

Slutrapport

Återrapportering av ekonomiskt stöd till lokalt brottsförebyggande projekt

Det sker mycket brottsförebyggande arbete runtom i landet, både som projekt och i den löpande verksamheten. Några av dessa insatser har kunnat genomföras med hjälp av ekonomiskt stöd från Brottsförebyggande rådet (Brå). Arbetet dokumenteras och efter insatsen lämnas en slutrapport till Brå.

Erfarenheterna från de olika projekten är många gånger intressanta för andra som arbetar med brottsförebyggande arbete och därför publicerar Brå ett urval av rapporterna på myndighetens webbplats.

För sakuppgifter och slutsatser står respektive författare eller organisation.

Fler rapporter finns att ladda ner på www.bra.se/ekostod

Slutrapport av Brås ekonomiska stöd

Utvärdering av trygghetsinsatser på två tågstationer i Skåne

Inledande sammanfattning

Den oberoende Stiftelsen Tryggare Sverige beviljades i oktober 2018 ekonomiskt stöd från Brå i syfte att utvärdera trygghetsinsatser på och kring tågstationerna i Hässleholm respektive Lund. Bakgrunden är den analys som genomfördes i dessa områden 2016 och som därefter har legat till grund för en rad brottsförebyggande och trygghetskapande åtgärder.

Resultatet från analysen visar på en påtaglig förbättrad situation när det gäller Lunds station och dess närområde. Flertalet av de problem som tidigare funnits på platsen har minskat och majoriteten av de rekommendationer som framfördes i analysen 2016 har beaktats. Samtidigt utmärker sig viss brottslighet i form av cykelstölder och narkotikabrott. När det gäller tryggheten finns kvarstående brister när det kommer till information och tydlighet.

Vad gäller området på och kring stationen i Hässleholm, upplevs situationen som bättre även om flertalet av de problem och brister som tidigare identifierats kvarstår. I synnerhet den Norra stationen ses fortfarande som ett riskområde och det finns problem med såväl cykelstölder som med ofredande. Resultatet från trygghetsbesiktningen visar inte på någon förbättring när det gäller tryggheten i området. De tidigare rekommendationerna gällande information och tydlighet har inte beaktats, samtidigt som nya utmaningar har tillkommit inom områdena belysning, skalskydd samt social kontroll.

Bakgrund

Varje dag avstår många att använda kollektivtrafiken på grund av otrygghet. Den Nationella Trygghetsundersökningen (NTU) visar att drygt en tredjedel av befolkningen i Sverige någon gång under det senaste året valt en annan väg eller färdväg på grund av otrygghet eller rädsla att utsättas för brott. Resultat från polisens trygghetsundersökningar visar att det i vissa utsatta områden är en ännu högre andel som någon eller några gånger det senaste året avstått från att använda kollektivtrafiken. Dessutom visar forskning att cirka 60 procent av alla polisanmälda brott i Stockholms stad begicks inom en radie av 500 meter från en station (Uittenbogaard, 2014).

Otryggheten gör sig påmind under hela resan; på väg till och från färdmedlet, väntan på perrongen/stationen och på själva färdmedlet. En viktig utgångspunkt för att öka tryggheten i kollektivtrafiken är därför ”hela-resans-approach”, och det faktum att det är den svagaste länken i den tilltänkta resan som avgör om den blir av eller inte.

Detta innebär att en ensam aktör kan ha svårt att själv öka tryggheten på till exempel en järnvägsstation. För att kunna öka tryggheten och därmed skapa förutsättningar för fler resenärer och bättre kundnöjdhet krävs ett holistiskt angreppssätt där såväl problemen i det aktuella närområdet samt respektive problemägare identifieras för att säkerställa att samtliga aktörer (kommun, polis, fastighetsägare, näringsidkare etc.) jobbar samordnat.

2019-09-26

Dnr 5.1-0323/18

Samtidigt beskriver de intervjuade stationen och dess närområde som en av de mest problemutsatta platserna i staden och flera talar i termer av en "riskmiljö". Enligt nyckelpersonerna uppehåller sig hemlösa, missbrukare, nyanlända, människor med psykisk funktionsnedsättning m.fl. på och kring stationen samtidigt som stationshuset används som en sovplats. På motsvarande sätt utgör stationen och dess närområde en samlingsplats för ungdomar. Utöver detta beskrivs en problematik i form av organiserad brottslighet, gängbildningar samt narkotikabrottslighet. Samtidigt görs bedömningen att det saknas en lokalt förankrad och närvarande polis samt att den samverkan som bedrivs för att bringa ordning i området saknar samordning och bygger i stora delar på enskilda aktörers initiativ. Näringslivet är till stor del frånvarande i arbetet och det saknas ett forum där alla berörda aktörer kan samlas.

Den trygghetsbesiktning som Stiftelsen Tryggare Sverige genomförde i området resulterade i ett trygghetsindex på 13,1. Besiktningen påvisade brister när det gäller *information* om exempelvis pågående brottsförebyggande arbete och felanmälan, om hjälp, stöd och skydd till brottsutsatta etc. samt *social kontroll*, som bland annat handlar om avsaknad och/eller begränsade möjligheter att utöva formell och informell social kontroll. Analysen påvisade även vissa brister när det gäller *tydligheten* i området, som bl.a. handlar om avgränsningar mellan privata och offentliga ytor, klara ägar- och ansvarsförhållanden för platser och fastigheter samt skyltning till olika funktioner.

Analysen föranledde därmed en rekommendation om att en gemensam informationsplan behöver utarbetas för att tydliggöra vilken information som finns och vilken information som saknas samt hur informationen ska förmedlas och hur dess spridningseffekt ska utvärderas. Vidare framfördes rekommendationen om att undersöka möjligheten att stänga stationen nattetid alternativt tillse att väktare eller polis bistår personal på morgonen med att "väcka" sovande på stationen. Den formella sociala kontrollen på stationen behövde också utökas genom exempelvis ordningsvakter. Rekommendationen inkluderade vidare inrättade av ett lokalt samverkansforum för att bedriva ett brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete på och kring stationen. När det gäller tydlighet betonades vikten av att gränser mellan det privata och offentliga ytorna behöver tydliggöras, likaså ägar- och ansvarsförhållanden för de olika platserna i området samt de huvudsakliga gångstråken. Slutligen påtalades vikten av skyltning till viktiga funktioner och platser i området.

Problembild Lund 2016

Precis som i Hässleholm, visar statistiken för perioden 2015-08-31 - 2016-09-01 att den anmälda brottsligheten även i Lund huvudsakligen utgörs av fordonsrelaterade brott i form av cykelstölder, följt av stöldbrott i form av fickstölder samt narkotikabrott. Polisens trygghetsmätning visade samtidigt att risken för att utsättas för brott är låg och att de rapporterade problemen främst handlar om berusade personer utomhus. De intervjuade nyckelpersonerna beskrev samtidigt en situation med missbrukare som "dominerar" vissa platser samt en gångtunnel under spåren som upplevs som otrygg. Trots flera samverkansgrupper ansåg många att de berörda aktörerna är ensamma och att de ofta arbetar på egen hand.

2019-09-26

Dnr 5.1-0323/18

Genomförande och deltagande aktörer

Trygghetsanalysen genomfördes av leg. psykologen och säkerhetssamordnaren Peter Strandell samt kriminologen Marika Johansson från Stiftelsen Tryggare Sverige.

Inledningsvis kontaktades säkerhetssamordnaren i Lunds kommun respektive drog- och brottsförebyggande samordnaren i Hässleholms kommun i syfte att förankra projektet och planera för dess olika delmoment. Därefter framfördes en begäran om statistik över den anmälda brottsligheten i området avgränsat till ett antal brottskoder som i huvudsak speglar brottsligheten i det offentliga rummet. Dessutom begärdes resultatet från polisens trygghetsmätning.

Parallellt med detta genomfördes två trygghetsbesiktning på och i anslutning till Hässleholms respektive Lunds station. Besiktningen genomfördes såväl dag- som kvällstid av ovannämnda representanter från Stiftelsen Tryggare Sverige.

Vidare hölls ett antal intervjuer med nyckelpersoner knutna till de aktuella områdena. I Hässleholm intervjuades kommunens drog- och brottsförebyggande samordnare, kommunpolis samt representanter för Trafikverket, Skånetrafiken, Jernhusen samt Bevakningsbolaget som ansvarar för bevakningen på stationen. I Lund genomfördes intervjuer med kommunens säkerhetssamordnare, kommunpolis samt representanter för Trafikverket, Skånetrafiken och Jernhusen.

De nyckelpersoner som valdes ut motsvarar de funktioner som var föremål för intervjuer även i samband med föregående analys. Representanterna från respektive kommun, samt från Trafikverket och Jernhusen var dessutom samma individer som intervjuades 2016. Detta innebär att de var väl insatta i den tidigare problembilden och även aktiva i det aktuella arbetet på och kring området.

Resultat

Trygghetsanalys Hässleholm

Resultatet visar inledningsvis att den anmälda brottsligheten på och kring stationsområdet ligger på samma nivå som år 2016. De vanligaste polisanmälda brotten är *fordonsrelaterade brott*, där majoriteten handlar om tillgrepp av cykel; *olaga hot och ofredande*, där ofredande mot kvinna 18 år eller äldre är vanligast samt *narkotikabrott* där huvuddelen avser innehav. Det innebär att stöldbrotten i form av fickstöld har minskat, medan olaga hot och ofredande har ökat.

De vanligaste brottsplatserna varierar något beroende på typ av brott men de platser som utmärker sig negativt är Resecentrum, Kulturhuset samt Godtemplaregatan. Norra Station utmärker sig när det gäller fordonsrelaterade brott.

Trygghetsmätningen visar generellt att Hässleholms tätort är ett relativt tryggt område med låg risk att utsättas för brott och ordningsstörningar. Trygghetsindex för den senaste mätningen som gjordes år 2018 visar på något lägre problemindex jämfört med år 2016. De huvudsakliga problemen handlar precis som tidigare om otrygghet ute ensam sen kväll samt oro/rädsla att åka buss eller tåg.

2019-09-26

Dnr 5.1-0323/18

Den informella sociala kontroll behöver säkerställas, exempelvis genom att arbeta med Placemaking vilket innebär att det offentliga rummet programmeras på ett sätt som bidrar till aktivitet och mänsklig närvaro. I samband med detta är det viktigt att säkerställa att platser med låg social kontroll inte programmeras med aktiviteter som är tilldragande för avvikande beteenden. Det är vidare viktigt att öka den formella sociala kontrollen, exempelvis genom polisiär närvaro eller trygghetsvårdar, nattvandrare etc. med tydliga västar. En central aspekt i sammanhanget handlar om att säkerställa att platser med låga förutsättningar för informell social kontroll och begränsade möjligheter för ombyggnation får en ökad formell social kontroll vid särskilt utsatta tider.

Vidare behöver arbetet inriktas på att tydliggöra ägar- och ansvarsförhållandena på platser där dessa är otydliga. Motsvarande gäller gränser mellan de privata och offentliga ytorna. Även huvudgångstråk i området behöver förtydligas och flöden behöver anpassas för platser i området som kan upplevas som tomma och öde under vissa perioder.

När det kommer till belysning är det viktigt att dels se över belysningen i området för att identifiera och eliminera platser där belysningens täckningsgrad är otillräcklig, dels säkerställa att den belysning som finns i området inte är för stark eller bländande.

Slutligen bör det undersökas om skalskyddet i området, exempelvis i form av galler och jalousier kan integreras på ett bättre sätt och/eller ersättas med skalskydd som har mindre exkluderande design. Om olika säkerhetslösningar behövs är det viktigt att arbeta med material som integreras i miljön så att det inte påverkar upplevelsen för användaren, alternativt arbeta för att integrera galler etc. genom olika utsmyckningar.

Trygghetsanalys Lund

Resultatet visar att den anmälda brottsligheten på och kring stationsområdet har ökat med 35 procent i jämförelse med den föregående mätperioden. Värt att notera är emellertid att den anmälda narkotikabrottsligheten står för en ökning på över 200 procent vilket speglar polisens intensiva arbete i området. Samtidigt visar statistiken att de vanligaste polisanmälda brotten i området är, precis som 2016, de *fordonsrelaterade brotten*, där majoriteten handlar om tillgrepp av cykel. Andra brott som polisanmäls i hög utsträckning är *narkotikabrott* där huvuddelen avser innehav samt *olaga hot och ofredande*, där ofredande mot man 18 år eller äldre är vanligast. Detta innebär, i likhet med Hässleholm en minskning av stöldbrotten i form av fickstölder men en ökning av olaga hot och ofredande.

Den vanligaste brottsplatsen är Bangatan, men ett stort antal brott kan samtidigt knytas till Järnvägsstationen.

Trygghetsmätningen visar generellt att Lunds centrum är ett tryggt område med låg risk att utsättas för brott och ordningsstörningar. I jämförelse med år 2016 har tryggheten i centrum ökat samtidigt som andelen som uppger att de utsatts för brott har minskat. De huvudsakliga problemen handlar om *nedskräpning* samt *skadegörelse* vilket innebär en förändring jämfört med 2016, då problemen framför allt kunde relateras till berusade personer utomhus.

2019-09-26

Dnr 5.1-0323/18

Arbetet behöver få ett utökat fokus på de platser som är särskilt brottsutsatta och/eller anses vara otrygga. Det är även väsentligt att arbetet utgår från "hela resans approach" vilket innebär att berörda fastighetsägare, näringsidkare m.fl. i området behöver involveras för att skapa säkra, trygga och attraktiva platser, exempelvis genom Platssamverkan.

Redovisning och uppföljning

Resultatet från trygghetsanalyserna kommer att redovisas såväl för Jernhusen som i de olika samverkansgrupperna som arbetar med säkerhet och trygghet på och kring stationerna i Hässleholm och Lund. Resultatet förväntas därför ligga till grund för kommande åtgärder.

En rekommendation är att en motsvarande uppföljningen genomförs om två år för att dels säkerställa att de förslag på åtgärder som presenterats i denna studie har beaktats, dels utvärdera effekterna av de vidtagna insatserna.

Magnus Lindgren
Generalsekreterare

Stiftelsen Tryggare Sverige
Carl-Gustaf Lindstedts gata 3
104 31 Stockholm
Telefon: 08-29 20 00