigare forskning är det dessutom stora chanser att brott som förhindras med situationell brottsprevention inte överförs till andra platser. Detta borde särskilt gälla stationer, som visat sig ofta vara brottsgeneratorer.

Åtgärder för att förbättra säkerheten och tryggheten på en plats har en inneboende paradox. En stor del av otryggheten tros bero på att för få människor rör sig på en plats och att den naturliga bevakningen därför är för liten, men å andra sidan visar analysen att brottsligheten kan öka då många människor samlas på samma ställe. Det är därför viktigt att åtgärder som ökar mängden människor inte bara ökar trycket under tider på dygnet då det redan vistas många människor på stationen, utan istället ökar användningen under andra tider på dygnet såsom kvällar och helger. Förslag på verksamheter som gör det skulle till exempel kunna vara bibliotek, fritidsgård och restauranger som erbjuder annat än snabbmat. Det är också viktigt att verksamheter bidrar med en känsla av ökad kontroll, att de gör anspråk på platsen. Detta är positivt både ur säkerhets- och trygghetssynpunkt.

En station innebär oräkneliga möten mellan gärningsman och potentiellt offer. Övervakaren blir därför en viktig komponent och det är viktigt att skapa en känsla av att det finns hjälp att få om en hotfull eller obehaglig situation uppstår på stationen. Samtidigt får detta inte ske på ett sätt som gör att de som vistas på området påminns om risken för brott. Det finns redan en trygghetstelefon, kanske kan man informera mer om det numret och göra det lättare att få kontakt med de många nattvandrare och trygghetsvårdar som finns i området på helgnätter. Det skulle också gynna säkerheten och tryggheten att se till att trygghetsvårdar vistas på de platser som är mest otrygga och utsatta för brott. Självklart skulle även insatser för att förbättra belysning och underhåll ha en betydande roll både för tryggheten och säkerheten på stationen.

Nedan diskuteras ytterligare några förbättringsförslag för de platser som i studien visat sig vara mest otrygga.

6.1 Tunneln

En lösning vore att bygga bort tunneln helt och hållet och ersätta den av en bro alternativt gräva ner tågspåret. Det är dock dyra lösningar på ett problem som kanske går att avhjälpa med andra åtgärder. Ett sätt att få in mer naturlig bevakning är att skapa fler ytor för kommersiell verksamhet i tunneln. På sina håll finns det mycket plats i tunneln, framför allt vid rulltrapporna till bussterminalen. Där finns det redan idag två lokaler, men dessa är relativt stängda ut mot tunneln. Nya verksamheter, exempelvis en grönsaksbutik liknande den som finns på Riddarplatsen sommartid, skulle kunna få en mer öppen design, vilket också skulle stärka territorialiteten och signalera att verksamheterna har kontroll över platsen. För att öka känslan av kontroll på platsen skulle ytskikten på tunnelväggarna kunna bytas ut för att få bort tecken på skadegörelse. Kanske kan den vita plåten bytas ut till ett material som är mindre inbjudande att klottra på, alternativt kan ytan ge plats för utställningar eller liknande. Detta skulle kunna öka känslan av att någon bryr sig om platsen.

Vid den underjordiska entrén från tunneln till bussterminalen öppnar tunneln upp sig med flera gånger större takhöjd, vilket skapar kontakt med gatuplanet. Att göra det på fler platser i

tunneln skulle skapa mer naturlig bevakning och mer naturligt ljus. Till exempel skulle taket kunna öppnas upp till butikstorget som idag är en relativt outnyttjad plats. Det skulle skapa kontakt mellan vänthallen och tunneln, på samma sätt som den öppning som finns mellan tunnel och vänthall på Stockholms Centralstation. Detta skulle dock innebära mindre plats för kaféer och butiker.

Entrén vid Ynglingavägen skulle också kunna utgöras av en större öppning i tunneln. På så vis skulle dagsljus nå ner i tunneln samtidigt som anslutningen från entrén till tunneln snarare skulle ske via ett vidgande av tunneln än den smala öppning som finns idag, liknande den vid den underjordiska entrén till bussterminalen. I och med att genomfartstrafiken har tagits bort från Ynglingavägen fyller delen av tunneln som idag går under Ynglingavägen inte lika stor funktion som tidigare. Ynglingavägen skulle egentligen kunna öppnas upp och göra en större del av tunneln synlig från gatunivå, eftersom den inte längre behöver vara framkomlig för trafik, bortsett från utryckningsfordon och liknande.

6.2 Entrén från Riddarplatsen

Ett problem vid entrén från Riddarplatsen är att platsen är L-formad och att det därmed är svårt att ha uppsikt över hela platsen när man kommer från en av de två gångarna som leder in till entrén. En lösning på detta är att stänga öppningen som inte vetter mot Riddarplatsen och istället låta de som kommer från Ynglingavägen antingen ta en annan entré eller gå runt för att komma till Riddarplatsen. På så sätt skulle ingen behöva oroa sig för att någon de inte vill möta kommer från den andra entrén. En annan lösning skulle vara att öka sikten mellan de två "benen" i vinkeln, antingen genom att öka sikten genom den butik som ligger där idag eller genom flytta på denna till en annan plats (kanske ner i tunneln).

För att öka den naturliga bevakningen från de många lokaler som ligger vid platsen skulle butikernas entréer kunna öppnas upp ytterligare och bli större. På så sätt skulle de få ett "ansikte" ut mot platsen, vilket skulle kunna stärka känslan av kontroll, samtidigt som de som är inne i butikerna lättare kan se vad som händer utanför och tvärt om.

Ynglingavägens entré nås idag från Riddarplatsen via en gångväg mellan husen som inramar torget. En större del av passagerarna in till stationen skulle kunna ske via Ynglingavägen om området mellan Riddarplatsen och Ynglingavägen gjordes mer attraktivt än de idag stängda fasaderna mot gångvägen. Detta skulle dessutom skapa mer rörelse av människor nära Vasaplatsen som ligger precis intill och skapa en förlängning av Riddarplatsen ut till Ynglingavägen. Ett problem med detta skulle eventuellt kunna vara entrén till nattklubben som ligger mitt emot Ynglingavägens stationsentré, då denna kan upplevas som stökig nattetid.

6.3 Bussterminalen

I bussterminalen är det svårare att identifiera vad det är som orsakar otryggheten. Ett problem skulle kunna vara att det är en stor lokal som förutom trygghetsvandrare inte har någon naturlig aktör som bevakar platsen. Detta skulle kunna förbättras genom att öppna upp den slutna väggen mot bussarna med fler fönster så att busschaufförerna kan se vad som händer inne i terminalen. För att minska risken för att resenärer ska behöva passera gäng eller andra obehagliga situationer skulle endast de hållplatser eller gater som ligger närmast entrén från tunneln kunna användas under vissa tider av dygnet. Det finns dock enligt rutinaktivitetsteorin en risk för att brottsligheten skulle kunna öka då människorna blir mer koncentrerade på en plats.

En enkel åtgärd är att förbättra trafikinformationen så att det blir ännu lättare för tågresenärer att se när bussarna går och vice versa. På så vis kan de själva i högre grad välja om de vill vänta i bussterminalen eller i pendeltågsstationens vänt hall, om de upplever den ena platsen som tryggare än den andra.

7 Slutsats

Brottsligheten i området kring Jakobsbergs station är störst på pendeltågsstationen, vid entrén från Riddartorget och bussterminalen. Olika brott har olika fördelning över dygnet och veckan, men totalt sett sker flest brott på vardagar på dagtid. Brottsligheten påverkas av en rad faktorer, men analysen visar att rutinaktivitetsteorin, det vill säga hur folk rör sig på platsen verkar påverka vilka brott som sker var och när. Även bevakningen av platsen spelar roll.

Stationsområdet har en hög nivå av otrygghet. Otryggheten är störst i tunneln, vid entrén från Riddarplatsen och i bussterminalen. Minst är otryggheten på perrongen. De två viktigaste faktorerna för otrygghet är sikten och bevakningen av platsen. Detta bidrar sannolikt till att tunneln är den otryggaste platsen i området. Även entrén från Riddarplatsen har begränsad sikt och bevakning.

Genom att förbättra den naturliga bevakningen och ta bort dolda miljöer tros både brottslighet och otrygghet kunna minska. Genom att ta in fler verksamheter i området kan kontrollen över platsen upplevas som större och därmed också bidra positivt. Även punktinsatser med fler vakter och trygghetsvårdar skulle öka säkerheten och tryggheten på de mest utsatta platserna.

8 Förlag till framtida forskning

Denna studie omfattar endast Jakobsbergs station och sätter inte in platsen i ett större sammanhang. För att ta reda på hur hög osäkerheten och otryggheten är jämfört med andra platser skulle både andra platser i Jakobsberg och liknande stationer i Sverige och internationellt kunna studeras. För att avgöra hur mycket designen av stationsområden påverkar säkerhet och trygghet måste stationer med olika design jämföras. I Stockholmsområdet har detta redan gjorts för tunnelbanestationer, men att döma av litteraturstudien inte för pendeltågsstationer. På lokal nivå har Järfälla ett intressant exempel i Barkarby station. Barkarby station, som är belägen intill Jakobsberg, har nyligen genomgått en större renovering och har en design som skiljer sig från Jakobsbergs stations på flera sätt. Ett uppslag för fortsatt forskning är därför att titta på hur renoveringen har påverkat brottsligheten och tryggheten där.

Det vore också intressant att gå vidare och titta på hur otryggheten påverkar samhället. Vilka samhällliga och ekonomiska konsekvenser får otryggheten i Jakobsberg? Till exempel skulle en fortsatt studie kunna titta på hur stor andel av de boende i Jakobsberg som använder bil istället för kollektivtrafik och försöka utvärdera hur stor roll otryggheten spelar i deras val.

Sett till syftet med denna studie, att öka förståelsen för hur den fysiska miljön i en stationsmiljö är relaterad till brottsfrekvens och trygghetsnivå kan grundligare studier än denna ge mer tillförlitliga svar. I grund och botten är det svårt att med enbart statistiska data ta reda på hur brottsligheten på en plats fungerar situationellt. För att göra det skulle det behövas fler observationer från platsen. Detta skulle exempelvis kunna göras med en kvalitativ analys där mer information om vilka situationer som uppstår på platserna och hur de hänger ihop med brott skulle inhämtas från polis, boende, butikspersonal etcetera. På så sätt skulle information om vilka situationer som skapar brott vid Jakobsbergs station tydligare kunna komma fram. Kanske är det till exempel i kön till krogen intill Riddarplatsens entré som slagsmål ofta börjar eller en viss design av en trappa som gör att folk väljer att inte använda en viss entré. Den här studien är en bra början, men information av den typen skulle göra punktinsatser på platserna mer effektiva.

Litteraturförteckning

- ARMITAGE, R. 2017. Crime Prevention through Environmental Design (CPTED) and Housing in the UK. Stockholm: Safety in the Making - Higher Seminar in Public Places and Urban Spaces Studies.
- AMERICAN PUBLIC TRANSPORT ASSOCIATION, A. P. T. 2010. *Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) for Transit Facilities*. Washington DC: APTA.
- BRANTINGHAM, P. & BRANTINGHAM, P. 1995. Criminality of place. *Eur J Crim Policy Res*, 3, 5-26.
- BRÅ. 2017. *Situationell prevention* [Online]. Tillgänglig: <https://www.bra.se/forebygga-brott/situationell-prevention.html> [Hämtad 23-05-2017].
- CECCATO, V. 2013. *Moving Safely*. Lanham: Lexington Books.
- CECCATO, V. & NEWTON, A. 2015. Theoretical Perspectives of Safety and Security in Transit Environments. I: CECCATO, V. & NEWTON, A. (eds.) *Safety and Security in Transit Environments*. London: Palgrave Macmillan UK.
- COHEN, L. E. & FELSON, M. 1979. Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach. *American Sociological Review*, 44, 588-608.
- COZENS, P. M. 2014. *Think crime! : Theory and crime prevention through environmental design (CPTED) for planning safer cities : using evidence, theory and crime prevention through environmental design (CPTED) for planning safer cities*. Quinns Rocks: Praxis education.
- EKBLOM, P. 2013. Redesigning the Language and Concepts of Crime Prevention Through Environmental Design. *6th Ajman International Urban Planning Conference: City and Security*. Ajman, Förenade Arabemiraten.
- FISHER, B. & NASAR, J. 1992. Fear of crime in relation to three exterior site features: Prospect, refuge, and escape. *Environment and Behavior*, 24, 35.
- GAROFALO, J. 1981. The Fear of Crime: Causes and Consequences. *The Journal of Criminal Law and Criminology (1973-)*, 72, 839-857.
- JACOBS, J. 1961. *The death and life of great American cities*, New York.
- JÄRFÄLLA KOMMUN, SL & POLISMYNDIGHETEN, 2017. *Medborgarlöfte i Järfälla*.
- KELLING, G. L. & WILSON, J. Q. 1982. Broken Windows – The police and neighbourhood safety. *The Atlantic*.
- KINNEY, J. B., BRANTINGHAM, P. L., WUSCHKE, K., KIRK, M. G. & BRANTINGHAM, P. J. 2008. Crime Attractors, Generators and Detractors: Land Use and Urban Crime Opportunities. *Built Environment (1978-)*, 34, 62-74.
- LAGEN.NU. Okänt datum. *Brottsbalk (1962:700)* [Online]. Tillgänglig: <https://lagen.nu/om/ansvarsfriskrivning.html> [Hämtad 03-05-2017].
- LOUKAITOU-SIDERIS, A. 2015. Intimidated Riders: US Women's Perspectives about Safety in Transit Settings. I: CECCATO, V. N., ANDREW (eds.) *Safety and Security in Transit Environments*. London: Palgrave Macmillan UK.
- NEWMAN, O. 1972. *Defensible space : crime prevention through urban design*, New York : Collier.
- NEWTON, A., PARTRIDGE, H. & GILL, A. 2015. In and Around: Identifying Predictors of Theft within and Near to Major Mass Underground Transit Systems. I: CECCATO, V. N., ANDREW (eds.) *Safety and Security in Transit Environments*. London: Palgrave Macmillan UK.
- SANDERCOCK, L. 2000. Negotiating fear and desire. *Urban Forum*, 11, 201-210.
- SL 2016. *Fakta om SL och länet 2015*. Stockholm: Storstockholms Lokaltrafik.

- SMITH, M. J. & CORNISH, D. B. 2006. *Secure and Tranquil Travel: Preventing Crime and Disorder on Public Transport*. New York: Routledge.
- TORSTENSSON, M. 2017. *Anförande: Varför bör vi bry oss om situationsbaserad prevention? Inledning till situationsbaserad prevention*. Stockholm: Säkra platser.
- UITTENBOGAARD, A. C. 2015. An Assessment of Guardianship Opportunities as Provided by the Environments of Transit Stations. I: CECCATO, V. & NEWTON, A. (eds.) *Safety and Security in Transit Environments*. London: Palgrave Macmillan UK.

Bilder

Bild 3.1 Apple Maps 2017. [Online] Tillgänglig:

<http://maps.apple.com/?ll=59.426702,17.826546&spn=0.011403,0.023324> [Hämtad 2017-05-15]

Bilaga A – Definitioner

GIS	– Geografiska informationssystem
Bevakning (<i>surveillance</i>)	– Bevakning som automatiskt utövas av människor när de befinner sig på en plats, att bli sedd av andra människor
Ofredande	– Definieras enligt Brottsbalken som att handgripligen bli antastad eller utsatt för skottlossning, stenkastning, oljud eller annat hänsynslöst beteende (Brottsbalk (1962:700) 4 kap. 7§). Att bli knuffad, sliten i, spottad på, fälld genom krokben och mobbad är exempel på vad som kan räknas som ofredande (lagen.nu, Okänt datum).
Sikt (<i>visibility</i>)	– En persons förmåga att hålla uppsikt över omgivningen
Situationell brottsprevention	– Att förhindra eller försvåra att brott begås genom att förändra den aktuella platsen eller situationen där brott kan begås (BRÅ, 2017)
Säkerhet	– I detta arbete definierat som frånvaron av brott
Trygghet	– I detta arbete definierat som en känsla av rädsla eller oro för att bli utsatt för brott eller en annan hotfull situation

TRITA SoM EX Kand 2017-5