



Trygghet på väg

Ett seminarium om hela resans
perspektiv på mobilitet

4 oktober, KTH
9-16

Innehåll

Inledning	4
Brott och rädsla för brott i Stockholms kollektivtrafik - Fokus på sexuella trakasserier - en jämförelse i 18 städer	5
What works in reducing sexual harassment and sexual offending on public transport internationally?	7
Sexuella ofredanden i kollektivtrafiken och på andra offentliga platser	8
Paneldebatt: Trygghet på väg- Praktiken idag. Trygghet i hela resans perspektiv ur användarnas synvinkel. Hur kan vi förbättra policy och praktik?	10
Säkerhet på väg: Nuvarande praxis och framtida möjligheter	13
Säkerhet bortom brott i kollektivtrafiken: Vad kan vi lära oss om suicid och suicid prevention	15
Slutord	18

**Huvudtalare:**

Dr. Miranda Horvath

Talare:

Catherine Sundling
Anne-Sofie Lagercrantz
Amir Farihani
Thomas Ahiskog
Alpay Aksoy
Niklas Roth
Charlotta Thodelius
Arne Grundberg
Cornelis Uittenbogaard
Karin Liljeberg-Trotzig
Ingrid Johansson
Vania Ceccato

Deltagare i diskussionen

Jenny Westerstrand
William Wikström
Albania Nissan

Mer info: [the conference detailed program.](#)

Arrangörer:

**[Säkraplatser Nätverket](#)**

Samordnare: Vania Ceccato
info@sakraplatser.abe.kth.se
Följ oss på Twitter
[@Sakraplatser_n](#)

**Brottsförebyggande rådet**

Inledning

**Vania
Ceccato**
samordnare för
nätverket
Säkraplats

Detta Säkraplats seminarium handlade om trygghet i hela resans perspektiv, dvs säkerhet och trygghet från dörr till dörr.

Vi talar ofta om säkerhetsproblem i specifika områden men vi missar att de flesta av oss spenderar en betydande del av vår vakna vardag i rörelse på väg någonstans. Vi bor på en plats, arbetar på en annan och spenderar vår fritid på någon annan plats. Vi kan spendera så mycket som 2 timmar per dag på pendling i större städer, det är detta vi kallar transittid. Om vi känner oss otrygga i dessa platser, börjar vi undvika dem. Otrygghet påverkar vårt rörelsemönster och vår livskvalitet.

Vårt mål med det här seminariet var att sätta transitsäkerhet på den agendan i regionen och Sverige. Att kunna röra sig fritt är en mänsklig rättighet och en viktig egenskap hos en uthållig stad.

Om vi vill ha ett mer hållbart samhälle måste kollektivtrafiken och resor med bussar och tåg göras attraktiva och uppfattas som säkra av alla grupper av resenärer.

Om vi inte känner oss trygga kanske vi tar ett tåg en annan tid på dagen eller väljer att åka bil. Som vi kan se: bristande säkerhet gör samhället mindre hållbart. Ny teknologi och nya tjänster lovar att leverera den hållbarhet och säkerhet vi behöver.

Appar, CCTV kameror, Realtidsinformation vid busshållplatser och MaaS – mobility as a service. Vilka är utmaningarna och möjligheterna med att använda dessa teknologier för vår säkerhet?

Ett annat viktigt ämne inom transitsäkerhet är självmord. Även om mindre än 15% av självmorden händer i transportnoder har dessa fall stor inverkan på samhället. Inte bara på grund av den direkta påverkan på transportsystemet utan också genom psykologisk påverkan på resenärer och personal som frekvent kan bli vittnen till dessa händelser. I seminarium har vi pratat om dessa tragiska händelser, deras natur och prevention i transitmiljöer.



Brott och rädsla för brott i Stockholms kollektivtrafik - Fokus på sexuella trakasserier - en jämförelse i 18 städer

Vania Ceccato

är forskare på KTH och har presenterat resultaten från en Stockholmbaserad studie som är en del av en större global analys av sexuellt våld i kollektivtrafiken bland unga resenärer i 18 städer i världen.

Catherine Sundling

är forskare på Södertörns Högskola och har presenterat en jämförelse mellan Stockholms- och Huddinges fallstudier.

Ladda ner rapporten [här](#)

Trots att få studenter har varit offer för allvarlig brottslighet som överfall eller rån i kollektivtrafiken har nästan hälften varit med om någon form av sexuella övergrepp eller trakasserier. I Stockholm indikerade 45% av studenterna, och i Huddinge 48 %, att de utsatts för sexuella trakasserier: oftare verbala än fysiska, oftare i samband med tågresor (tunnelbana, pendeltåg och spårvagn) än med buss. De flesta fall rapporteras aldrig. Det finns en normalisering av problemet i hela världen.

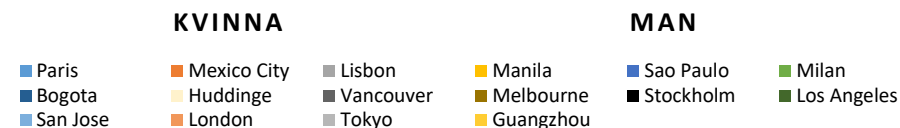
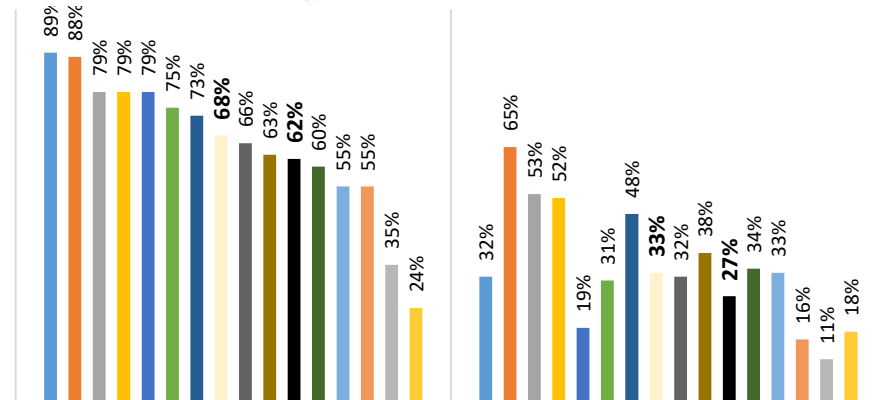
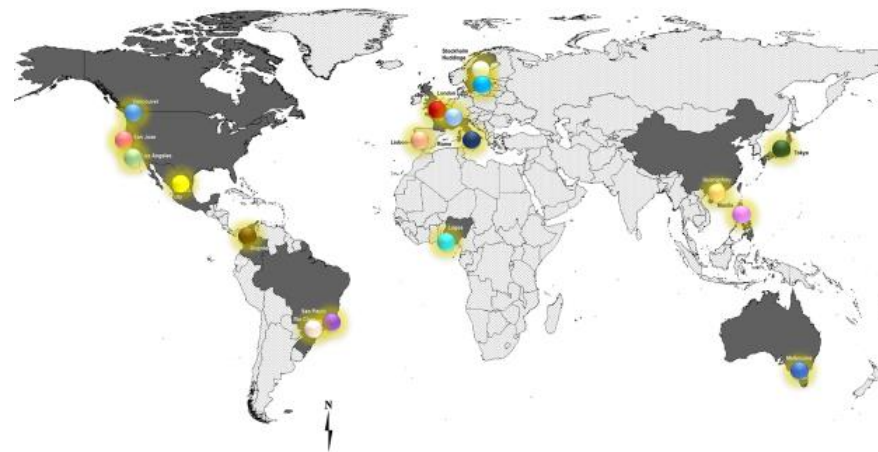
I Stockholm och Huddinge, speciellt vid tågresor, var de vanligaste sexuella trakasserier verbala; 34% i Stockholm och 47% i Huddinge. Exempel på verbala sexuella trakasserier är visslingar, sexuella kommentarer och att bli kallad "älskling" eller liknande. Det näst vanligaste var fysiska sexuella trakasserier eller våld (22% i Stockholm och 34% i Huddinge).

I Stockholm rapporterade till exempel hälften av de kvinnliga studenterna att de vidtog försiktighetsåtgärder när de reser med spårbunden trafik och 29% när de reser med buss.

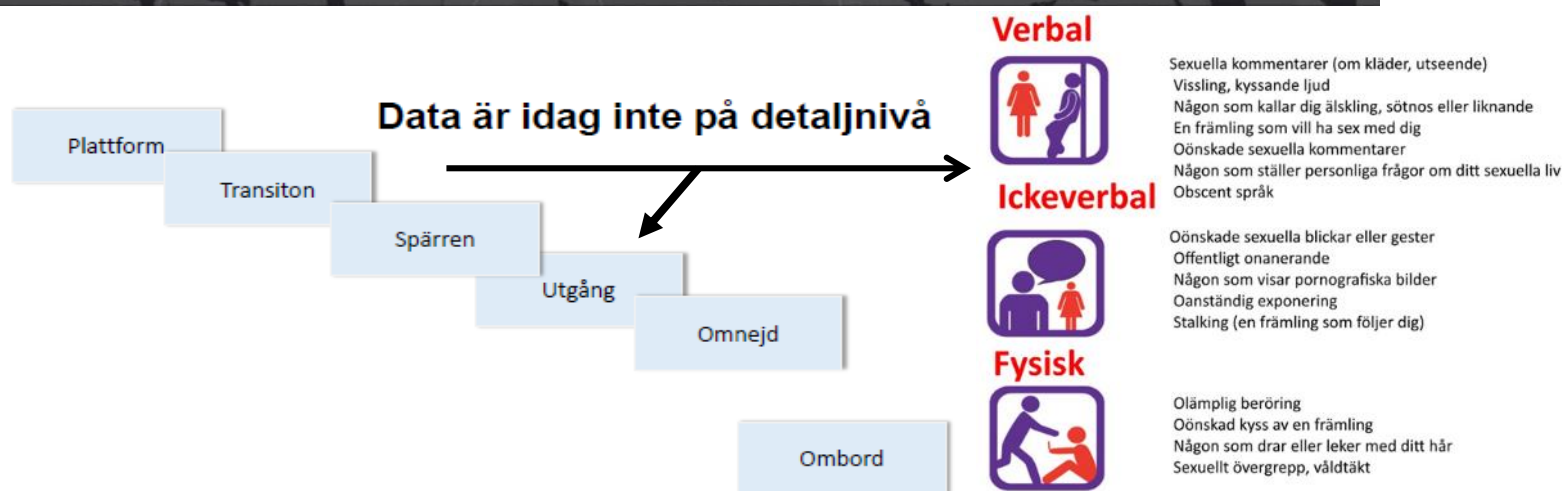
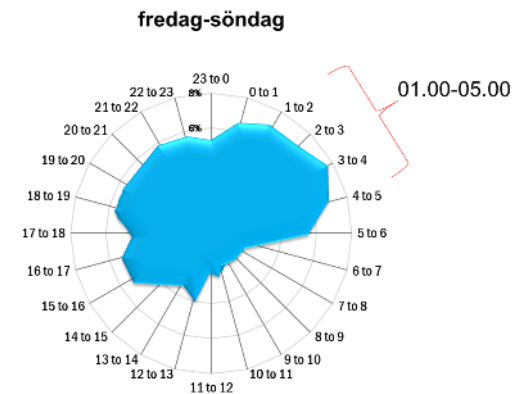
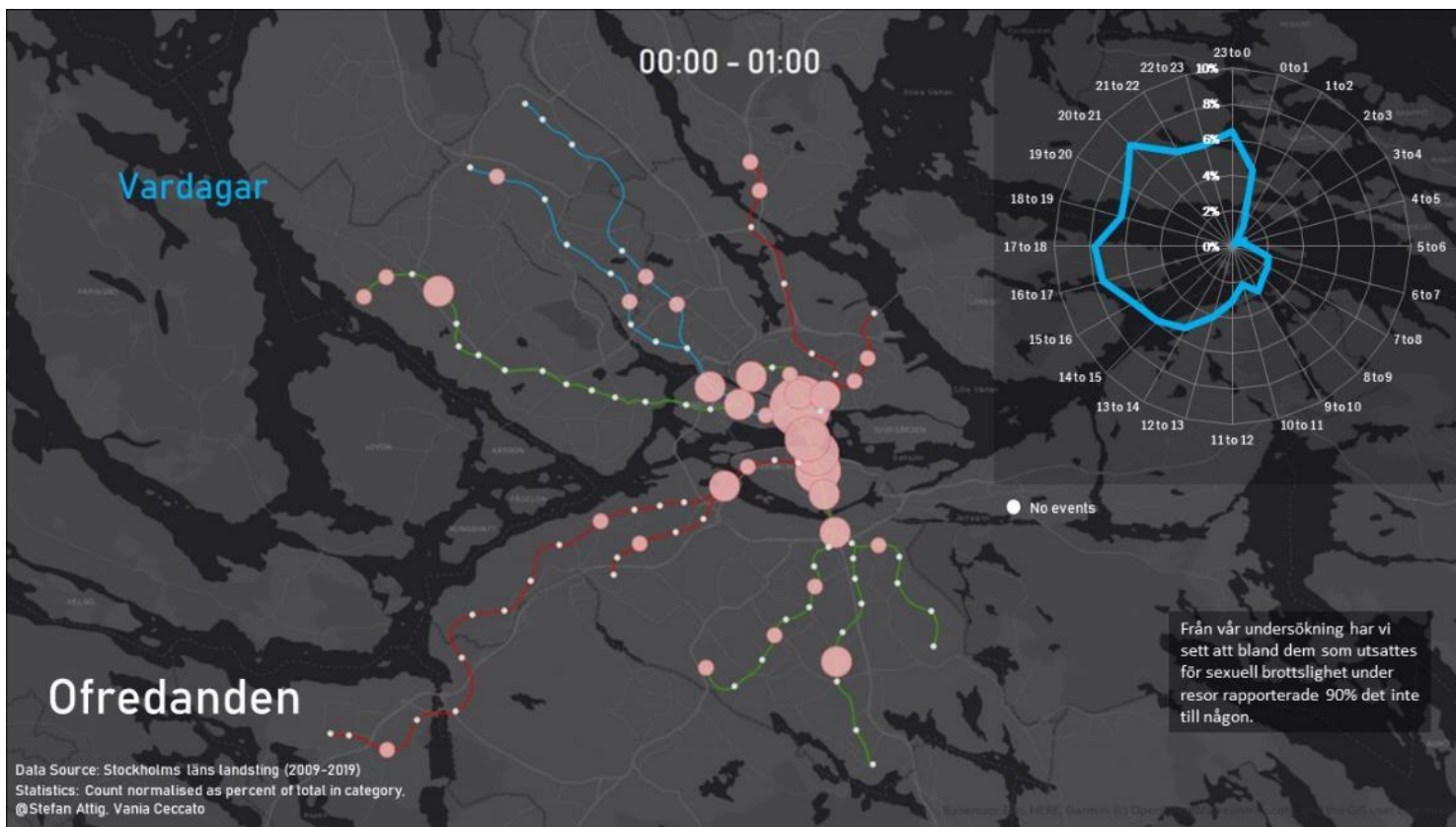
Kvinnor hade drabbats i högre utsträckning än män; 62% av kvinnorna i Stockholm och 68% i Huddinge hade blivit utsatta i samband med tågresor medan 27% respektive 33% av männen haft samma erfarenhet.

Viktimisering och rädsla påverkar resenärernas mobilitet. Bland studenterna i Huddinge är det över hälften, 53% och i Stockholm något lägre, 36% som känner att de måste vidta försiktighetsåtgärder när de ska resa med tunnelbana, pendeltåg eller spårvagn. Kvinnor vidtar i högre utsträckning än män försiktighetsåtgärder, 58% i Huddinge och 50% i Stockholm jämfört med 18% respektive 24% av männen. Medan männen oftast vill visa att de kan försvara sig (till exempel, har koll på värdesaker, sover ej) vill kvinnorna se till att de är sedda (till exempel, står bland människor, väljer en viss del av bussen).

Ladda ner rapporten [här](#)



Sexual harassment and other forms of sexual violence in public spaces are everyday occurrences for women and girls around the world....It reduces their ability to participate in school, work and public life. Although violence in the private domain is now widely recognized as a human rights violation, violence against women and girls in public places remains a largely neglected issue (UN Women, 2017).



What Works' in Reducing Sexual Harassment and Sexual Offences on Public Transport Nationally and Internationally

Miranda Horvath

är docent i
kriminalteknisk
psykologi på
Middlesex
Universitet. Hennes
forskningserfarenhet
har genomfört
nationella och lokala
utvärderings. Hennes
projekt har
fokuserat på kvinnor
och barn som har
upplevt sexuellt och
inhemskt våld och
utövare som arbetar
med dem.

Miranda, on behalf of a whole team of research, presented the results of their study based on the international literature about best practices against sexual violence and harassment in public transport that includes a range of different sexual behaviors.

The focus on public transport such as buses, trains, subways, etc. is due to their conducive condition's environment created in these spaces – a high number of travelers during rush hours, higher probability to escape and long hours of functioning, i.e., high opportunity and lower risk. Although not exclusive, most of the victims are female (women and girls) and most of the offenders are male. The normalization of this behavior may generate an informal 'ghettoization' of the public transport, where female travelers are pressured into positions of little power or segregation.

Apart from "hyper-masculinized spaces", a relaxed approach toward such offenses makes women and girls need to create "strict, unwritten rules" of how they should dress, act, and use the public transport and spaces or even blameworthiness. Besides the change in behavior, the fear and the victimization affects their mobility.

**Sammanfattning av
James Aransiola &
Marina Pereira**

Surveillance is the prevalent measure adopted to tackle sexual offenses in public transportation in most countries. Given the available resources, this may be either the separate or combination of visible and undercover formal surveillance (more staffs and police circulation), natural surveillance (better lighting and visibility, and placement of stops and stations in busy locations) and CCTV. The presenter highlighted that the presence of CCTV should be clearly advertised to provoke the deterrence effect on potential offenders. Miranda added that mobile technologies (e.g. phone apps) are also being developed and used to report and map sexual offenses.

Although questionable, Miranda mentioned other initiatives adopted in some countries to reduce sexual violence in public transport such as public transport exclusive spaces for women (women's only wagons, e.g.) and increase the fleet of buses and trains. However, such approaches may reduce sexual violence but does not tackle the cause of the problem. She pointed out the importance of collecting evidence, alternative means of reporting sexual harassment, new technologies and awareness campaigns.



"15-95% women experienced unwanted sexual behavior – wide variations between some cities countries or continents" says Dr. Miranda Horvath. Miranda ended her presentation by asserting that sexual violence is not limited to public transport spaces but is present in the society as a whole, therefore, countermeasures and awareness should transcend to other environments.

Dr. Miranda Horvath M.Horvath@mdx.ac.uk

Sexuella ofredanden i kollektivtrafiken och på andra offentliga platser

Brå
presenterade
resultaten
från en ny
rapport om
sexualbrotts-
utvecklingen
i Sverige.

Brå presenterade en rapport från ett regeringsuppdrag om sexualbrottsutvecklingen. I datan ingick bland annat:

- 900 polisanmälningar om sexuellt ofredande åren 2005, 2011, samt 2017
- Första målsäganden förhör
- Hopslagning av den Nationella trygghetsundersökningen (NTU) år 2005–2016

Brå beskrev hur datan visade att anmälningarna av sexuella ofredanden hade ökat ganska markant under perioden. Sexuella ofredanden delades in i tre kategorier, fysiska, verbala, samt visuella. Anmälan av fysiska sexuella ofredanden hade ökat i synnerhet, såsom att trycka sig emot någon i tågvaggen.

Av de 900 anmälningar om sexuellt ofredande som Brå gick igenom hade 62 skett i kollektivtrafiken, en procentuell ökning kunde skönjas år 2017. Buss visade sig vara något vanligare (55 %), gentemot övrig kollektivtrafik (45 %) i anmälningarna.

Anmälningarna var även koncentrerade till storstadsregionerna och främst Stockholm. De fysiska sexuella ofredandena var vanligast men det var relativt ovanligt med våld, hot och skador på målsäganden.

En del brott är säsongsbetonade såsom misshandel av obekanta vilket koncentreras till sommaren, anmälningar om sexuella ofredanden i kollektivtrafiken är emellertid jämnt fördelat över hela året. Gärningsmannen var nästan alltid en man medan offret i nio av tio fall var en kvinna. Det var ovanligt med flera gärningsmän och offret var ofta yngre än gärningsmannen. Gärningsmannen upplevdes påverkad i runt 15 % av fallen och som hemlös eller psykisk sjuk i en minoritet av fallen.

Brå beskrev hur sammanslagningen av upplevda sexualbrott på allmänna kommunikationer enligt NTU åren 2005–2016 sammanföll ganska väl med resultatet från brottsstatistiken. I sammanslagningen var gärningsmannen i 99 % en man och offret i 94 % en kvinna. Stockholm var återigen överrepresenterat. Offret var ofta yngre än gärningsmannen, och gärningsmannen upplevdes alkoholpåverkad i fyra av tio fall. Fyra förklaringar till varför så få av dem som utsatts på allmänna kommunikationer polisanmälde hittades vid intervjuer med sexualbrottsutsatta i NTU: Negativ bild av utfallet, vinsten av anmälan väger ej upp nackdelarna, trauma och bristande förtroende för polisen.

Sammanfattning av Linda Bergdahl

Berättelser från NTU

- Tunnelbanan, en man tafsade på och tryckte sig mot mig. Han tryckte sig länge och väl. Till slut fick jag knuffa bort honom. Jag kände stort obehag och känner fortsatt obehag av händelsen. Liknande händelse har hänt en gång tidigare, där en annan person tryckt sig mot mig.
- På Mariatorget sitter jag och väntar på t-banan. Det är på kvällen, ca kl. 19, en vardag. En man, som ser hemlös ut, sätter sig bredvid mig. Jag märker att han sitter och onanerar. Då frågar jag honom vad han gör, och hans stiger upp och går därifrån. Båda hoppar på samma tåg, och då ser jag att han sätter sig mitt emot en tjej och också onanerar mot henne.

brå

Utvecklingen över anmälda sexuella ofredanden (2005, 2011, 2017)

	2005	2011	2017
Totalt antal brott, enligt statistiken om anmälda brott	3 390	5 068	7 367
Fysiskt sexuellt ofredande	40 %	44 %	54 %
Beröring vid kön/bröst	23 %	25 %	24 %
Beröring endast vid annan kroppsdel än kön/bröst	17 %	17 %	29 %
Verbalt sexuellt ofredande	58 %	53 %	42 %
Verbal kränkning ansikte mot ansikte	23 %	21 %	19 %
Verbal kränkning via telefon, internet eller brev	36 %	32 %	23 %
Visuellt sexuellt ofredande	18 %	24 %	28 %
Gärningspersonen blottat sig/onanerat/skickat bilder på könsorgan	8 %	14 %	18 %
Gärningspersonen skickat pornografiskt material	2 %	3 %	5 %
Annat visuellt ofredande (t.ex. att lägga ut sexuella bilder på målsägare på internet)	9 %	8 %	8 %

bra.se

Underrapportering



Trygghet på väg

Ett seminarium om hela resans
perspektiv på mobilitet

Studien i de 18 städerna visade ett annat vanligt fenomen:
betydande underrapportering av incidenter med sexuella trakasserier.

Under 10% har rapporterats!

Ingrid Johansson

Det vanligaste skälet till detta var:

- att respondenten inte tyckte att brottet var så allvarligt (63% av kvinnorna och 26% av männen)
- att gärningsmannen inte skulle fångas (44% av kvinnorna och 26% av männen)

Ingrid Johansson, PhD
student på KTH, vittnar
om hennes
erfarenheter kring
sexuella trakasserier på
tunnelbana



SP-nät

SÄKRAPLATSER

En nationell resurs för tryggare
miljöer genom situationsbaserad
brottsprevention

Paneldebatt

Niklas Roth,
Stockholms stad (NR)
Thomas Ahlskog,
Trygghetschef på
MTR Nordic (TA)
Alpay Aksoy, SL (AA)

Medverkande i
debatten
William Wikström,
BRÅ (WW)
Jenny Westerstrand,
Roks (JW)

Vi började med en kort presentation av paneldeltagarna.

NR: Arbetat på socialförvaltningen, Stockholms stad, med trygghetsfrågor sedan 2006 då en pilotstudie med trygghetsmätningar testades i tre olika stadsdelar. Det visade sig vara ett bra instrument, så det sker nu mätningar i samtliga stadsdelar, vart tredje år, med 32 500 stockholmare i åldrarna 16–84 år. Trygghetsmätningen har med frågor om spårbunden trafik och om man är orolig vid, eller på väg från tunnelbanestationen. Resultaten för stationer är tätt kopplade till resultaten från resten av frågorna om området. Otrygghetstalen är högre på vägen till eller från station än vid station vilket betyder att områden kring stationer är viktiga att tänka på. Så för en tryggare lokaltrafik är det många aktörer som måste vara inblandade - samverkan behövs.

TA: Är trygghetschef på MTR Nordic, som driver Stockholms tunnelbana. Grunden och fokus för trygghetsarbetet är att resenärerna ska känna sig trygga och säkra när de använder tunnelbanan. Detta görs på två sätt: Genom (1) Ordning och reda på tåg, perronger och stationer. Och (2) Personal är den viktigaste resursen, de ska se, synas och vara tillgängliga. Service ger trygghet. MTRs personal är förare, tågvårdar, rörlig personal, lokalvård, med flera. Nu har också ett pilotprojekt startats, med trygghetsvårdar i pendeltågstrafiken. Det är viktigt att ge personalen förutsättningar för att vara trygghetsskapande, till exempel genom utbildning och intern rapportering. Det är också viktigt att fokusera resurser på rätt sätt. Genom fokusstationer allokeras mer personal och fokus till de stationer där mest händelser sker.

AA: Arbetar på SL's trygghetscentral. För att öka tryggheten är det viktigt med synlig personal, ordningsvakter, väktare, etc. Det är en krävande uppgift med många aktörer. Ofta är SL's uppgift 'responsiv', när det gäller sexuella trakasserier – folk ringer efter händelser. Därför är kamerasystem viktigt för att få tag på gärningsmän. Det pågår nu en kampanj om kollektivkurage vars mål är att engagera resenärer i trygghetsarbetet, då resenärerna är många fler än trygghetspersonalen. Till det skapas också ett trygghetsnummer för att öka antalet som rapporterar övergrepp och händelser. Tanken är att det ska täcka upp gapet mellan att inte ringa någonting och att ringa 112. Vill även starta en chat där man kan rapportera händelser till SL.



Trygghet i hela resans perspektiv ur användarnas synvinkel med fokus på kvinnor och äldre. Hur kan vi förbättra policy och praktik? Hur kan forskning, teknik och teknologi stödja utvecklingen? (Topp: William Wikström (BRÅ), från vänster - Niklas Roth, Stockholm stad (NR) Thomas Ahlskog, Trygghetschef på MTR Nordic (TA), Alpay Aksoy, SL (AA).

WW: Vad vill ni som praktiker ha hjälp med från forskningen?

TA: Två saker. För det första finns det ett nationellt behov av att göra kollektivtrafiken till en naturlig del i det brottsförebyggande arbetet. För det andra: Hur förs statistik? Praktiskt är det omöjligt att få tag i brottsstatistik. Måste vara enklare för privata aktörer att få tillgång till polisens statistik. AA: Vi vill också ha en bättre kommunikation med polisen. Det borde införas en kollektivtrafikpolis. Då SL nu verkar inom 17 lokalpolisområden skulle det underlätta samverkan.

NR: Angående statistik finns det ett bra system som heter *Trygghet på karta*. Det visar inte bara brott men även händelserapporter, vilket kan visa på mörkertal. Generellt tycker vi på Stockholms stad att samarbete funkar bra i det reaktiva arbetet, men mindre bra i det preventiva.



JW: Hur ser relationen ut mellan att synliggöra / bekräfta kvinnors känsla eller rädsla och mäns reaktion? Trygghetsvårdar, gör dem det tryggare eller skapar de "en hypermaskulin miljö"?

AA: Branschen med ordningsvakter är mansdominerad, detta är ett problem de jobbar med. De är inte anställda av oss på SL, utan det sker via upphandling. Vi borde kanske ställa högre krav på jämställdhet i upphandlingen.

TA: Detta är en ständig diskussion och en känslig fråga. Vi vill inte skapa onödig oro, men det är inte lätt. Detta kan vi bli bättre på.

AA: Det är viktigt att fråga sig vad det är för resurser vi vill ha då situationer uppstår. Ofta är det ordningsvakter som det frågas efter, men det är alltid en diskussion om vilka resurser som ska och bör sättas in.



TA: Brottskodslistan borde uppdateras. Svårt att samarbeta med andra aktörer, utanför gränserna.

Polis i publiken: Detta borde inte vara ett problem. Brottsstatistik ska vara enkelt att få tag på, framförallt när det gäller offentliga platser.

Kvinna i publiken: Data borde vara bättre, inte så mycket handpåläggning.

Polis i publiken: Stationens data går att avgränsa, däremot inte under färd.

TA: Låt oss samverka!

Sammanfattning av Robin Petersson



Säkerhet på väg: Nuvarande praxis och framtida möjligheter

Anne-Sofie Lagercrantz,
Kalmar Kommun

Amir Farihadi,
Hässelby-Vällingby
stadsdelsförvaltning

Vania Ceccato,
KTH

Albania Nissan,
KTH

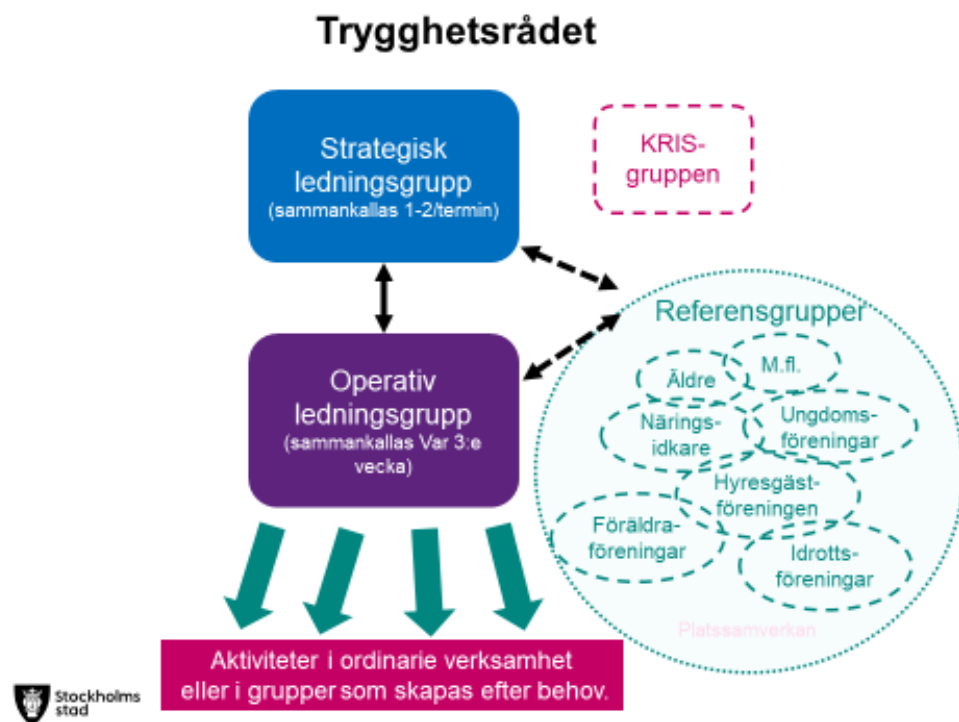
Eftermiddagens inlägg om *Nattstopp* för bussar i Kalmar kommun visade att små ändringar också kan vara bra, men även de måste underhållas. Nattstopp infördes på samtliga linjer i den stads- och landsbygdstrafik som Kalmar kommun stod för, och i dag i hela Kalmar län. Ann-Sofie Lagercrantz nämnde att polisens trygghetsmätningar kan ge mycket bättre data i dag, om kommunen är villig till att betala för det.

"Nattstopp är en effektiv åtgärd för att förbättra likvärdigheten och tryggheten i kollektivtrafiken och bidrar till ökad social hållbarhet".

Vania Ceccatos 10 års perspektiv visade till sist att sociala störningar kvantitativt sett är ett större problem än egentliga brott och att det är viktigt att veta variationen av händelser över dygnet och veckan på olika platser för att genomföra effektiva insatser. Att ändstationerna på tunnelbanan är särskilda hotspots för vissa typer av brott. Det finns också behovet i GIS för data om platsspecifika egenskaper i staden för bättre att kunna se samband med händelser.

Vi diskuterade även behovet av skräddarsydd utbildning för praktiker. Det behövs nog olika utbildningar för arkitekter/stadsplanerare, administratörer och operativ personal.

Sammanfattning av Bo Grönlund



Amir Farihadi pratade om hans praktiska erfarenheter och utmaningar när man fokuserar på trygghet i hela resans perspektiv i Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning. Han har också nämnt hans goda erfarenhet med "Skarpnäckslyftet".

Nattstopp

För ökad trygghet och jämställd kollektivtrafik

Request stop blev Nattstopp

- Rätt för ensamåkande att ensam få gå av bussen mellan hållplatser
- Begärs minst en hållplats i förväg
- Avstigning sker vid framdörrarna (bakdörrarna hålls stängda)
- Chauffören bestämmer vart stoppet sker

Nattstopp för bussar i Kalmar, Ann-Sofie Lagercrantz.

2006-2009

2009-2019

	stöld	våld	skadegörelse	total	stöld2	våld3	skadegörelse4	total6
Brott/ resenärer	Slussen	Skärmarbrink	Hagsätra	Hagsätra	Hässelby strand	Axelsberg	Norsborg	Norsborg
	Masmo	Västertorp	Hjulsta	Hjulsta	Talkrogen	Norsborg	Hjulsta	Hjulsta
	Vårby gård	Talkrogen	Norsborg	Farsta Strand	Norsborg	Vällingby	Hagsätra	Farsta strand
	Fridhemsplan	Stora mossen	Johannelund	Norsborg	Hagsätra	Medborgarplatsen	Farsta strand	Hässelby strand
	Sockenplan	Telefonplan	Farsta strand	Hässelby Strand	Johannelund	Globen	Hässelby strand	Hagsätra
	Rinkeby	Farsta strand	Ångbyplan	Johannelund	Stureby	Högdalen	Åkeshov	Åkeshov
	Farsta strand	Skogskyrkogården	Axelsberg	Axelsberg	Enskede gård	Åkeshov	Fruängen	Skarpnäck
	Vällingby	Ångbyplan	Hässelby strand	Ångbyplan	Vällingby	Hässelby gård	Skarpnäck	Axelsberg
	Hagsätra	Hagsätra	Sockenplan	Sockenplan	Västertorp	Sätra	Mörby centrum	Talkrogen
	Gulmarsplan	Åkeshov	Skarpnäck	Skarpnäck	Hässelby gård	Svedmyra	Kungsträdgården	Ångbyplan

Tunnelbana stationer som har mycket brott – tio års perspektiv, Vania Ceccato.



Användarnas perspektiv, med Albania Nissan.

Säkerhet bortom brott i kollektivtrafiken: Vad kan vi lära oss om suicid och suicid prevention

Charlotta Thodelius,
*Säkraplatser Väst
och forskare på
Chalmers
University of
Technology*

Arne Grundberg,
*SL
Trafikförvaltningen*

Cornelis Uittenbogaard,
*Stiftelsen Tryggare
Sverige*

**Karin Liljeberg
Trotzig,**
SKL

Charlotta Thodelius (Säkraplatser Väst) ledde en session om suicid prevention.

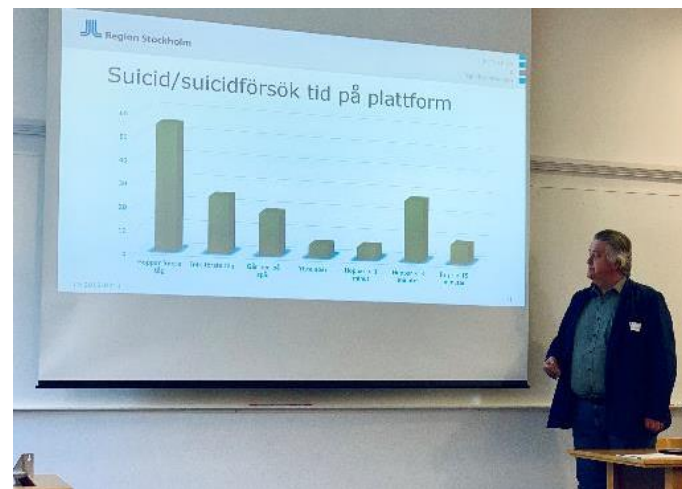
Syftet med sessionen var att diskutera frågan om suicid och suicidprevention i kollektivtrafiken. Även om det är en mindre del av suiciden och suicidförsöken som sker i kollektivtrafiken, innebär dessa stora konsekvenser, både i relation till personligt lidande (suicidal individ, anhöriga, närvarande på platsen samt personal inom kollektivtrafiken) och på ett ekonomiskt plan (sjukskrivningar, kostnader för förseningar, osäkerhetsmoment i trafiken som kräver extra resurser etc.).

Sessionen bestod av fyra korta presentationer som följdes av en diskussion:

Den första presentationen, *Suicid som rumslig akt*, hölls av Charlotta Thodelius, Institutionen för arkitektur och samhällsbyggnadsteknik, Chalmers tekniska högskola.

Den andra presentationen, *Att förhindra suicid i transportsektorn*, SL:s arbete med att förhindra suicid hölls av Arne Grundberg, från Stockholms Lokaltrafik (SL) Trafikförvaltningen Region Stockholm.

Cornelis Uittenbogaard, forskare och stadsplanerare som arbetar för Stiftelsen Tryggare Sverige, höll i den tredje presentationen om *Kollektivtrafik och självmord: utformning av stationer och dess omgivning*.





Kommunernas verktyg

1. Fysisk planering - riktlinjer i ÖP, detaljplaner och bygglov
2. Nybyggnation av kommunala fastigheter och infrastruktur, t ex krav i upphandling, förvaltningsplaner, projekteringsanvisningar
3. Åtgärder i befintlig miljö, analysera var och hur suicid sker

Exempel Jönköpings kommun

inbjudning i översiktsplan
inbjudningar i handlingsprogram för trygghet och säkerhet
svarsfördelning: mjuka gruppen, hårda gruppen, sårbar gruppen
stjänsten involveras på ett tidigt stadium i t ex detaljplaner.
inbjudningar till att göra rätt från början"

Den fjärde presentationen, hölls av Karin Liljeberg Trotzig, handläggare på avdelning för vård och omsorg, Sveriges kommuner och Landsting (SKL). Presentationen grundade sig på det arbete som gjorts inom SKL, och hade titeln: *Förebygga suicid i fysisk miljö - Ett inspirationsmaterial för kommunernas arbete.*



Den avslutande diskussionen berörde flera aspekter som är viktiga i det fortsatta förebyggande arbetet mot suicid.

För det **första** måste definitionen av suicid relateras till de lagrum som finns inom Lagen om skydd av olyckor (LSO), eftersom genom att definiera suicid som ett (psykologiskt) olycksfall kan mer ansvar för arbetet åläggas kommunerna, samt att frågan blir prioriterad på ett annat sätt än idag.

Det **andra** är att det krävs ett mer systematiskt arbete inom kommunerna gällande kartläggning och orsaksanalyser för att kunna arbeta med suicidprevention. Det handlar om att underlätta både datatillgång och underlätta kunskapsöverföring på en lokal nivå, vilken idag kan vara försvårad eftersom viktiga aktörer idag inte träffas, svårigheter relaterade till kunskapsöverföring genom att några aktörer arbetar utifrån en aggregerad nivå, medan andra utifrån individdata etc.

För det **tredje**, måste ansvarsfrågan lyftas och ansvaret bli definierat, både på en organisatorisk nivå och på en konkret platsnivå (vem/vilka aktörer ansvara för vad på platsen när det kommer till det förebyggande arbetet).

Till **sist** måste även frågan om relationen mellan estetik och säkerhet diskuteras, hur går det att kombinera dessa aspekter när det kommer till att utforma skydd eller fysiska barriärer. I flera fall verkar det finnas en motsättning mellan, "snyggt" och "säkert", även om det finns flera exempel på estetiska utformningar av suicidskydd. Även om det finns mycket kvar att arbeta med inom frågan, fanns det ändå i diskussionerna en enighet om att det hänt mycket de senaste åren och att det finns en positiv utveckling när det kommer till suicidprevention.

Sammanfattning av Charlotta Thodelius.

Tunnelbana och självmord

Hög självmordsnivå

Fåtal människor på stationen
Stationen är öppet/ligger utomhus
En vägg som skiljer båda
sidorna av plattformen

Drogrelaterad kriminalitet
i grannskapet



Låg självmordsnivå

Mer människor på stationen
Bättre uppsiktmöjligheter på stationen
Stationen placerad under marken

Högre befolkningstäthet
Mindre socio-ekonomiska problem i
grannskapet



Pendeltåg och självmord

Hög självmordsnivå

Hög tillgänglighet från plattformen
Inga staket, väggar på plattformen
Låg överskådlighet på plattformen
Trafiktät station
Hög hastighet
Långa tåg

Hög befolkningstäthet
Hög tillgänglighet till stationen
Hög tillgänglighet till spårområdet
Nära till psykiatrisk mottagning
I områden med drogrelaterad kriminalitet



**Adriaan Cornelis
Uittenbogaard**



Slutord

Oberoende av om det är brott eller suicid i transit miljöer är budskapet det samma: Samarbete mellan flera samhällsaktörer är fundamentalt för säkerställa säkerhet och främja trygghet.

Vi har sett att sexuell viktimisering sker på tåg, buss eller under resan till dem/från dem, oberoende av var man är i världen. Hela resans perspektiv är viktigt när det handlar om säkerhet och trygghet. Det krävs en långsiktig satsning på samarbete mellan intressenter.

Idag finns fortfarande "en grå-zon" i planering som måste tas bort genom ett bättre, välfungerande, samarbete på regional och lokal nivå. Som vi sett och hört idag i seminariet "poppar det upp" intressanta och bra exempel på praktiska arbeten både i stora ort som Stockholm (se till exempel nuvarande arbete i Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning) och även i mindre kommuner (Nattstop i Kalmar). Vi har även pratat om behovet att diskutera svårigheterna att samarbeta och få tillgång till data. Nuvarande samarbetsformer brister – Hur kan vi förstärka det pågående lokala och regionala samarbetet mellan kommuner, transportoperatörer, säkerhetsverksamheter och yrkesgrupper?

Andra nämnde behov av mer detaljerade underlag för att kunna arbeta systematiskt. Detta gäller även för de som arbetar med prevention av suicid i transitmiljöer. Som Charlotta Thodelius (i sessionen om suicid) nämnde handlar det om att underlätta både datatillgång och kunskapsöverföring på en lokal nivå, vilken idag kan vara svårt eftersom viktiga aktörer inte träffas, till exempel svårigheter relaterade till kunskapsöverföring genom att en del aktörer arbetar utifrån en aggregerad nivå, medan andra arbetar utifrån individdata.

Vi diskuterade behovet av att utveckla kunskapsöverföringsmetoder från universitet till praktiken – genom kurser, skräddarsydda utbildningar för praktiker. Bo Grönlund har till exempel påpekat att det nog behövs olika utbildningar för arkitekter/stadsplanerare, administratörer och operativ personal som jobbar med frågan i praktiken.

Slutligen har vi även diskuterat behovet av att lyfta fram exempel där det inte gick så bra, dvs, "dåliga exempel" i den situationsbaserade brottspreventionen. Som en kollega i audiensen påpekade: "det är inte så lätt att övertyga cheferna när man ska visa att åtgärderna mot brott inte har påverkat verkligheten som man hade förväntat sig". Det är inte bra om alla kända exempel är "de goda", man kan lära sig lika mycket eller mer av de dåliga erfarenheterna. Det finns ett behov av att ändra den nuvarande kulturen i situationsbaserad prevention som enbart premiera "de goda exemplen". Om ni håller med, hur kan vi ändra detta för framtiden?



Värdar på seminarium: (från vänster) Jonathan Abraham, Kosar Moradi, Robin Petersson, Stefan Attig (i bilden). James Aransiola och Marina Pereira välkomnade deltagarna vid dörren...



Redaktörer

Vania Ceccato
Linda Bergdahl
Fazeelat Sheikh
Bo Grönlund
Charlotte Thodelius
Robin Petersson
James Aransiola
Marina Pereira (fotograf)

Organisationskommittéer

Robin Petersson
Stefan Attig
Jonathan Abraham
Kosar Moradi
James Aransiola
Marina Pereira

Stort tack till URS-ABE administration, hantverkarna,
lokalbokningen, organisationskommittéer och redaktörer.

SafePlaces Network

Safeplaces is an interdisciplinary network that links local needs for knowledge in situational crime prevention to a national and international network of experts and institutions. The network has its basis at **KTH Royal Institute of Technology** in Stockholm, Sweden and, with support from the **National Council of Crime Prevention (BRÅ)**, creates a number of initiatives devoted to improvement of local knowledge and information sharing about the conditions in which crime occur and the best ways to prevent it.