

Slutrapport

Ekonomiskt stöd till utvärdering av lokalt brottsförebyggande arbete

Det sker mycket brottsförebyggande arbete runtom i landet, både som projekt och i den löpande verksamheten. Några av dessa insatser har utvärderats med hjälp av ekonomiskt stöd från Brottsförebyggande rådet (Brå).

Brå publicerar ett urval av slutrapporterna på myndighetens webbplats för att sprida kunskap om goda exempel och hjälpa andra aktörer i deras brottsförebyggande arbete. Det här är en sådan rapport.

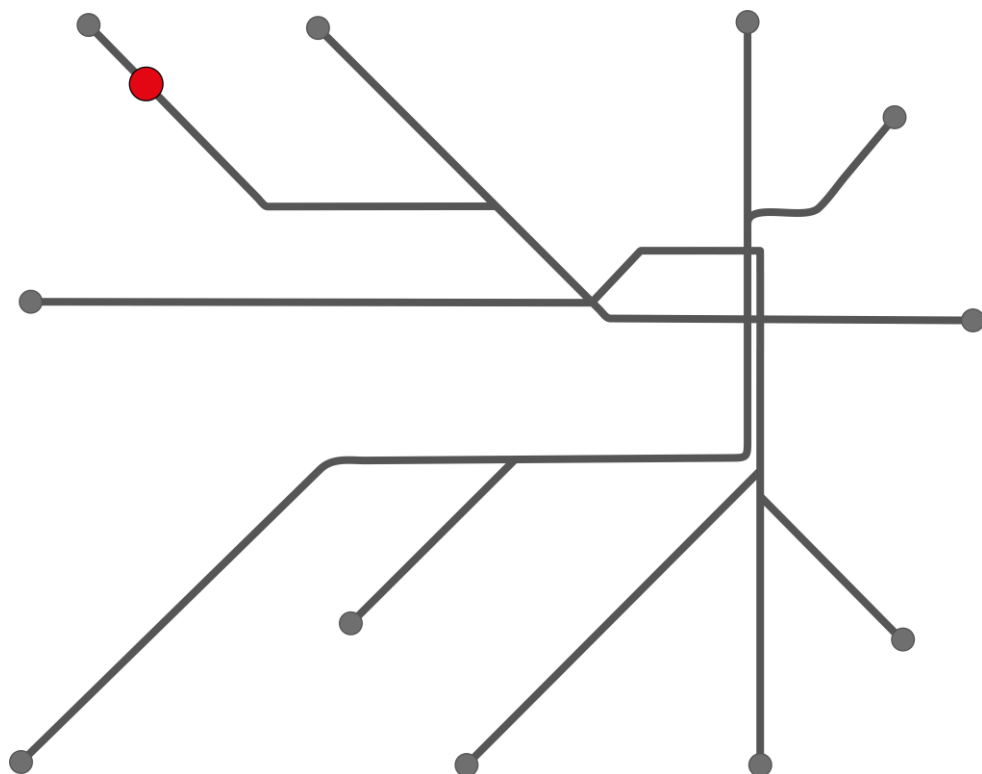
För sakuppgifter och slutsatser i dessa rapporter står respektive författare eller organisation.

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

Utvärderad med stöd från: **brå**

Rinkeby - en tunnelbanestation som alla andra

En utvärdering av samverkan vid lokalt
brottsförebyggande arbete



Anna Sonander
Heraclitos Muhire

Sammanfattning

Med anledning av oroligheter i Rinkeby tunnelbanestation har företrädare för Polisen, MTR Nordic, Rinkeby-Kista Stadsdelsförvaltning, FastPartner, Securitas, Säkerhet Ordningsbevakning SOB (SOB) och Trygghetscentralen (TC) arbetat utifrån Brå:s samverkansmodell för lokalt brottsförebyggande arbete.

Denna utvärdering undersöker om samverkansmodellen varit framgångsrik, om de lokala brottsförebyggande insatser varit effektiva samt hur de lokala insatserna i området kan utvecklas och bättre svara mot målbilden. Utvärderingen har använts sig av intervjuer och enkäter med berörd personal samt redan befintligt material i form av statistik, minnesanteckningar och trygghetsanmälningar.

I utvärderingen presenteras en positiv upplevelse av samverkansarbetet och den orsaksanalys som samverkansgruppen genomförde. Det metodiska tillvägagångssättet med gemensamt ansvarstagande och transparens har varit avgörande för framgången, och för att insatserna som följde fick avsedd effekt. Utöver orsaksanalysen så identifierades tre övergripande framgångsfaktorer som centrala för samverkan; *gruppsammansättning*, *fungerande kommunikation* samt samverkansarbetet som en *prioriterad aktivitet* för de olika organisationerna. Förutom dessa framgångsfaktorer beskrevs även behovet av en omedelbar och tydlig lösning för att stoppa den negativa brottsutvecklingen i tunnelbanan som en ytterligare faktor som avgörande för samverkansarbetet.

Den situationella brottspreventionen har varit central i samverkansprojektet, och förändrad personalnärvaro med rätt utbildade personer på plats och förändringar i den fysiska miljön har varit bidragande orsaker till de positiva förändringarna i Rinkeby tunnelbanestation. Även om det är summan av alla insatser och därmed av alla aktörers medverkan och investering i projektet som gett resultat, så var den initialt utökade polisiära närvaron avgörande för att ta tillbaka makten i tunnelbanan. Effekterna i tunnelbanan blev markanta bland annat då den öppna narkotikaförsäljningen försvann och det som benämns som "häng" minskade drastiskt. Under samverkansperioden minskade antalet polisanmälningar och den upplevda tryggheten ökade.

Sammantaget framträder sålunda en positiv bild av samverkan, insatserna och resultat, men ett antal utmaningar för framtiden har också identifierats. Dessa utmaningar, såsom resurser, personalkompetens, långsiktiga orsaker men även själva samverkan är viktiga faktorer att möta och hantera för att den positiva förändringen i Rinkeby tunnelbanestation ska bli bestående. För en längre slutsats se under kapitel 6.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Innehållsförteckning.....	4
1. Inledning.....	7
1.1 Rinkeby	7
1.2 Utvärderingens uppdrag och syfte.....	8
1.3 Fortsatt framställning - läsanvisningar	9
2 Centrala begrepp	10
2.1 Trygghet	10
2.2 Samverkan	11
2.3 Lokalt brottsförebyggande arbete – situationsbaserat preventivt arbete	13
2.4 Rutinaktivitetsteorin	13
3. Utvärderingen	15
3.1 Vår roll som utvärderare	16
3.2 Operationalisering	17
4. Metod och material.....	19
4.1 Redan befintligt material	19
Statistik	19
Trygghetsrapporter	20
Samverkansmöten.....	20
4.2 Enkät	21
Bearbetning av enkäterna	22
Urval	22
Svarsfrekvens	22
4.3 Intervjuer	23
Bearbetning av intervjuerna.....	23
Urval	23
Hinder i genomförandet.....	23
4.4 Urval, bortfall och generalisering – att använda materialet	24
4.5 Etiska överväganden	25

5. Resultat	27
5.1 Samverkan, samverkansmodell och orsaksanalys	27
5.2 Framgångsfaktorer	30
Stora konsekvenser för samhället	31
Gruppens sammansättning.....	33
Kommunikation.....	34
Prioriterad aktivitet för respektive organisationer	35
5.3 Insatser	36
5.4 Olika insatsers betydelse för en förändrad situation i Rinkeby tunnelbanestation.....	39
5.5 Situationen i Rinkeby – Trygghet och risken att utsättas för våld och hot	41
6. Slutsatser och avslutande diskussion	45
6.1 De lokala brottsförebyggande insatserna	45
6.2 Samverkansmodellens effektivitet	47
6.3 Utveckling av lokala brottsförebyggande insatser och utmaningar framöver	49
6.4 Avslutning och förslag	51
Referenser	53
Figurförteckning	58

1. Inledning

Situationen i Rinkeby tunnelbanestation har under många år varit orolig och stökig med allvarliga händelser och otrygghet för många personer som följd. Under de senaste åren har läget varit så allvarligt att ordningsvakter inte har kunnat utföra sitt arbete i tunnelbanestationen och servicepersonalen har blivit lämnade ensamma att hantera olika situationer. Detta har fått till följd att servicepersonalen mer eller mindre blivit tvungna att utföra tjänster åt kriminella personer. Polisen, ibland tillsammans med andra aktörer, har vid flera tillfällen genomfört insatser för att förbättra situationen, men utan några långvariga effekter. Bland annat genomförde polis och Trafikförvaltningen under våren/sommaren 2018 insatser för att stoppa oroligheterna och skapa en tryggare miljö för medborgarna i Rinkeby men även för de som arbetade i och omkring tunnelbanestationen. Dessa insatser misslyckades och situationen förvärrades istället. Under hösten 2018 eskalerade oroligheterna och risken för skyddsstopp¹ och stängning av stationen var överhängande. Den 28 november 2018 kallade polisen företrädare för trafikförvaltningen, MTR, och stadsdel Rinkeby-Kista därför till möte med syfte att lösa situationen genom att skapa en gemensam lägesbild med tydlig plan framåt för det fortsatta arbetet. I detta arbete användes metoden orsaksanalys, en av Brottsförebyggande rådet (Brå) framtagna modell för brottsförebyggande arbete i vilken orsakerna bakom problemen identifieras och insatser planeras och genomförs (Brå 2018). Denna utvärdering fokuserar det samverkansarbete som inleddes med anledning av oroligheterna i Rinkeby tunnelbanestation hösten 2018 och våren 2019.

1.1 Rinkeby

Rinkeby är ett område som av Polisens nationella operativa avdelning bedömts vara särskilt utsatt (NOA 2019). Ett särskilt utsatt område har ett flertal karakteristika, såsom exempelvis social problematik och kriminell närvaro som lett till en utbredd obenägenhet att delta i rättsprocessen samt svårigheter för polisen att fullgöra sitt uppdrag. Läget i området anses också vara akut. Utöver detta nämns även att ett särskilt utsatt område utmärker sig genom parallella samhällsstrukturer och våldsbejakande extremism (Polisen 2017). Vidare kan nämnas att i ett särskilt utsatt område påverkas även de som inte är kriminella av

¹ Se 6 kap. 7 § arbetsmiljölagen (1977:1160).

närvaron av kriminella, och den otrygghet som kriminaliteten skapar kan i ett längre perspektiv påverka hela det svenska samhället (Polisen 2019).

Rinkeby är sedan 2007 en del av Rinkeby-Kista stadsdelsområden i Stockholm. Stadsdelsområdena är indelade i stadsdelar, och förutom Rinkeby och Kista ingår även stadsdelarna Akalla och Husby i Rinkeby-Kista stadsdelsområde. I stadsdelsområde Rinkeby-Kista bor det ca 50 000 invånare, varav 16 500 i Rinkeby. Demografiskt skiljer sig Rinkeby från Stockholm som helhet genom att området har en hög andel invånare med någon form av utlandskoppling. Bland personer i ålder 0–15 år är det 85 procent av personerna som antingen är födda i utlandet eller är född i Sverige med två utrikesfödda föräldrar, motsvarande siffra för Stockholm som helhet är 29 procent. För personer i åldern 16–64 år är andelen personer som antingen är födda i utlandet eller har utlandsfödda föräldrar 94 procent, motsvarande siffra för Stockholm som helhet 37 procent. Vad gäller utbildning så har befolkningen i Rinkeby generellt en lägre utbildningsgrad i jämförelse med Stockholm som helhet. Vidare är den öppna arbetslösheten högre i jämförelse med Stockholm, detsamma gäller andelen personer med ekonomiskt bistånd.² Under senare år har staden arbetat för att förbättra situationen i Rinkeby, exempelvis har en ombyggnation av huvudgatan genomförts och en nybyggnation av både bostadsrätts- och hyreslägenheter har inletts.

1.2 Utvärderingens uppdrag och syfte

Rättssociologiska institutionen vid Lunds universitet har fått i uppdrag att genomföra en utvärdering av en särskild aktivitet. En utvärdering kan genomföras av olika anledningar, (Rossi et al, 2004) i detta fall önskas ett kvitto på om vissa insatser har fungerat eller inte i förhållande till de mål som fastställts och som de olika insatserna syftat till att uppnå. Utvärderingen har utifrån uppdraget flera syften: *för det första* att utvärdera om de lokala brottsförebyggande insatser som genomförts i Rinkeby under hösten 2018 och våren 2019 nått avsedda mål. Här är det sålunda de specifika insatserna som samverkan gett upphov till som står i fokus. De specifika insatserna har haft tre mål:

1. Att alla som arbetar på platsen ska kunna göra det utan att riskera bli utsatta för våld och hot.
2. Att säkerställa att Rinkeby tunnelbanestation är en trygg plats för alla.
3. Att Rinkeby tunnelbanestation så snart som möjligt ska vara en plats som alla andra avseende trygghet för medborgarna.

² Områdesfakta Rinkeby stadsdel, SCB 2019.

Ett andra syfte i utvärderingen är att undersöka om samverkansmodellen har varit effektiv.

Ett tredje syfte med utvärderingen är att undersöka hur de lokala insatserna i området kan utvecklas och bättre svara mot målbilden.

Utvärderingen har försökt fånga aktörernas perspektiv och upplevelser (Sandberg & Faugert 2016) med hjälp av intervjuer och enkäter med berörd personal. Berörd personal är personer som ingått i samverkansgruppen och personer som har Rinkeby tunnelbanestation som sin arbetsplats. Att fånga aktörernas perspektiv innebär att svaren vi erhållit beskriver den individuella upplevelsen av hur samverkan, insatserna och resultaten upplevts. Dessa beskrivningar ger, tillsammans med redan befintligt material, en vägledning av hur samverkan fungerat.

1.3 Fortsatt framställning - läsanvisningar

Rapporten är indelad i 6 kapitel. I första kapitlet ges en kort bakgrund till situationen i Rinkeby och utvärderingsuppdraget. I kapitel 2 redogörs för de begrepp och utgångspunkter som är centrala för utvärderingen; *trygghet, samverkan, lokalt brottsförebyggande arbete – situationsbaserat preventivt arbete* samt *Rutinaktivitetsteorin*. Därefter redogörs i kapitel 3 för utvärderingsuppdraget och utvärderingens genomförande. I kapitel 4 redovisas metod och material samt utvärderingens utgångspunkt när det gäller att tolka och förstå materialet. Materialet redogörs därefter för i kapitel 5. I framställningen av material redovisas först resultatet avseende samverkan, samverkansmodellen och orsaksanalysen och de framgångsfaktorer som utvärderingen identifierat. Därefter redogörs för de olika insatser som samverkansgruppen arbetat med, och slutligen redogörs för de eventuella effekter som insatserna haft. Dessa delar redogörs för under följande rubriker (med underrubriker) *Samverkan, samverkansmodell och orsaksanalys, Insatser, Olika insatserns betydelse för en förändrad situation i Rinkeby tunnelbana* samt avslutningsvis *Situationen i Rinkeby - trygghet och risken att utsättas för våld och hot*. De olika delarna hänger i vissa delar ihop och går in i varandra, och detta märks i resultatredovisningen genom att resultat kan återkomma vid flera tillfällen. I kapitel 6 följer därefter en avslutande del med slutsatser och diskussion som återknyter till utvärderingens syfte. För den som enbart önskar ta del av utvärderingens slutsatser går det sålunda bra att nu hoppa direkt till kapitel 6.

2 Centrala begrepp

2.1 Trygghet

De senaste 40 åren har kriminologin och sociologin studerat trygghet och rädsla för brottslighet för att förklara och hitta lösningar på områdesbrottslighet. Forskningen på rädslan för brottslighet och känslan av otrygghet och dess orsaker pekar på olika förklaringsmodeller (Zhao et al, 2002). (I) Viktimiseringsmodellen, visar att rädslan för att utsättas för brott är högre hos de som har utsatts tidigare och personer som generellt känner sig fysiskt sårbara tenderar också att rapportera lägre trygghet (Gates & Rohe 1987; Liska et al. 1988; Skogan & Maxfield 1981). (II) Social desorganisationsmodell, där sociala (t.ex. högljudda incidenter, öppen droganvändning och alkoholintag) och fysiska (t.ex. vandalisering och nedskräpning) överträdelser från ett områdes normala standard signalerar avvikelser i accepterade normer och värderingar och leder till ökad rädsla för brottslighet (Gates & Rohe 1987; LaGrange et al. 1992; Lewis & Salem 1986; Skogan 1990). (III) Social integrationsmodellen, som ser högre social sammanhållning och tillit bland individer i ett område som en faktor som minskar rädslan för att utsättas för brott (Austin et. al. 1994; Hunter & Baumer 1982; Hartnagel 1979; Lewis & Salem 1986). Dessa och liknande modeller har använts som teoretiska utgångspunkter inom forskning och som antaganden i socialpolitisk lagstiftning men de är inte helt oproblematiska.

Viktimiseringsmodellens svagheter har till exempel nyanserats av Nils Christies teori om det idealiska offret (1986) där brottsoffer som uppfyller följande kriterier uppmärksammas oftare i samhället:

- Offret är svagt.
- Offret är involverat i en respektabel aktivitet.
- Offret är på väg till en plats som han eller hon inte kan klandras för.
- Gärningspersonen är i förhållande till offret i överläge och kan beskrivas i negativa termer.
- Gärningspersonen är okänd för offret och har ingen relation till offret.
- Offret ska ha tillräckligt med inflytande för att kunna hävda sin ”offerstatus”.

Brottsoffer som uppfyller dessa kriterier är statistiskt sett relativt få och grupper i samhället som känner sig mest otrygga tenderar att vara de som identifieras (av andra eller av sig själva) med dessa kriterier. Dessutom kan de som inte uppfyller kriterierna ha svårt att få hjälp eller gehör för sin känsla av otrygghet. Begreppet trygghet har även metodologiska problem när det gäller hur man mäter ett socialt fenomen som upplevd trygghet som inte lätt kan omsättas i siffror. Begreppet har också inneburit svårigheter när det gäller definitionen och detta leder till svårigheter att konstruera likartade forskningsplaner och undersökningstekniker. På detta vis kan det inom forskningen också bli svårt att få fram konsensus av kvaliteten på trygghetsforskning (Farrall et al. 1997).

Att mäta om en individ känner sig trygg eller inte låter sig därmed inte enkelt göras, och en dimension att ta hänsyn till i sammanhanget är att känslan av trygghet inte enbart påverkas av de aktuella insatserna (i Rinkeby) utan även händelser i det omgivande samhället. Utöver detta påverkas en individs känsla av trygghet även av tid och plats (Se exempelvis Brå 2015).

Ovan sagda får betydelse för utvärderingen men även för den diskussion som förs avslutningsvis. Under operationalisering redogörs för hur trygghetsbegreppet hanterats i utvärderingen.³

2.2 Samverkan

Det saknas en enhetlig definition av begreppet samverkan, och inte sällan används det synonymt med samarbete och samordning (Mallander 1998). Enligt Nationalencyklopedin definieras samverkan som “gemensamt handlande för visst syfte” (NE 20200409). I denna rapport används begreppet samverkan för att beskriva det arbetssätt som samverkansgruppen använt inom ramen för Rinkebyprojektet och som kopplas till utvärderingens syfte nummer två, att undersöka om den använda samverkansmodellen har varit effektiv. Samverkansmodellen, som beskrivs mer utförligt nedan, har bestått av täta fysiska möten där aktivitetsplanen varit i fokus. Det finns en omfattande samhällsvetenskaplig litteratur som på olika sätt berör samverkan, och i denna rapport kommer enbart sådana delar av forskningen som hjälper oss förstå den samverkan som skedde inom ramen för Rinkeby användas.

Samverkan mellan olika samhällsaktörer har länge ansetts vara en nödvändig åtgärd för att förebygga och bekämpa lokal brottslighet. Syftet med samverkan i lokalt brottsförebyggande arbete är enligt Brå (2016) att

³ För ytterligare läsning om trygghet se till exempel Andreescu 2010; Farrall, Bannister, Ditton & Gilchrist 1997; Ferraro 1995; Ferraro & LaGrange 1987; Hale 1996; Heber 2007; Wilson & Kelling 1982; Zhao, Schneider & Thurman 2002; Farrall et al. 1997.

- underlätta ett samlat grepp mot brottsligheten
- underlätta ett långsiktigt och hållbart arbete
- ge det brottsförebyggande samarbetet mål
- bidra till en gemensam syn på de lokala problemen och deras orsaker
- öka effektiviteten av enskilda åtgärder genom att parterna gör gemensamma insatser
- skapa dialog mellan organisationerna om brottsligheten och dess orsaker
- säkra att parterna avsätter tid och resurser för arbetet
- samla den sammantagna kunskapen om problemen
- skapa engagemang och intresse för de brottsförebyggande frågorna
- medverka till att brottsförebyggande åtgärder blir genomförda
- stödja att det brottsförebyggande arbetet följs upp

Ett framgångsrikt samverkansprojekt kräver således att olika aktörers intressen och kunskaper koordineras för att kunna nå samma mål (Emerson et al. 2011; Gray 1989). För att nå framgång krävs också ett ledarskap med drivande aktörer som har ett övergripande strategiskt och operativt ansvar att se till att överenskommelser följs och att det finns tillräckligt med resurser för de inblandade aktörerna. Harmonin bland aktörerna är dock beroende av ett inkluderande samarbete mellan myndigheter, medborgarna och den privata sektorn (Frankowski 2019). Ledarskapet lyfts av många fram som en grundläggande förutsättning för att samverkan ska fungera och det är både ledarnas positiva stöd för ett samverkansprojekt (Fridolf 2002) och ett aktivt ledarskap som betonas (Danermark 2000) men även ansvaret för att resurser finns (Fridolf 2002; Socialstyrelsen 2001). Ytterligare faktorer som underlättar en god samverkan är fungerande kommunikation i gruppen (Brå 2016; Brå 2013:5).

Om ett samverkansprojekt saknar de förutsättningar som krävs för ett gott arbete kan olika hinder framträda. Inom samhällsvetenskaplig forskning är det vanligt att skilja mellan strukturella och kulturella hinder för samverkan. Medan strukturella hinder bland annat utgörs av olika regelsystem och ansvarsområden innebär kulturella hinder olika sätt att förhålla sig till det som ska samverkas kring (Axelsson & Axelsson 2007) och sammantaget kan det leda till att samverkan inleds och bedrivs utifrån olika perspektiv och med olika förutsättningar. För att undvika problem som olikheter kan leda till måste de behandlas i samverkansgruppen, de måste så att säga upp på bordet och bli en gemensam sak (Danermark, 2003). En annan försvårande omständighet som framträder är att det ofta finns en maktobalans mellan aktörer såsom att det exempelvis finns resurser och legitimitet hos myndigheter som inte finns hos lokala föreningar, och forskning har visat att myndigheter och större privata aktörer kan anses vara

dominerande och exkludera lokala aktörer vid samverkansprojekt (Orth & Cheng 2019; Coggins 1999; McCloskey, 1996; Purdy 2012).

2.3 Lokalt brottsförebyggande arbete – situationsbaserat preventivt arbete

Lokalt brottsförebyggande arbete kan genomföras på olika sätt och utgå från olika perspektiv där situationellt, brottsoffer- eller gärningsmannaperspektiv utgör några exempel (Brå 2016). Inom området skiljs även på primär, sekundär och tertiär brottsprevention där det första innebär att generella insatser används för att brott inte ska uppkomma i framtiden och rör ett helt samhälle. Sekundär brottsprevention innebär å sin sida att insatser riktas mot en särskild grupp eller individ som riskerar att bli kriminell medan den tertiära brottsprevention innebär att insatserna vänder sig till de som redan är inne i kriminalitet (Lab 2007).

Det arbetssätt som samverkansgruppen använt kan närmast beskrivas som situationell brottsprevention, där fokus har varit på platsen för kriminalitet och de förutsättningar som finns där för att begå brott. Det situationella brottsförebyggande arbetet går ut på att minimera tillfället att begå brottsliga handlingar för den kriminella på aktuell plats (Clarke 1995) och den fysiska miljöns egenskaper är en viktig del för att underlätta eller försvåra möjligheterna till brott (om än det inte är den som skapar brott) (Crawford 1998). Några av de insatser som aktualiserats med anledning av samverkansarbetet har riktats mot vissa kriminellt återkommande individer, men huvudfokus har varit på platsen, att ta tillbaka makten och ordningen. I Sverige har det situationsbaserade preventiva arbetet varit en central del i polisens brottsförebyggande verksamhet sedan 1990-talet (Knutsson 1998; Brå 2014) och det finns ett uttalat behov av utveckling av detta sätt att arbeta (Regeringens skrivelse 2016/17:126). Resultaten av situationellt brottspreventivt arbete är ofta positiva, men det finns även exempel på det motsatta där kameraövervakning är ett sådant exempel, och som visar att en situationsbaserad insats kan kräva kompletterande insatser för att få effekt (Regeringens skrivelse 2016/17:126).

2.4 Rutinaktivitetsteorin

I enlighet med det situationellt preventiva arbetet kan man se hur rutinaktivitetsteorin har varit central i problemformuleringen och i vilka åtgärder som har valts av samverkansgruppen.

Rutinaktivitetsteorin är en teori som förklarar hur brott uppstår genom att titta på tillfället då ett brott begås. Enligt teorin är ett brott resultatet av att det finns en

motiverad gärningsperson, ett lämpligt objekt och att det saknas kapabla väktare (Cohen & Felson 1979; Newburn 2013). Brottsförebyggande och brottsbekämpande insatser som utgår från rutinaktivitetsteorin har därför inriktat insatser för att undanröja omständigheterna som leder till ett brott. Objektet kan vara både en sak och en person, och dess lämplighet som brottsobjekt påverkas enligt rutinaktivitetsteorin av fyra olika egenskaper (VIVA); Value (värde), inertia (tröghet), visibility (synlighet) och access (tillgänglighet). Det är gärningspersonens perspektiv som bestämmer vilket värde ett objekt har, medan tröghet handlar om objektets fysiska egenskaper och helt enkelt om hur lämpligt det är att utsätta för brott, är objektet ohanterligt eller i de fall det gäller en person, om den kan stå emot en eventuell attack. Ett objekts synlighet förklaras som risken för att presumtiva förövare upptäcker objektet, och tillgänglighet pekar på att risken för brottslighet ökar om objektet ifråga är lätt att komma åt, inkluderat möjligheten att ta sig från brottsplatsen (Cohen & Felson 1980). Den tredje faktorn i rutinaktivitetsteorin är kapabla väktare, och här är det inte bara människor som inom sitt yrke arbetar med lag och ordning som åsyftas utan även andra människor som är närvarande på aktuell plats och därmed har möjlighet att på något sätt stoppa en brottslig aktivitet (Felson & Clarke 1998). Vissa platser i samhället är särskilt brottsutsatta, så kallade "hot spots" eller "noder". På dessa platser begås det av olika anledningar fler brott än i övriga samhället (Felson 2002).

3. Utvärderingen

Utvärderingsformen som används är huvudsakligen summativ. I en sådan utvärdering samlas material in från undersökningsperioden och analyseras i efterhand i relation till uppdragets syfte (Rossi m fl 2004). Utvärderingen tar därmed till stor del sitt avstamp i material som samlas in efter avslutad utvärderingsperiod. Att utvärderingsformen enbart huvudsakligen är summativ, innebär att en del av de insatser som inletts med anledning av aktiviteten fortfarande pågår. Exempelvis träffas gruppen fortfarande vid behov, och de särskilda ordningsvakter som var ett resultat av samverkan är fortfarande en aktuell insats.

För att besvara utvärderingens frågor har olika former av material använts, såsom redan befintligt material i form av händelserapporter och statistik men även enkäter och intervjuer med berörd personal. Genom enkäterna och intervjuerna är utvärderingen aktörsfokuserad. En aktörsfokuserad utvärdering har de enskilda aktörernas upplevelser i fokus (Sandberg & Faugert 2016). Aktörerna i denna utvärdering utgörs dels av de personer som medverkat i samverkansgruppen dels de personer som har sin arbetsplats i Rinkeby tunnelbanestation (se urval och svarsfrekvens under metod).

Med hjälp av det material som har sitt ursprung i samverkansgruppen kan en bild av hur dessa aktörer upplevt samverkan och de processer och aktiviteter som förekommit i gruppen tecknas. Materialet som har sitt ursprung i enkäterna syftar till att ge en bild över aktiviteternas resultat utifrån personerna som arbetar i tunnelbanan.

Utvärderingen har under insamlandet av material arbetat utifrån fem övergripande frågor:

- Vilka insatser gjordes för att nå de uppsatta målen
- Vad blev resultaten av dessa insatser
- Är insatserna relaterade till resultaten
- Vilka faktorer samverkar med insatser och händelser vad gäller resultaten
- Var medlen effektiva för att nå resultaten

Det är dessa övergripande frågor som utgjort grund för både enkät och intervjukonstruktioner och som också styrt insamlingen av övrigt material.

3.1 Vår roll som utvärderare

Som utvärderare kan vi anta olika roller, vi kan antingen smälta in i den miljö vi avser studera eller anta en mer distanserad roll (Sandberg & Faugert 2016). I denna utvärdering har vi studerat både samverkansprocessen men även den miljö som samverkan syftar till att förändra. När det gäller samverkansgruppen har vi som utvärderare medverkat på ett möte och därefter fått en rundvisning i miljön. I övrigt har vi enbart haft kontakt med de aktörer i samverkansgruppen som varit aktiva i ansökningsprocessen. Vi har vid ett tillfälle träffat bidragsgivarna (Brå) och MTR (som sökte bidrag för utvärdering) för att rapportera utvärderingens status, detta skedde ungefär halvvägs genom utvärderingen. I övrigt har vi haft kontakt med företrädare inom MTR och polisen för att få hjälp med olika kontaktuppgifter och även för insamlande av material. Med utgångspunkt i detta arbetssätt har utvärderarna haft en distanserad roll, både när det gäller aktörerna och den miljö som studerats.

Utvärderarna har sin hemvist på Rättssociologiska institutionen vid Lunds universitet. Rättssociologi har förhållandet mellan samhällliga och rättsliga normer som sitt studieobjekt, och det innebär ett intresse för hur olika normer förhåller sig till varandra och den växelverkan som finns men även av vad som krävs för att rättsliga normer ska få verkan. Inom rättssociologin finns även ett intresse för vad som kan nämnas åsyftade och icke åsyftade effekter, där det sistnämnda beskriver effekter som förändringar av normer inte var menade att generera. Utgår man från ett rättssociologiskt perspektiv antas att flera olika faktorer påverkar en lags efterlevnad och därmed en individs beteende, och att undersöka regel efterlevnad innebär att undersöka flera faktorer än enbart själva lagstiftningen (Lindgren, Magnusson & Stjernquist 1971; Hydén 1978; Widerberg 1985; Sonander 2008; Sonander & Olsson 2019; Svensson 2017; Baier, Svensson & Nafstad 2018). Att studera både samhällliga och rättsliga normer innebär en ökad möjlighet att förstå det rådande samhällsläget, och att väga in faktorer som sociala normer för att exempelvis förklara varför ungdomar i ett visst område har större risk att hamna i kriminalitet eller att förstå varför en lag inte följs. Utgångspunkten är att lagar stiftas för att få effekt, antingen direkt till en specifik grupp, men en lag kan även rikta sig till hela befolkningen. För att en lag ska få avsedd effekt är det av betydelse av den stöds av sociala normer, att det finns normstödande strukturer (Ellickson 1991; Baier & Svensson 2018; Baier, Svensson & Nafstad 2018). Normperspektivet kan kopplas till den sociala desorganisationsmodellen där accepterade normer och värderingar berörs, och kommer diskuteras mer i avslutningen.

3.2 Operationalisering

För att kunna utvärdera om en insats, aktivitet eller som i detta fall en samverkansmodell haft effekt, måste det beslutas om hur detta ska mätas (Bryman 2018; Forss 2007; Sandberg & Faugert 2016). Som utvärderare måste vi bestämma och redogöra för hur en framgångsrik samverkan mäts, vilka kriterier vi undersöker och inkluderar, hur vi mäter om de olika insatserna som samverkansgruppen initierat haft effekt, men även hur vi mäter kopplingen mellan olika insatser och effekter (Bryman 2018). De mål som utvärderas är integrerade och påverkar varandra, och de enkäter och intervjuer som genomförts har på olika sätt, tillsammans med befintliga dokument, ringat in de olika områdena och ger en sammanlagd bild av situationen i Rinkeby och huruvida projektmålen uppfylls. Vi har nedan förtydligat hur de olika målen som utvärderats har hanterats.

1. Att alla som arbetar på platsen ska kunna göra det utan att riskera bli utsatta för våld och hot.

Att bedöma en risk att utsättas för våld och hot kräver att begreppet ”risk” definieras och operationaliseras, det måste gå att mäta denna risk. I utvärderingen har vi närmast oss denna fråga från flera olika håll, dels genom att ta del av brottsstatistik och trygghetsärenden (se under material) men även genom de enkäter som genomfördes med personal som arbetar i Rinkeby tunnelbanestation. Brottsstatistiken visar om den *anmälda* brottsligheten faktiskt förändrats under undersökningsperioden, men tillsammans med berörda personers upplevelser (enkät) kan detta ge en bild av insatsernas effekt - om risken att utsättas för våld och hot har minskat efter insatserna. Vi kommer även ta stöd i de delar av intervjuerna som rör samverkansgruppens upplevelser av situation i tunnelbanan. Flera av de personer som ingår i samverkansgruppen rör sig i tunnelbanan och området runt omkring med mer eller mindre regelbundenhet, och har även via sina medarbetare en bild av hur situationen i tunnelbanan för tillfället upplevs.

2. Att säkerställa att Rinkeby tunnelbanestation är en trygg plats för alla.

I detta steg blir begreppet trygghet aktuellt, men att mäta trygghet låter sig inte enkelt göras. Begreppet saknar en enhetlig definition vilket får till följd att det inte finns ett enskilt sätt att undersöka trygghetskänslan på, och metod och analys beror därmed på definition. (Se ovan under 2.1 Trygghet) I denna utvärdering har vi använt både hårda och mjuka data där antalet brottsanmälningar tillsammans med antalet trygghetsärenden ger en indikation på hur ofta händelser i området föranleder anmälningar av något slag, och enkät- och intervjusvar för att komplettera dessa uppgifter och få en uppfattning av hur de som arbetar i miljön upplever tryggheten.

Förutom att trygghet kan vara svårt att mäta, avser samverkansgruppens mål nummer två även trygghet för ”alla”, och därmed alla personer som rör sig i tunnelbanan och inte enbart de vi når med enkäten. Utvärderingen har valt att enbart inkludera personer som i sin yrkesutövning befinner sig i tunnelbanan, vilket innebär att vi inte har förstahandsinformation från ”alla”. Med utgångspunkt i redan befintligt material i form av polisanmälningar, trygghetsärenden samt övriga dokument som samverkansgruppen arbetat med har vi emellertid resonerat utifrån trygghetsbegreppet och huruvida personer som rör sig i tunnelbanans känner sig trygga. Vidare utgör enkäterna med personer som arbetar i tunnelbanan en viktig pusselbit i denna fråga, detsamma gäller intervjuerna med samverkansgruppen där fler av dessa personer har en nära kontakt med sina medarbetare och därmed en känsla av hur situationen är.

3. Att Rinkeby tunnelbanestation så snart som möjligt ska vara en plats som alla andra avseende trygghet för medborgarna

Detta mål handlar om att bedöma Rinkeby station i förhållande till ”alla andra” stationer. Som utvärderare har vi kopplat detta till mål 1 och 2 - risken för att utsättas för brott under sitt arbete i tunnelbanan och att alla känner att stationen är en trygg plats. Flera av de personer som ingår i samverkansgruppen, arbetar även på andra tunnelbanestationer och kan därmed ha en uppfattning av hur Rinkeby tunnelbanestation innan och efter insatserna framstår i förhållande till andra stationer. Genom att väga samman dessa resultat för vi en diskussion kring trygghet för medborgarna.

4. Samverkansmodellen

I denna del handlar det om att undersöka om samverkansmodellen har varit effektiv. Resultaten av samverkansmodellens effektivitet och framgång grundar sig på en kombination av intervjuer med samverkansgruppens medlemmar och deras upplevelse av samverkan och en genomgång av de insatser som använts och hur väl dessa matchade problembilden. Det blir även aktuellt att återigen vända sig till enkäterna där en uppfattning om insatsernas effektivitet finns.

5. Utveckling av de lokala brottsförebyggande insatserna

En redogörelse av utvecklingsbehov för de lokala brottsförebyggande insatserna återfinns i avslutning och diskussion, och tar sitt avstamp i de dilemman som identifierats under utvärderingen. Aktörerna har redogjort för ett antal dilemman som samverkan inneburit, men även för kommande dilemman om situationen åter förändras i Rinkeby.

4. Metod och material

I utvärderingen har olika metoder och material använts. Vi väljer på detta sätt att närma oss våra utvärderingsområden från olika perspektiv och fånga in upplevelser från olika aktörer, men även komplettera med statistik och annat befintligt material. Vi kombinerar så att säga hårda och mjuka data och avser härigenom möjliggöra en så sann bild som möjligt av utvärderingsområdet (Bryman 2018; Esaiasson et al. 2017). I utvärderingen har använts enkäter, intervjuer, polisanmälningar, trygghetsärenden samt material från samverkansgruppens arbete såsom minnesanteckningar, orsaksanalys och aktivitetsplan.

4.1 Redan befintligt material

Statistik

Ett sätt att utvärdera insatsernas effekt är att titta på statistiken på anmälda brott i området dit insatserna har riktats. Statistiken har avgränsats för att specifikt gälla perioden då insatserna genomfördes, det vill säga, åren 2018–2019. Det här innebär att statistiken från 2018 inkluderar perioden innan insatserna genomfördes och statistiken från 2019 inkluderar tiden efter att insatserna genomfördes. Denna statistik fungerar således som en indikator på insatsernas effekt på brottsutvecklingen. Statistiken har vidare avgränsats till att gälla brott som har begåtts i det geografiska området som insatserna genomfördes, hit hör: Rinkeby Centrum, Rinkeby tunnelbanestation, vändpunkten Skårby och högst upp på Rinkeby allé i anslutning till Rinkeby Centrum. Statistiken har också avgränsats vad gäller brottstypen. Först delades den in i brottsområden “brott mot person, tillgrepps- och skadegörelsebrott” och “narkotika- och trafikbrott” samt “annan brottslighet”. Dessa brottsområden har sedan delats upp i brottskategorier. Under brott mot person, tillgrepps- och skadegörelsebrott hittas kategorin våldsbrott på allmän plats (olaga hot, rån och misshandel samt våld och hot mot tjänsteman med mera), under narkotika- och trafikbrott finns kategorin narkotikabrott (innehav, överlåtelse och bruk) och under annan brottslighet finns bland annat våldsamt upplopp. De utvalda brottskategorierna och avgränsningarna i geografiskt område bygger på problematiken som de olika samverkansorganisationerna formulerade i orsaksanalysen till insatserna. Våldsbrott på allmän plats är samlingsnamnet på

den typen av brottslighet som av samverkansgruppen har beskrivits som ett stort problem i och omkring Rinkeby tunnelbanestation och som har skapat en känsla av otrygghet bland medborgare och de som arbetar i området. Narkotikabrott är den andra stora problematiken som beskrivs i orsaksanalysen som en källa till ordningsstörning och otrygghet. Statistiken är därför utvald utifrån utvärderingens syfte att undersöka om insatserna har fått den avsedda effekten.

Trygghetsrapporter

Vid formuleringen av orsaksanalysen och åtgärdsplanen i samverkansgruppen har det framhävts att en kontinuerlig dokumentering av insatser och åtgärder på plats i Rinkeby tunnelbanestation är viktig. MTR har i styrande dokument om trygghetsstrategi och trygghetsarbete beskrivit vikten i att alla delar av organisationen upprätthåller avvikelse- och incidentrapportering där MTR har verksamhet (exempelvis på stationer och under resa). I samband med samverkansinsatserna har MTR dokumenterat avvikelser och incidenter i Rinkeby tunnelbana som har rapporterats hos Trygghetscentralen under perioden 3 januari 2018 till 30 december 2019. Dessutom har man dokumenterat vilka åtgärder som har vidtagits vid varje incident. Trygghetscentralen har försett samverkansgruppen med en fullständig händelse- och åtgärdsrapport från Rinkeby tunnelbanestation för perioden 3 januari 2018 till 31 december 2019.

Samverkansmöten

I den gemensamt framtagna orsaksanalysen kom de olika organisationerna överens om att regelbundet mötas för att diskutera genomförandet av åtgärder, eventuella implementeringsproblem för de olika organisationerna samt hur arbetet ska genomföras fortsättningsvis. Den här typen av uppföljningsmöte skulle ge en bild över huruvida arbetet som genomförs och skulle genomföras ledda till de önskade effektmålen. Dessutom fördes protokoll på dessa möten av polisens representant. På dessa möten genomförde man först en lägesbild där varje organisation i samverkansgruppen redogör hur de har upplevt situationen i Rinkeby tunnelbanestation och vilka aktiviteter de har genomfört eller åtgärder de har vidtagit sedan det senaste mötet. Sedan diskuteras hur arbetet fungerar i sammanhanget av samverkan, där de olika organisationerna framför synpunkter på hur samarbetet med de andra organisationerna fungerar (exempelvis hur samarbetet kan förbättras).

4.2 Enkät

En viktig del i kartläggningen av hur väl samverkan och insatserna fungerat har varit att prata med de som direkt berörs av insatserna, i detta fall de som arbetar i Rinkeby tunnelbanestation. En enkät med företrädare för yrkeskategorierna i tunnelbanan har genomförts med syfte att fånga dessa aktörers upplevelse av insatserna. Enkäter har använts för att låta samtliga aktörer som arbetar i tunnelbanan under aktuell period få möjlighet att kommunicera sina upplevelser av situationen, men även hur de olika insatserna som företagits med anledning av aktiviteten/samverkan har upplevts. Det handlar här om att samla in underlag för att skapa en trovärdig bild av aktörernas erfarenheter och upplevelser av de olika insatserna.

Syftet med enkäterna är att lyssna på de som är närmast händelserna och att höra deras berättelser och upplevelser av insatserna och dess resultat, bilder som kan jämföras med och även ställas i kontrast mot samverkansgruppen som inte i samma utsträckning är nära händelsernas centrum, men där båda bilderna samtidigt kompletterar varandra i strävan att skapa en bild av situationen.

Enkätens frågor har förutom bakgrundsvariabler⁴ berört aktörernas allmänna känsla av trygghet, det egna arbetet i Rinkeby men även samverkansgruppens olika insatser mot störande moment i Rinkeby tunnelbanestation och dess närområde. De olika respondentgrupperna har fått samma frågor vilket gör att svaren både kan samköras och jämföras. Enkäten har varit öppen under ca 1,5 månader och fyra påminnelser har skickats ut.

Genom att använda metoden enkät ökar möjligheten att nå många aktörer på kort tid men även möjligheten att själv välja när enkäten ska besvaras (Bryman 2018), och utvärderingen ökar därmed möjligheten att samla in en större mängd material. De aktörer som medverkade i studien fick en länk till enkäten utskickad till sig. Hur denna länk distribuerades skiljde sig något åt, i ett fall fick utvärderarna tillgång till aktörernas e-post medan det i övriga fall skickades en länk med tillhörande informationsbrev till ansvarig arbetsledare som därefter har distribuerade enkäten i sitt interna kommunikationssystem. Utskickarna har skett med hjälp av enkätverktyget Sunet Survey.

⁴ Av de som besvarat enkäten är en övervägande del män (72 procent). En stor del av de svarande är under 40 år (78 procent). Bland dessa respondenter, (yngre än 40 år) är andelen män 52 procent, alltså en lägre andel män än i gruppen som totalt. Nästan 70 procent av de svarande är födda i Sverige, men här är variationen mellan de tre grupperna hög, där gruppen med lägst andel utlandsfödda är 35 procent medan gruppen med högst andel hamnar på 94 procent. I två av svarsgrupperna är det ingen av respondenterna som själva bott i Rinkeby under perioden, medan det i den tredje gruppen är 29 procent som bott i området under aktuell period.

Bearbetning av enkäterna

Enkäten består av frågor med både fasta och öppna svarsalternativ. De fasta svaren har analyserats kvantitativt i datorprogrammen Sunet Survey och SPSS. Körningar har gjorts utifrån respektive yrkeskategori men körningar har även genomförts med samtliga svar gemensamt. På detta sätt kan eventuella variationer mellan yrkeskategorierna synliggöras, vilket kan vara av intresse för att förstå insatsernas resultat och betydelse, men också inför det fortsatta arbetet för att identifiera behov av eventuella insatser och resurser. Körningar har vidare gjorts utifrån olika bakgrundsvariabler såsom kön, ålder, etnicitet men även om respondenten själv utsatts för något brott under ett arbetspass. Resultaten har analyserats i relation till utvärderingens undersökningsområden och mål men även i förhållanden till de teman som intervjuerna gav.

De öppna svarsalternativen har varit följdfrågor till frågorna med fasta svarsalternativen och har därmed ökat möjligheten att förstå olika svarsnyanser och upplevelser som respondenterna gett uttryck för. Svaren med de öppna svarsalternativen har analyserats både kvantitativt och kvalitativt.

Urval

Enkätstudien syftar till att möjliggöra en så hög svarsfrekvens som möjligt från samtlig personal som arbetar i Rinkeby tunnelbanestation utifrån de yrkeskategorier som är representerade i samverkansgruppen. Denna del av studien skulle därmed kunna sägas ha som mål att vara en totalundersökning. Utvärderingen identifierade 5 yrkeskategorier som frekvent befinner sig i tunnelbanan under aktuell period, och samtliga dessa tillfrågades om att delta i enkätstudien. Tre av dessa gav positivt besked och deltog i enkätstudien. Enkäten har sålunda genomförts med tre av de aktörer som frekvent befunnit sig i tunnelbanan under aktuell period. Övriga yrkeskategorier har vi inte lyckats etablera kontakt med.

Svarsfrekvens

Via kontakten med samverkansgruppen har utvärderarna fått tillgång till kontaktuppgifter på personer som arbetar i Rinkeby T-banan från tre arbetsplatser. Samtliga personer som vi fått kontaktuppgifter till har erbjudits att medverka i enkätstudien. Totalt 153 enkäter skickades ut, och efter fyra (4) påminnelser har 69 svar inkommit vilket ger en svarsfrekvens på 49 procent.

4.3 Intervjuer

Intervjuer har genomförts med personer i samverkansgruppen. Intervjuerna har genomförts på platser bestämda av intervjupersonerna, och de har spelats in. Intervjuerna kan sägas vara semistrukturerade (Bryman 2018) där samma mall använts vid varje tillfälle men där intervjupersonerna haft möjlighet att berätta om och lyfta fram andra aspekter än de som intervjun efterfrågat. Under intervjuerna har vi också haft möjlighet att ställa följdfrågor och därmed skapa en fördjupad bild av olika förhållanden som framkommer. Syftet med intervjuerna var att fånga upplevelsen av själva samverkan, av det konkreta arbetet med orsaksanalysen samt att få en bild av olika framgångsfaktorer och utmaningar som identifierades under samverkansprocessen. Intervjuerna ger en bild av den individuella personens upplevelse, och ska hjälpa till att få en samlad bild av det genomförda arbetet i Rinkeby. Förutom att svara på frågor om samverkan har respondenterna även beskrivit hur de upplever att situationen i tunnelbanan förändrats under perioden. Respondenterna, alltså personerna i samverkansgruppen, rör sig alla mer eller mindre i tunnelbanan och samtalar även med den personal som mer frekvent gör så och har därmed en bild av lägesförändringen på platsen.

Bearbetning av intervjuerna

De inspelade intervjuerna har transkriberats och därefter bearbetas i två omgångar. Under den första genomläsningen söktes efter svar och teman som kunde kopplas till utvärderingens frågor men även andra icke avsedda effekter som samverkan och insatserna kan ha gett upphov till. Efter den första genomläsningen tematiserades svaren för att kunna hanteras gemensamt och en ytterligare läsning genomfördes.

Urval

I förteckningen över de deltagare i samverkansgruppen som genomförde orsaksanalysen finns totalt 15 individer som representerar 5 olika organisationer (Polis, FastPartner, Trafikförvaltningen, MTR och stadsdelen). I ett senare skede tillkom ytterligare organisationer såsom Securitas och SOB. Vi har kontaktat företrädare för samtliga yrkeskategorier och alla utom en har medverkat i vår intervjustudie.

Hinder i genomförandet

Insamlingen av empirin mötte vissa hinder, bland annat vad gäller att få kontaktuppgifter till de personer som i enlighet med urvalet skulle medverka i

enkäten. Vidare lyckades vi inte heller, trots upprepade försök, få kontakt med en av yrkeskategorierna i samverkansgruppen.

4.4 Urval, bortfall och generalisering – att använda materialet

I utvärderingen har aktörer som på olika sätt deltagit i samverkansgruppen eller arbetat i Rinkeby tunnelbanestation involverats. Samverkansgruppen har medverkat i intervjuer där fokus har varit samverkansarbetet men där vi även i viss mån efterfrågat deras uppfattning om situationen i Rinkeby tunnelbanestation. De aktörer som på olika sätt arbetat direkt i tunnelbanestation Rinkeby har erbjudits att besvara en enkät.

I en utvärdering är det möjligt att välja olika tillvägagångssätt, material och urval, och det går att finna både för- och nackdelar med samtliga. Genom att använda metoden enkät där vi inte träffar respondenterna missar vi möjligheten att samtala med respondenterna, och respondenterna har heller ingen möjlighet att ställa frågor om specifika delar av enkäten. Utvärderarna har vidare ingen möjlighet att kontrollera enkätrespondenternas förväntningar, förutfattade meningar eller andra faktorer som kan påverka medverkan och/eller svaren (Bryman 2018). En annan risk med att använda enkäter är svarsfrekvensen. Trots fyra påminnelser är svarsfrekvensen inte optimal (49 procent).

Två av målen med samverkan och dess insatser berör fler personer än de som utvärderingen involverat. Exempelvis anges i mål två att man vill "...säkerställa att Rinkeby tunnelbanestation är en trygg plats för alla" och i mål nummer tre att "...Rinkeby tunnelbanestation ska så snart som möjligt vara en plats som alla andra avseende trygghet för medborgarna". I denna utvärdering har inte allmänheten involverats i undersökningen. För en helhetsbild av upplevelsorna hade detta varit att föredra, men av flera skäl var det inte genomförbart. Ett första skäl rör tidsaspekten, utvärderingen pågick under en begränsad tid och fokus fick bestämmas till de aktörer som direkt berördes av insatserna. Ett andra skäl är att det rent etiskt är stor skillnad på att genomföra enkäter med personer i sin yrkesutövning och personer i privatlivet. Det krävs andra former av förberedelser för att närma sig privatpersoner och även en etikprövning. I aktuellt område kan även språket och tillgången till en jämn fördelning av individer utgöra hinder.

Utvärderingen saknar sålunda privatpersoners inställning, och som ovan nämnts har vi vägt in andra aktörers åsikter för att ta reda på hur alla upplever tunnelbanan osv. Det finns sålunda en brist i utvärderingen, och en annan studie rekommenderas att ta ett större grepp kring urvalspopulationen.

När det gäller intervjuundersökningen skulle dessa kunna involvera fler respondenter för att få ett bredare underlag, till exempel de personer som nu enbart getts möjlighet att medverka i enkätstudie. Detta är en fråga om tid och

möjligheter, faktorer som satt begränsningar i denna utvärdering. Syftet med intervjuerna var att skapa en bild av hur samverkansaktörerna upplevt samverkan och tillhörande arbete, och även vilka effekter samverkan haft. Eftersom vi nått en stor del av samverkansgruppen är resultaten representativa för gruppen, men däremot har vi inget syfte att generalisera just detta resultat till en större population.

Att använda antalet anmälda brott som enda indikator på att den faktiska brottsligheten har minskat och att risken för att utsättas för hot och våld därmed också sjunker är inte helt enkelt. Det kan vara så att antalet anmälningar tillfälligt ökar eftersom insatserna trappas upp, eller att var och en vågar anmäla i större utsträckning än tidigare. Det kan också ske en minskning av antalet anmälningar på grund av att ökade oroligheter och hotsituationer medför minskad anmälningsbenägenhet. Detta betyder emellertid inte att den faktiska brottsligheten förändras. I denna utvärdering har vi hanterat denna fråga genom att använda flera olika typer av material såsom både statistik, enkäter och intervjuer vilket kan hjälpa oss att ge en bild av situationen.

Genom att använda olika metoder och material och genom att sätta in dessa i ett större perspektiv där tidigare undersökningar och teoretiska begrepp tydliggör resonemangen, har vi försökt besvara utvärderingens frågor. Utifrån målet med utvärderingen, att undersöka om samverkansarbetet fungerar, om insatserna varit effektiva och situationen därmed förbättras i Rinkeby tunnelbanan, och med grund i det material vi använt, anser vi att vi kan ge en bild av detta, med annat material och andra deltagare kan bilden bli en annan.

4.5 Etiska överväganden

Utvärderingen har följt vetenskapsrådets forskningsetiska principer (Vetenskapsrådet 2017). Principerna sätter ramarna och reglerna för individskyddskravet, det vill säga förhållandet mellan forskare och undersökningsdeltagare och de eventuella intressekonflikter som kan uppkomma mellan individskyddskravet och forskningskravet. Individskyddskravet tydliggörs i följande fyra allmänna huvudkrav på forskningen: informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitetskrav samt nyttjandekravet. Informationskravet innebär att de som ingår i en studie ska informeras om forskningens syfte, den egna delen i forskningen, att de har rätt att när som helst avbryta sin medverkan och att deras medverkan är frivillig. Samtyckeskravet säger att den som deltar gör det på egna villkor, de bestämmer själv över sin medverkan. När det gäller konfidentialitetskravet så innebär det dels forskningsdeltagarnas anonymitet men även att de uppgifter som är ett resultat av intervjuer och enkäter ska behandlas konfidentiellt. Nyttjandekravet innebär bland annat att det material som samlas in om enskilda personer enbart får användas för forskningsändamål.

De medverkande respondenterna har alla informerats om dessa punkter. När det gäller intervjuerna så informerades respondenterna både vid första kontakten och även precis innan intervjun inleddes. Eftersom enkäterna genomfördes via länk kunde vi inte informera respondenterna muntligt utan denna information gavs istället i skriftlig form som respondenterna kunde läsa innan de tackade ja till och inledde enkätstudien. Vi har också varit tydliga med att utvärderingen bedrivs av Lunds universitet, och finansieras av Brottsförebyggande rådet (Brå).

5. Resultat

5.1 Samverkan, samverkansmodell och orsaksanalys

Polisen sammankallade de aktörer som bedömdes ha intressen i tunnelbanan till det första mötet, men gruppen kompletterades efter ett tag med ytterligare yrkesgrupper. Från polisen ansågs det viktigt att få så många aktörer som möjligt involverade och aktiva i arbetet. Tidigare försök hade visat att ensamt arbete sällan är en effektiv modell vid omfattande problematik, och polisen kände själva att det var läge att göra något annorlunda.

Sen tänkte vi att nej, vi kallar in alla parter. Vi måste göra något annorlunda. Vi kan inte så där igen bara köra polisen i två veckor. Det är vad vi har uthållighet till. Sen blir det samma sak igen. (IP 3)

Det första samverkansmötet ägnades åt den orsaksanalys som sedan skulle bli vägledande för hela det fortsatta samverkansarbetet. Orsaksanalys⁵ är ett redskap som framtagits av Brå och som syftar till att stärka det lokala brottsförebyggande arbetet genom ett strukturerat och planerat tillvägagångssätt där sakkunskap, objektiv lägesbild, adekvata åtgärder och utvärdering är grunden. Arbetet i samverkansgruppen har följt den mall som finns och som innehåller följande steg:

- De samverkande parterna tar ett beslut om samverkan genom en samverkansöverenskommelse
- Respektive samverkanspart gör egna förberedelser och tar fram en egen local lägesbild som beskriver problem och resurser
- Utifrån de egna kartläggningarna kommer samverkansparterna överens om en gemensam lägesbild
- Utifrån den gemensamma lägesbilden genomför parterna en orsaksanalys för att identifiera varför de beskrivna problemen uppstår
- Utifrån de identifierade orsakerna formulerar parterna åtgärder och aktiviteter i en åtgärdsplan. Därefter genomför de åtgärdena och det operativa och praktiska arbetet
- Parterna följer upp arbetet.

⁵ Brå (2018).

Att arbeta utifrån denna mall innebar att samverkansgruppen synliggjorde de problem som respektive aktörer upplevde i tunnelbanan, och att därefter kom fram till en gemensam lägesbild. När lägesbilden var på plats, genomfördes därefter, i enlighet med mallen, en orsaksanalys med en efterföljande aktivitetsplan/åtgärdsplan. Till hjälp för att genomföra orsaksanalysen utsågs en processledare från polisen.

Utifrån intervjuerna har det framkommit att det var polisen som tog fortsatt ledningsansvar under hela samverkan. Detta ledningsansvar har inneburit att polisen varit sammankallande, agerat mötesledare och skrivit minnesanteckningar. Detta ansvarstagande, att en aktör så att säga tagit täten och lett gruppen framåt, har enligt den samlade bilden varit viktigt.

Jag tycker det har fungerat bra eftersom det är i polisens lokal, det är de som skickat kallelse, det är de som skriver. Bara sådan här saker kan det bli så här usch nu ska jag kalla in alla. Så på det sättet har det varit väldigt lätt. (IP 5)

Att leda gruppen handlar emellertid inte om att bestämma eller att ha mer mandat än någon annan i gruppen, istället har polisens ansvar rört de rent administrativa frågorna. Det betyder att gruppledaren inte bestämmer eller definierar problem eller lösningar mer än någon annan i gruppen, för samtidigt har det varit avgörande att alla aktörer släppts in och känt delaktighet över det aktuella problemet.

De har ju varit kallande, men det har ju gjorts utifrån allas tankar och idéer. Alla har fått sina röster hörda, på varje möte. (IP 2)

Under det första mötet fick alla deltagare ge en beskrivning av tunnelbanan utifrån sitt perspektiv och sin erfarenhet, och en lägesbild skapades. Vid detta första möte handlade det om att berätta vilka faktorer de olika aktörerna upplevde som problem i tunnelbanan, och även förklara varför det var ett problem. Allt som kom upp på mötet noterades på en whiteboard och klustrades därefter i lämpliga områden. På detta sätt synliggjordes problemen för alla:

Så att när vi hade en whiteboard full som vi liksom klustrade och paketerade ihop men vi hade ett antal, en lång lista på, på saker som vi upplevde som problem. (IP 1)

Det var konkreta problem som kunde åtgärdas av samverkansgruppen som noterades. Exempel på problem som framkom i denna process var: hot och våld mellan unga män med en upplevd ökning av problematiken de senaste 2 månaderna, att hissen används som narkotikahantering, att det inte längre finns någon möjlighet för myndighetsutövning i biljetthallen, att personal från MTR misshandlades, att situationen i tunnelbanan normaliserats, att narkotikaköpare,

både vuxna och ungdomar, kom utifrån, att ungdomens hus hade skyddsstopp, att det förekom fler ordningsstörningar än på andra stationer, att det inte fanns några ordningsvakter från staden i Järva överhuvudtaget samt problem med stängning av stationen och att Securitas inte längre utförde uppdraget.

När alla problem var “uppe på bordet” diskuterade gruppen igenom dem ett och ett utifrån vad de olika problem berodde på, och vilka orsaker till problemen som kunde identifieras. I detta arbete valde gruppen att ta upp alla bakomliggande orsaker, men att därefter fokusera sina insatser på orsaker som kunde åtgärdas av samverkansgruppen. Gruppen bortsåg medvetet och aktivt från orsaker som krävde längre och mer omfattande insatser.

Vi gjorde också så att vi delade upp det i långsiktiga orsaker och kortsiktiga. Alltså allt utifrån fattigdom, segregation osv och till mer korta.
(IP 3)

Det inledande arbetet med problem- och lägesbild samt orsaksanalys har av flera aktörer i samverkansgruppen bedömts vara av stor betydelse för det fortsatta arbetet, både för att alla fick komma till tals och ge sin bild av situationen och därmed kände en delaktighet, men även för att det blev ett gemensamt ägande av frågan och en delad lägesbild. Just den gemensamma inledningen och lägesbilden återkommer ofta som en grund till att samverkan fungerade. Den gemensamma lägesbilden saknades inledningsvis, istället fanns en förväntan på att polisen skulle lösa situationen i tunnelbanan, och att de problem som fanns kunde lösas polisiärt. De olika förväntningar förekom både mellan de olika aktörerna men även på vad som skulle uppnås, förväntningar som inte stämde överens med det ansvar som de olika aktörerna kunde ta. Framförallt har detta handlat om den förväntan som fanns på polisen att lösa situationen.

För det var så att alla tittade på oss och tänkte att det här var inte deras problem. Det var ju polisens problem. Om vi har det här säkerhetsläget är det bara polisens problem. Lös det. (IP 3)

Det var sålunda först när alla orsaker och aktiviteter visualiserades som det framstod som ett gemensamt ansvar, och just detta moment har setts som betydelsefullt för den fortsatta samverkan. Ett resultat av detta tillvägagångssätt var därmed att det blev väldigt tydligt att de problem som fanns i Rinkeby tunnelbanestation var hela gruppens ansvar att lösa. En ensam aktör har inte styrka, medel eller kunskap nog att genomföra detta ensamma och se till så att läget i Rinkeby förändrades.

Så jag tycker att i det stora hela, sammanfattningsvis, det har varit bra samverkan där alla har verkligen engagerat sig för att vi ska förstå

vad är det vi behöver göra. Vilka åtgärder behöver vi göra tillsammans. Alla måste ta ägarskap för det här påverkar oss alla. (IP 9)

När orsaksanalysen var färdig, skapades en aktivitetsplan i vilken alla insatser som de olika aktörerna ansvarade för noterades. Återigen blev det en tydlig visualisering av aktörernas olika ansvar, och ett tydliggörande av att det krävs ett gemensamt ansvarstagande för att lösa situationen.

Efter det första mötet träffades samverkansgruppen varje vecka på onsdagar kl 09.00-10.00. Dagordningen var alltid densamma, bland annat fick samtliga deltagare vid varje tillfälle ge sin beskrivning av aktuell situation och även berätta om de uppgifter och aktiviteter som man tagit ansvar för vid föregående möte var genomförda. Vid varje möte beslutades vid behov om nya aktiviteter som därefter kontrollerades vid nästkommande möte. Detta tillvägagångssätt, att noga återkoppla och ”kontrollera” så alla tog sitt ansvar, ansågs som en effektiv metod för att genomföra de aktiviteter som gruppen gemensamt beslutat om men som de enskilda aktörerna ansvarade för att genomföra.

Och då blev det så att i och med att man var uppsatt på den här listan så kunde man inte krypa undan utan då var det, alla fick ju sitt eget ansvar att ta hand om. (IP 4)

Sammanfattningsvis var aktörerna i samverkansgruppen överens om att samverkan kring Rinkeby tunnelbanestation fungerat väl. Detta gäller både när det kom till själva samverkan och mötena i sig men även den samverkansmodell som använts. En avgörande faktor var ett tydligt ansvarstagande där polisen tog det administrativa ledningsansvaret men vidhöll en tydlig ansvarsfördelning i kombination med ett gemensamt ansvarstagande.

5.2 Framgångsfaktorer

En stor del av aktörerna har tidigare erfarenhet av samverkansarbete som av olika anledningar havererat, och under intervjuerna ombads respondenterna reflektera över varför samverkan kring Rinkeby tunnelbanestation fungerat. Ett antal förklaringar utkristalliserades i respondenternas svar, där en gemensam bild är att utgångspunkten för samverkan var vetskapen om att det skulle bli oerhört stora konsekvenser för samhället om problemet inte löstes. Med det som utgångspunkt har flera olika framgångsfaktorer identifierats. *För det första* angavs den samverkansmodell som användes samt att det i detta arbete fanns en tydlighet i lednings- problem- och ansvarsfördelning med gemensamt ansvarstagande. Dessa faktorer har redogjorts för ovan under 5.1 “Samverkan, samverkansmodell och orsaksanalys”. *För det andra* handlade det om att aktiviteten var prioriterad för deltagande organisationer, det fanns medel att använda för insatserna samtidigt

som personerna i samverkansgruppen hade det mandat som krävdes för aktivt deltagande. *Vidare* har den kommunikation som möjliggjorts genom samverkansgruppen angetts som en viktig beståndsdel i arbetet.

Stora konsekvenser för samhället

I de berättelser vi fick ta del av beskrevs en orolig och otrygg situation i Rinkeby tunnelbanestation. Det rörde sig till exempel om skenavrättning, personal som tvingades utföra tjänster till kriminella personer som befann sig i tunnelbanan och inte minst en helt öppen droghandel. På grund av denna situation var risken för skyddsstopp överhängande. Ett skyddsstopp skulle innebära att Rinkeby tunnelbanestation stängde, och att människor inte skulle kunna använda stationen för till exempelvis resor till och från jobbet. Insikten att hela området skulle drabbas och att många oskyldiga skulle påverkas, både personligen och ekonomiskt, var en av anledningarna till att alla gjorde sitt bästa för att samverkansprojektet skulle fungera.

Jag tror att det tyvärr var så att det blev tillräckligt dåligt för tillräckligt många vilket gjorde att nu fanns det ingen annan väg att gå. (IP 6)

Förutom att en nedstängning av tunnelbanan skulle drabba oskyldiga personer och sätta hela området i "karantän" fanns även en medvetenhet om att ett misslyckande skulle kunna lyftas fram av media.

De ville via facket, fackombuden, ville ju sätta skyddsstopp för det här, stänga tunnelbana. Du kan tänka dig vilken medial bomb det skulle vara. Så vi var alla väldigt på att det absolut inte fick, det skulle vara förödande för hela Rinkeby. (IP 4)

Ett exempel utgjorde ordningsvakterna, vilket fått till följd att stationsvärdarna vid tillfälle fått låsa stationen själva. Vidare hade Rinkebyskolan tidigare haft skyddsstopp på grund av hotsituationen för sin personal. Just detta skyddsstopp uppmärksammades av flera respondenter eftersom det ansågs bidra till att ungdomarna som normalt var i skolan samlades i tunnelbanan och torget, de behövde andra ställen att hänga på.

Rinkebyskolan som ligger i närheten, de hade precis, eller några veckor innan haft skyddsstopp på sin verksamhet på grund av hotsituationen på deras personal. Så det gjorde att den här platsen som ungdomarna normalt kunde hänga på inte var där. (IP 1)

Det var också viktigt att lyckas för att så att säga visa området (Rinkeby) att något görs och ett bakslag inte betyder att samhället överger området. Ett litet tag innan

aktuell samverkan hade polisen och Trafikförvaltningen försökt genomföra insatser i området, men utan större framgång och de fick lämna området igen.

Och sen körde vi igång och ordningsvakter började patrullera i Tensta, Hjulsta och Rinkeby. Tensta och Hjulsta gick bra, och Rinkeby gick inte bra. Vi fick, de blev stenkastade och det var förskräckliga incidenter. (IP 3)

Flera av intervjupersonerna pratade under intervjuerna även om en normalisering av situationen i Rinkeby, både när de kommer till de händelser som utspelade sig där men även en del av aktörernas agerande. Som tidigare nämnts hade situationen i tunnelbanan under senare år successivt förvärrats och ordningsvakterna kunde inte utföra sina arbetsuppgifter vilket fick till följd att de kriminella aktörerna huserade förhållandevis fritt och även hotade personalen på olika sätt. I detta sammanhang framkommer att liknande situationer aldrig hade kunnat fortgå någon annanstans, men i Rinkeby var det vardag, och hade på något sätt normaliserats.

Vi kan inte, det här är så pass allvarligt så att, vi har blivit normaliserade i det här. Alltså vi har gulvästar som blir upphotade på det här sättet. Det är, det här skulle vi inte tolerera någon annanstans. (IP 3)

Situationen i Rinkeby med kriminella aktörer som kunde husera fritt fick till följd att aktörerna som arbetade i tunnelbanan fick hitta strategier för att kunna utföra sina arbetsuppgifter, något som framgick av både intervjuer och enkäter. Strategierna kunde innebära att låta bli att anmäla, att tillåta saker som inte skulle tillåtas någon annanstans eller att utföra tjänster av olika slag.

Däremot har ju deras beteende blivit normaliserat på många sätt också. Eftersom de är i Rinkeby. På flera sätt. De har kanske varit tvungna att jobba på ett annat sätt än vad de önskar för att kunna hantera ungdomarna. Kanske inte säga till lika hårt, vara tillåtande i vissa tillfällen där de inte skulle varit det på andra ställen osv. (IP 10)

Genom de svar vi fått ta del av har sålunda en bild av en allvarlig situation i Rinkeby framträtt, och utan förändring skulle konsekvenserna kunna bli omfattande. Det handlade om en förtroendefråga i förhållande till befolkningen i Rinkeby men även om att många människor skulle påverkas om skyddsstoppet blev verklighet. Behovet av förändring handlade också om att bryta den normalisering som sakta skett av läget i tunnelbanan, och att till exempel börja anmäla som på andra ställen inte hade tolererats. Med denna vetskap som startpunkt skulle samverkansgruppen lösa situationen, och i intervjuerna har några avgörande framgångsfaktorer utkristalliserats.

Gruppens sammansättning

En tydlighet i lednings-, problem- och ansvarsfördelning med kollektivt ansvarstagande var tillsammans med det akuta läget två viktiga faktorer som samverkansgruppen angett som betydelsefulla för att samverkansarbetet blev framgångsrikt. Ytterligare framgångsfaktorer är gruppens sammansättning där både de medlemmar som ingick och deras mandat var av betydelse. Till skillnad från tidigare försök att lösa situationen i Rinkeby bjöds alla aktörer med aktivitet i Rinkeby in till samverkan. Det innebar att gruppen kunde angripa situationen från flera håll och även lyfta fram relevanta problembilder under orsaksanalysen. Det var inte bara polisens eller MTR:s perspektiv som kom fram, utan fastighetsägare, ordningsvakter och övriga aktörer fick ge sin bild av situationen.

Alla relevanta aktörer, berörda aktörer har varit på plats. Det tror jag har varit en nyckel. (IP 7)

Vidare, så var de personer som var aktiva i samverkansgruppen personer som både hade rätt mandat att fatta de beslut som behövdes, men samtidigt hade koppling till ”golvet” och en förståelse för de arbetsuppgifter som utfördes i tunnelbanan och de behov som fanns.

Här är det som att man nått den här gyllene punkten där man har tillräckligt för att ta beslut och tillräckligt nära för att se vad som verkligen händer och behöver göras. (IP 7)

Situationer och ärenden som uppkom vid de olika samverkansmötena kunde därmed lösas på plats, utan att ta hem frågan till den egna organisationen. Detta bidrog till att samverkansgruppen kunde arbeta effektivt vid varje möte, och så att säga beta av de olika insatser som beslutats om som en del i samverkansarbetet.

Att samla flera organisationer visade sig även vara lyckosamt för en förståelse för varandras uppdrag och problembilder. Som tidigare nämnts lyfte alla samverkansdeltagare sin lägesbild vid varje möte, och detta skapade en större förståelse inom gruppen för varandras uppdrag och utmaningar, men också att diskussioner och kompromisser kunde komma till stånd.

Just den här konstellationen där alla involverade fick komma till tals. För man har olika infallsvinklar på problemet, så det tyckte jag var väldigt bra. (IP 4)

Ett sådant exempel är en av ingångarna i Rinkeby tunnelbana som orsakade stora problem i tunnelbanan, men som också ledde till långa diskussioner i samverkansgruppen. De olika samverkansaktörerna hade olika behov eftersom de utgick från olika uppdrag och intressenter såsom resenärer, handlare, befolkningen i allmänhet osv.

Som vissa grejer, jag tänker stängning av den bakre tunnelbanedörren. Det har varit en sådan här ständig diskussion under tiden. (IP 7)

Efter många och långa diskussioner kunde gruppen komma fram till en kompromiss som fler i gruppen kunde acceptera än det första förslaget. Öppna diskussioner och förståelse för varandras uppdrag underlättade enligt respondenterna detta arbete.

Gruppens sammansättning kan därmed utifrån intervjuunderlaget sägas ha lagt grunden för en förståelse för de olika organisationernas uppdrag och ansvar, men även för öppna diskussioner och beslutsfattande.

Kommunikation

En ytterligare framgångsfaktor med samverkansmodellen var att de olika organisationerna utvecklade en närmare kommunikation vilket förenklade samarbetet. Tidigare kunde kommunikationen mellan organisationerna ske i formella kanaler, men med samverkansmodellen uppmuntrades både mer frekvent kontakt och en kortare kommunikationsväg mellan relevanta personer. En fördel med en tätare kontakt mellan organisationerna var att praktiska detaljer i det vardagliga arbetet kunde lösas snabbare och effektivare.

Så, jag och polisen vi hade ju förutom mötet så hade vi nog jag vet inte hur många men vi mailade och pratade i telefon nästan varje dag. Och det var allt ifrån ordningsvaktspatrullerna har gjort så här, varför gjorde de så, är det något som behöver lyftas. (IP 10)

I intervjuerna framkommer också att tack vare samverkansmodellen kunde nyckelpersoner ha direktkommunikation med varandra vid insatser.

Så småningom började ordningsvakterna. Vi arbetsledde dem i stor utsträckning på platsen. Vi hade löst egentligen kommunikationsproblem genom att vi fick en av deras radiosystem som gjorde att vi kunde prata direkt med dem. (IP 1)

När kommunikationsvägarna blev tydliga och mer direkta och användes vid både insatser och uppdateringar var det en bekräftelse på att Rinkeby tunnelbanestation var ett gemensamt projekt med delat ansvarstagande och att de olika aktörerna kunde förlita sig på varandra.

Helt plötsligt började aktörer prata direkt med varandra. Och helt plötsligt ställde man ju krav på polisen och vi kunde ställa krav på andra. Så det blev ju ett kollektivt gemensamt ansvarstagande för problematiken. (IP 1)

Ytterligare en framgångsfaktor som kan identifieras i samverkansarbetet är således kommunikationen i gruppen, en annan är samverkansorganisationernas prioritering av arbetet.

Prioriterad aktivitet för respektive organisationer

Från intervjuerna framkom att samverkansarbetet, framförallt initialt, krävde både tid och ekonomi för att genomföras fullt ut. Deltagarna i samverkansgruppen träffades varje vecka under en period om några månader, därefter minskades mötenas frekvens successivt. Huvuddelen av gruppmedlemmarna var inte stationerade i eller i närheten av områdena där möten hållits, så restid ska adderas till mötestiden. För de personer som ingått i samverkansgruppen har det inneburit omprioriteringar av tid, så att mötena varje onsdag har kunnat genomföras, och för att kunna medverka fullt ut krävs i längden ett stöd från den egna organisationen så att tiden som krävs för samverksprojektet kan säkras. Samtliga deltagare i samverkansgruppen har angett att de upplever att stödet från den egna organisationen varit omfattande.

Min chef sa prioritera, ta det. Så till och med vi var båda två där i början. Vi prioriterade det framför ledningsgruppsmötena som han ska hålla själv. Sen när han släppte det mer och mer så sa han att du prioriterar så långt det går. Så hela vägen, inga konstigheter. (IP 9)

Förutom att få stöd för det egna arbetet i samverkan har även det ekonomiska stödet för de olika insatser som orsaksanalysen utmynnade i varit starkt i organisationerna, något som bidragit till att aktörerna vågat satsa på samverkan.

När vi startade igång då visste ju både vår organisation och polisen att vi skulle få mer resurser och polisen att de skulle få mer resurser egentligen. Då kommer ett initiativ som gjorde att vi kunde gå in med mer muskler helt enkelt. Och vi visste att vi kunde var kvar längre och kan planera in insatser på sikt, inte bara några veckor. (IP 10)

När det gäller de personer som arbetat i Rinkeby tunnelbanestation har insatser som dubbelbemanning och ökad närvaro varit aktuellt, och det har krävts att resurser tagits från områden men även extra personaltid.

Det var mer, det här behöver vi göra. Vi behöver lägga resurser för det här. Det kommer kosta oss, det vet vi, men då får vi stå ut med kostnaden. Då får vi hantera det. Så alla gjorde det. (IP 9)

Den extra personaltid som respektive organisation lagt ner har inte varit möjligt att ta fram, men utifrån de siffror vi fått från en organisation handlar det om mångmiljonbelopp under aktivitetens mest intensiva tid. Det är inte någon av

samverkansaktörerna som uttryckt frustration eller missnöje med stödet från den egna organisationen, varken när det gäller tid eller resurser, och alla upplevde att Rinkeby tunnelbanestation var högt prioriterad.

Och det som var mest slående var att det var fokus på Rinkeby, ingenting annat. Vi pratade bara om Rinkeby. Vi försökte hela tiden fånga upp hur har det gått, hur har det gått mot föregående möte, vad ser vi för åtgärder, vad kan man göra mer, finns det något annat. (IP 4)

När det gäller stödet från den egna organisationen som framgångsfaktor har det enligt intervjupersonerna sålunda varit viktigt och bidragit till att tid kan läggas och även att aktörerna kan och vågar satsa på samverkan och insatser.

5.3 Insatser

Under det första mötet, när samverkansgruppen genomförde orsaksanalysen, kom gruppen överens om ett antal insatser som var konkreta och tydligt kopplade till en ansvarig organisation/person. I detta arbete separerades sådana orsaker som samverkansgruppen kunde lösa direkt med orsaker som berodde på långvariga faktorer såsom exempelvis trångboddhet, arbetslöshet och social utsatthet och som samverkan inte kunde lösa där och då. Insatserna som samverkansgruppen beslutade om bestod både av förändringar i tunnelbanestationen och personalförändringar.

Med den situationella preventionen som utgångspunkten var det viktigt att man förändrade den fysiska platsen för att förhindra eventuella brott. Här blev kamerabevakning av området en viktig komponent som kompletterade polis- och ordningsvaktspatrull. Det fanns delar av området, i tunnelbanan och i gallerian, som var obevakade där det exempelvis kunde gömmas narkotika och här installerade man kameraövervakning. Andra insatser på platsen var olika ombyggnationer för att förhindra knarkgömmor och stängning av en utgång vid vissa tider.

När det gäller personalförändringarna var som tidigare redogjorts för situationen i Rinkeby initialt kritisk, och ordningsvakterna hade inte kunnat utföra sitt arbete i Rinkeby tunnelbanestation på flera år. De aktörer som fanns kvar, förutom servicepersonalen, var relationsskapande och saknade befogenhet att ingripa. Detta betydde att stationsvärdarnas arbetssituation var utsatt och otrygg, och det var också dessa situationer som flera gånger orsakat risk för skyddsstopp. Det har i både enkäter och intervjuer getts uttryck för att de kriminella personerna som uppehöll sig i tunnelbanan tagit över stationen, och att de yrkespersoner som var kvar fick hitta strategier för att kunna och våga utföra sina arbetsuppgifter. Ett exempel var att stationsvärdarna under en längre tid hade tvingats utföra olika

former av servicetjänster för de kriminella personerna som uppehöll sig i tunnelbanan.

Och spärrvakterna var ju helt livrädda och var ju också en del i det här att de blev mer eller mindre tvingade att utföra tjänster i kuren. (IP 3)

Det som tidigare nämnts om utökade resurser fick även betydelse för vilka insatser samverkansgruppen kunde och vågade satsa på. Eftersom gruppen visste att de hade stöd från sina respektive organisationer, både ekonomiskt och personalmässigt, kunde man satsa på insatser som behövde pågå under en längre tid, och inte enbart en kortare period som vanligtvis sker. Detta var viktigt för att kunna visa området att det var allvar, att det var en varaktig insats för att ta tillbaka tunnelbanan och att polisen och ordningsvakterna inte skulle försvinna efter en vecka.

När vi startade igång då visste ju både vår organisation och polisen att vi skulle få mer resurser och polisen att de skulle få mer resurser egentligen. Då kommer ett initiativ som gjorde att vi kunde gå in med mer muskler helt enkelt. Och vi visste att vi kunde var kvar längre och kan planera in insatser på sikt, inte bara några veckor. (IP 10)

I den enkät som genomfördes med personer som arbetar eller arbetat i Rinkeby tunnelbanestation under aktuella år har en bild av en orolig situation framkommit, men också en bild av att stora förändringar skett. Det finns en stor medvetenhet om att ett större samverkansarbete genomförts och 91 procent av de svarande har angett att de har vetskap om denna samverkan. De förändringar som respondenterna upplevt rör bland annat ökad polisiär närvaro, ordningsvakter på plats samt att den öppna narkotikaförsäljningen och brukarna har försvunnit.

En insats som flertalet i samverkansgruppen lyft är den särskilda insats som genomfördes inför ordningsvakternas återinträde i tunnelbanan. På grund av den hotfulla situationen i tunnelbanan hade som tidigare nämnts ordningsvakterna inte kunnat utföra sitt uppdrag på platsen, och de hade under flera år varit helt frånvarande. För att ändra på detta arbetade samverkansgruppen med två insatser, högre polisiär närvaro samt utbildning av de ordningsvakter som skulle stationeras i Rinkeby. Inledningsvis arbetade polisen utan ordningsvakterna, och detta första steg handlade om att ta tillbaka kontrollen och auktoriteten. Första veckorna var det ett intensivt arbete med många PL13 ingripande för polisen, men upplevelsen var att det lugnade ner sig inom loppet av några veckor.

Första veckan, veckorna är det ju otroligt många. Och sen ser man ju att det minskar drastiskt. (IP 3)

Anledningen till att polisen arbetade ensamma var att ordningsvakterna inte kunde möta de situationer som fanns på platsen. Det fanns en oro att ordningsvakterna

skulle råka illa ut, och under de senaste åren hade alltid mer än en patrull skickats till Rinkeby om det blev aktuellt. Ordningsvakterna hade helt enkelt inte tillräckligt med auktoritet i området för att lösa de situationer som uppstod.

Det var ju vi tvungna att göra men vi kan inte möta det våldskapitalet som finns. Vi har inget att möta det med. Därför behöver vi polisen. (IP 10)

Under denna inledande aktivitet var det viktigt att visa att detta, till skillnad mot tidigare försök att förändra situation, var en aktivitet och insats som skulle hålla ut tills problemet var löst. Tidigare insatser hade hållit ut några veckor, och så fort det avslutades återkom de kriminella aktörerna och aktiviteterna till tunnelbanan.

Inför ordningsvakternas återinträde skapade polisen en utbildning för ordningsvakterna, och de ordningsvakter som var aktuella handplockades av Trafikförvaltningen och utbildades av polisen. Under samverkanstiden användes därefter alltid minst en särskilt utbildad ordningsvakt.

Vi vill inte ha ordningsvakter som förvärrar situationen. Vi vill ha ordningsvakter som ändå har förståelse för att det är en dialog det handlar om. Det handlar inte om att vi ska stå där och spänna musklerna. Här handlar det om att vi är där och förstår situationen men samtidigt ska vi ha ett förhållningssätt att ha en dialog och prata. Då kom vi fram till i samverkan, vi behöver utbilda ordningsvakter. (IP 9)

Det fanns en del dåliga erfarenheter att dra lärdom av, och för samverkansaktörerna var det viktigt att ordningsvakterna inte förvärrade situationen genom fel arbetssätt. När polisen återtagit kontrollen av tunnelbanan var det dags att successivt låta ordningsvakter börja arbeta i tunnelbanan igen, och att det mandat och den respekt som polisen initialt vann skulle överföras på ordningsvakterna så att poliserna skulle lämna platsen så fort som möjligt. Det fanns inget intresse av att ha en ständig polisbemanning i tunnelbanan, utan man ville att läget skulle gå tillbaka till det normala. Denna process, från det att polisen började bemanna stationen till dess att ordningsvakterna kunde börja jobba med polisen uppfattades gå ganska snabbt.

Men, nej men det gick rätt snabbt där och sen började ordningsvakterna jobba tillsammans med polisen. Hand i hand. Och sen successivt så drog vi spännbandet längre och längre. Att de var med men höll sig i bakgrunden. Var i närområdet osv. (IP 3)

Insatser och förändringar genomfördes således både av den fysiska miljön och av personalnärvaron. Alla insatser hade direkt koppling till den problem/lägesbild som initialt skapades utifrån orsaksanalysen.

5.4 Olika insatsers betydelse för en förändrad situation i Rinkeby tunnelbanestation

Hela samverkansgruppen har varit överens om att det varit en positiv kraft att kunna tydliggöra problem, orsaker och insatser. Alla organisationer som haft företrädare i samverkansgruppen har varit aktiva med insatser, och detta ansvar har som ovan nämnts varit en del i att alla känt delaktighet och engagemang, att alla kan bidra med något. Tidigare försök att få bukt med situationen i Rinkeby har bara klarat av att upprätthålla ordning en kortare period, eftersom insatserna då varit beroende av en enskild aktörs insatser.

I detta samverkansprojekt har ett antal olika insatser använts för att förändra situationen i Rinkeby tunnelbanestation. Samverkansgruppen lägger stor betydelse vid polisens initiala insatser, men är samtidigt huvudsakligen överens om att det är summan av alla insatser som varit avgörande för att återta kontrollen av tunnelbanan.

Alltså jag tror att det finns ingen enskild insats som hade klarat av det här själv. Det gör det inte. Det är summan av allting som gör att vi kommit dit vi har. Men, med det sagt så tror jag att alltså utan den initiala polisiära närvaron hade vi kunnat göra allting annat men det hade inte haft någon effekt. (IP 6)

Den polisiära närvaron är även något som betonas i enkätsvaren där huvuddelen av respondenter anger att en hög polisiär närvaro är betydelsefullt för att känna trygghet under sina arbetspass i Rinkeby tunnelbanestation, men även att det är en av de saker som de tydligt märkt av under samverkan. Utifrån enkät- och intervju svaren tecknas en bild av stora positiva förändringar och när det gäller samverkansgruppen ges en enhetlig bild av insatsernas effektivitet, och att detta påverkat förändringen i Rinkeby.

Det har hänt väldigt mycket. Det har blivit en trygg plats i tunnelbanan, från att ingen har velat gå igenom där. (IP 8)

En av insatserna bestod i att polisen initialt jobbade bredvid ordningsvakterna. Ordningsvakterna hade inte kunnat utföra sitt uppdrag i tunnelbanan på många år, så detta var en första viktig åtgärd för att ta tillbaka makten och området. Snabbt, inom en månad, märktes stora skillnader och den öppna drog försäljningen försvann, samtidigt som polisens närvaro successivt kunde minskas.

Så att de (ordningsvakterna, utvärderarnas kommentar) har varit helt frånvarande i den delen av tunnelbanesystemet. Men att polisen själva stod där initialt till att ordningsvakterna började jobba med oss, då gick vi vid sidan om varandra, till att vi utbildade ordningsvakter i det lokala arbetet

till att så småningom kunde ordningsvakterna börja arbeta självständigt på platsen med gummibandsprincip. (IP 1)

Samverkansgruppen är även överens om att det huvudsakligen uppfattats som positivt av allmänheten, det vill säga de personer som rör sig i Rinkeby till vardags.

...och de flesta (allmänheten, utvärderarnas anm) ska jag säga, 90 procent av alla, tycker att wow det har blivit mycket mycket bättre. (IP 4)

Detta har även getts uttryck för i enkätsvaren.

Allmänheten har varit fram och tackat för vår närvaro och sagt att det är en skönare plats att vara på. Dom har även sagt att dom känner sig säkra med att släppa iväg sina barn själva till tunnelbanan.

Medan samverkansgruppen inte har själva tunnelbanan som sin arbetsplats är det annorlunda med de personer som medverkat i enkäten, och som faktiskt ska utföra sina arbetsuppgifter i en situation med stora kriminella inslag. Eftersom dessa personer rör sig i stationen dagligdags är deras svar angående situation i tunnelbanan särskilt intressant; det är de som upplevt situationen. En fråga i enkäten handlade om huruvida de som arbetet i Rinkeby tunnelbanestation under samverkansstiden 2018–2019 upplevt någon förändring, och 94 procent av de svarande (64 av 68/aktuell fråga) ansåg att en positiv förändring skett vad gäller närvaron av kriminella och/eller störande aktiviteter, och att det till skillnad mot innan insatsen nu går att utföra sitt arbete. En vanlig kommentar i enkätsvaren tar upp att ”hänget” har försvunnit, och att det numera är tryggare att vara där.

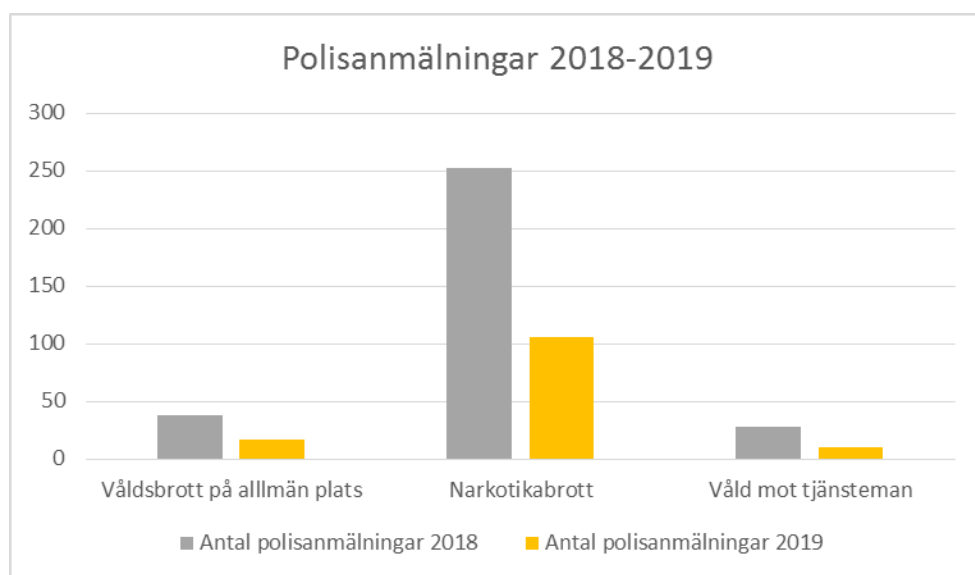
Ja det har blivit en positiv förändring, och de kriminella och andra ungdomar har nästan helt slutat "hänga" i tunnelbanans biljetthall och vid ingången.

Om de olika yrkeskategorierna jämförs syns ingen direkt skillnad, utan alla ger uttryck för en positiv förändring. De förändringar som anges är att narkotikaförsäljningen har flyttat ut och stationen upplevs som en lugnare och tryggare plats än innan insatserna men även att fler kvinnor och barn och vad som benämns som ”vanligt folk” nu ses i tunnelbana.

5.5 Situationen i Rinkeby – Trygghet och risken att utsättas för våld och hot

I den här utvärderingen har vi som ovan nämnts använt flera olika metoder för att ringa in och få en bild av de tre mål som samverkan haft. För att kunna utvärdera målet att de som arbetar på platsen ska göra det utan risk för att utsatta för våld och hot och känna en trygghet, användes både statistik och resultaten från enkäterna och intervjuerna.

Ett sätt att undersöka risken att utsättas för brott är att utgå från de brottsanmälningar som skett för området. I den statistik vi har tillgång till har en kraftig minskning av antalet polisanmälningar skett mellan 2018 och 2019.



Figur 1 Polisanmälningar 2018–2019

I brottskategorin våldsbrott på allmän plats ser vi en dryg halvering av anmälda brott, från 38 anmälda brott år 2018 till 17 anmälda brott år 2019. Framförallt ser vi en betydlig minskning i antal fall av misshandel utomhus av män över 18 år där offer och gärningsperson är obekanta med varandra, från 13 anmälda fall 2018 till 3 anmälda fall 2019. I brottskategorin narkotikabrott har det också skett en avsevärd minskning i antal anmälda fall. Det totala antalet anmälda narkotikabrott sjönk från 253 fall 2018 till 106 fall 2019. Den största förändringen i narkotikastatistiken mellan åren 2018 och 2019 avsåg narkotikainnehav och narkotikabruk, där antal anmälda fall sjönk med 58 procent respektive 64 procent. Statistiken tittar också på kategorin våld mot tjänsteman, som innefattar våld mot

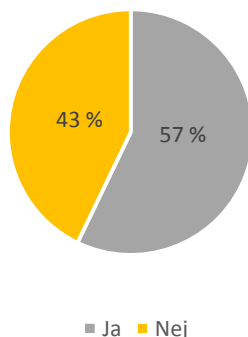
polisman, våld mot ordningsvakt, övriga fall av våld mot tjänsteman samt hot eller förgripelse mot tjänsteman. Antal fall i dessa brottskategorier har sjunkit från 18 fall år 2018 till 5 fall 2019. Den andra typen av brott mot tjänstemän under yrkesutövning, våldsamt motstånd, halverades mellan 2018 och 2019 (från 10 anmälda fall 2018 till 5 fall 2019). Brottskategorierna våld mot polisman samt hot och förgripelse är där antalet anmälda fall har minskat mest mellan 2018 och 2019. Den förra kategorin gick från 5 anmälda fall 2018 till inga fall anmälda 2019 och den senare kategorin från 9 anmälda fall 2018 till 4 anmälda fall 2019.

Det kan även ses en tydlig minskning av antalet trygghetsärenden under perioden innan och efter samverkansinsatserna, men enbart om ordningsvakterna exkluderas. När ordningsvakterna, som en del av insatserna, åter började arbeta i tunnelbanan ökade antalet trygghetsärenden.

Dessa siffror kan tolkas på olika sätt. Vi har valt att kombinera trygghetsärendena med polisanmälningar samt enkät- och intervjuvaren och då framträder en bild av att det handlar om en verklig minskning av antal kriminella och hotfulla aktiviteter i Rinkeby tunnelbanestation. Ökningen av antalet trygghetsärenden av ordningsvakterna tolkas istället som att det fanns aktörer på plats som vågade anmäla händelser som pågått hela tiden.

Utifrån svaren som framkom under intervjuerna med samverkansgruppen kan en positiv bild av förändring ses. Detsamma gäller enkätsvaren, och förändringar som lyfts fram här är att det blivit mindre "häng" i tunnelbanan, att narkotikaförsäljare har försvunnit och även ordningsstörande individer generellt. Trots en överlag positiv bild av förändringarna i tunnelbanan är det fortfarande en hög andel (74 procent, 50 av 68 svarande) som i större eller mindre utsträckning anger en oro utsätts för brott under sina arbetspass i Rinkeby tunnelbanestation, och över hälften av de svarande (57 procent, 36 av 63 svarande) angav också att de utsatts för brott under tjänst i Rinkeby.

Har du utsatts för brott under din tjänst i Rinkeby tunnelbanestation



Figur 2 Utsatthet för brott under arbetstid

Den typen av brott som aktörerna utsätts för varierar, men vanligt förekommande är verbala hot innehållande allt från dödshot mot sig själv men även hot mot familjen, men även fysisk utsatthet som knuffar, stenkastning och försök till grov misshandel förekommer. När det gäller utsatthet för brott kan ses en viss skillnad mellan de olika yrkeskategorierna där personalen från TC har en högre andel brottsutsatta (82 procent, 14 av 17 av svarande) än personalen från MTR (38 procent, 6 av 16 svarande) och polisen (53 procent, 16 av 30 svarande). Det finns emellertid inget enkelt samband mellan att utsättas för brott under sina arbetspass och oron för att göra det, och en inställning att vissa saker hör ens yrkeskategori till kan skönjas. Exempelvis anger en ordningsvakt att:

Då jag arbetar som ordningsvakt blir det naturligt att jag under arbetet utsätts för våld och hot, det är ju det vi jobbar mot. Har däremot aldrig känt mig utsatt eller otrygg för egen del där.

Utöver de fysiska förändringar som påverkar trygghetskänslan och den positiva förändringen som skett i tunnelbanan så är det flera olika faktorer som påverkar hur aktörerna upplever sin arbetssituation. I de öppna svaren anges till exempel en oro för att vissa personer som är på väg ut från fängelset kommer att skapa ny oro. Vidare har 94 procent av de svarande (64 av 68) angett att de i större eller mindre utsträckning är oroliga över brottsligheten i samhället i stort (inte Rinkeby speciellt), siffror som skiljer det sig åt mellan män och kvinnor där männen i högre utsträckning angett att de i större är orolig över brottsligheten i samhället i stort (38 procent av männen, 24 procent av de svarande kvinnorna). Det är däremot förhållandevis fler kvinnor som angett att de är oroliga i viss utsträckning.

När det gäller oron att utsättas för brott under de senaste 18 månaderna har 41 procent av de svarande (28 av 69) angett att så är fallet, och i de öppna svaren som följde på denna frågan framkom att det dels hade med arbetet i Rinkeby att göra, men även att man var rädd att bli igenkänd utanför jobbet. 56 procent av de svarande (39 av 69) har vidare angett att de tidigare utsatts för brott, när respondenterna utvecklat dessa svar har de blandat brott både från privatlivet och inom ramen för sitt yrkesutövande.

Huvuddelen (89 procent) av de svarande anger att en viktig insats för trygghetskänslan på arbetsplatsen (Rinkeby) är att fler poliser/ordningsvakter är i rörelse, men även insatser som bra belysning är av betydelse. Framförallt uttrycks det bland respondenterna som arbetade i tunnelbanan att mer närvaro av polis och ordningsvakter var viktig för känslan av trygghet i situationer som tidigare kunde upplevas som farliga eller hotfulla.

En stor del av de personer som uppfattats som de aktivt kriminella och även utgör olika kriminella gäng är unga vuxna eller barn. Vi har i utvärderingen varit intresserade av att veta om de som arbetar i tunnelbanan har någon särskild aktivitet och/eller utbildning för att kunna möta barn och unga i olika situationer, och därmed känna en större trygghet när arbetsuppgifterna ska utföras. Här har respondenterna beskrivit en upplevd utbildningsbrist. Svaren varierade mycket, och den svarsgrupp där lägst antal respondenter ansåg att de hade relevant utbildning hamnade på 12 procent av de svarande (2 av 17) medan motsvarande siffra var 47 procent (8 av 17 svarande) i den grupp med högst antal respondenter som ansåg att de hade relevant utbildning för att möta barn och ungdomar i olika situationer.

Det är således flera olika faktorer som på olika sätt samverkar när det gäller trygghetskänslan. Medan en stor del av respondenterna anger en oro för kriminaliteten i stort, har också en stor del utsatts för brott under sitt arbetspass där verbala hot är det vanligaste. Samtidigt anges att det under aktuell period blivit enklare att utföra sina arbetsuppgifter. En insats som av många anges som betydelsefull för trygghetskänslan är närvaron av poliser men även ordningsvakter, något som insatsen levererat.

6. Slutsatser och avslutande diskussion

Syfte nummer ett med denna utvärdering är att utvärdera de lokala brottsförebyggande insatser som genomförts i Rinkeby under hösten 2018 och våren 2019. Ett andra syfte i utvärderingen är att undersöka om samverkansmodellen har varit effektiv, och ett tredje syfte är att undersöka hur de lokala insatserna i området kan utvecklas och bättre svara mot målbilden. I avslutningen återknyter vi till utvärderingens syfte och nedanstående presentation utgår därmed från följande rubriker: *De lokala brottsförebyggande insatserna, Samverkansmodellens effektivitet samt Utveckling av de lokala brottsförebyggande insatserna och utmaningar framöver.*

6.1 De lokala brottsförebyggande insatserna

De lokala brottsförebyggande insatserna som samverkansgruppen initierade syftade till att ge följande effekter i tunnelbanan

- Att alla som arbetar på platsen ska kunna göra det utan att riskera bli utsatta för våld och hot.
- Att säkerställa att Rinkeby tunnelbanestation är en trygg plats för alla.
- Att Rinkeby tunnelbanestation så snart som möjligt ska vara en plats som alla andra avseende trygghet för medborgarna.

När det gäller den första målsättningen att alla som arbetar på platsen ska kunna utföra sina uppgifter utan att riskera bli utsatta för våld och hot, kan det inte dras en enhetlig slutsats om den målsättningen har nåtts eller inte. Statistiken över anmälda våld- och hotbrott mot tjänsteman har förvisso minskat avsevärt och många av de som arbetar i området har konstaterat att insatserna har medfört en positiv förändring för deras arbetssituation. Det här är ett faktum som reflekteras i enkätsvaren där man uttrycker att man är tryggare på sin arbetsplats sedan insatserna började genomföras. Anledningen till att det är svårt att dra en slutsats om detta är dock att de som arbetar på platsen har olika arbetsuppgifter där risken att utsättas för brott är större för de yrkesgrupperna som har ingripande uppgifter

så som poliser och ordningsvakter. Den främsta slutsatsen vi kan dra är att för många av de som arbetar på platsen så är närvaron av poliser och ordningsvakter viktiga för att de ska känna sig trygga på arbetsplatsen. I och med att de icke ingripande yrkesgrupperna inte har en yrkesroll som har liknande ingripande befogenheter som poliser och ordningsvakter är det viktigt att de har stöd från de senare för att kunna utföra arbetsuppgifter som kan medföra konflikt.

Ett exempel som är relevant i det här fallet, är de gånger personal i spärrkuren har utsatts för våld och hot eller på annat sätt har konfronterats för att man inte har utfört tjänster åt folk eller släppt personer igenom spärren som inte betalar. För personal med ingripande befogenheter är det viktigt med konfliktreducerande bemötande och det är en särskild kunskap som exempelvis polisen kunde dela med sig till ordningsvakter under samverkansmodellen. Enligt intervjuerna var det också en viktig trygghetspunkt för ordningsvaktspersonal som patrullerar i området att de i början dels fick understöd i form av poliser och dels att de var fler i antal när de kallades till ett ärende, för en säkrare yrkesutövning. Det ska dock upprepas att ett begrepp som trygghet i många fall är vanskligt i operationaliseringen (Farrall et al. 1997) och i det här fallet kan upplevd trygghet och otrygghet bero på faktorer utanför de aktuella insatserna. Det är exempelvis tydligt att ordningsvakter och poliser, vars yrke i många fall innefattar fysiskt ingripande, har en annorlunda bild av vad trygghet från brott innebär än personal som jobbar i spärrkuren. Ett relaterat fenomen är att det kan finnas en diskrepans mellan dessa yrkesgrupper och övriga yrkesgrupper i anmälningsbenägenhet med hänvisning till att viss brottsutsatthet "ingår i jobbet" (se punkt 5.5). I dessa fall kan det finnas mörkertal i brottsstatistiken på grund av att personer i dessa ingripande yrkesgrupper inte identifierar sig som "idealiska offer" och därför inte anmäler vissa brottshandlingar (Christie 1986).

Den andra och den tredje målsättningen om att Rinkeby station så snart som möjligt ska bli en trygg plats för alla och en plats som alla andra, är något som vi undersökt på ett indirekt sätt. Utifrån den tydliga nedåtgående trenden i statistiken för anmälda brott, de dokumenterade ärenden och åtgärder samt utifrån enkäter och intervjuer med personal och de som medverkade i samverkansprojektet så upplevs Rinkeby station som en tryggare plats efter de genomförda insatserna. Som vi har nämnt tidigare har den tydliga ökningen av resurser i form av mer personal och mer tid till samverkansprojektet i Rinkeby bidragit till att insatserna har lyckats. Dessutom framkom det i intervjuerna att upplevelsen bland medborgare är att Rinkeby har blivit en tryggare plats. I enkäterna kommenterade respondenter att medborgare hade kommit fram och talat om att de kände sig tryggare efter att insatserna genomfördes. Under intervjuerna och enkäterna framträdde också en bild av att det hade skett en "scenförändring" där händelser som ungdomar som "hängde" på station och orsakade ordningsstörningar och begick brott hade minskat efter insatserna. Istället hade fler kvinnor och barn börjat vistas på stationen och detta var ett tydligt tecken på att Rinkeby station inte var en lika otrygg plats att vistas på för dessa grupper.

Är insatserna relaterade till resultaten?

- Vilka faktorer samverkade med insatser och händelser vad gäller resultaten?
- Var medlen effektiva för att nå resultaten?

Fler orsaker kan sägas ha bidragit till de positiva resultaten. Utöver vikten av närvaro av ordningsvakter och poliser är bilden att händelserapporter och de dokumenterade möten i samverkansgruppen bidragit till snabbare kommunikation och en tydlig rollfördelning mellan organisationer, vilket i sin tur har effektiviserat arbetet. De problem och ansvarsområden som av många organisationer i samverkansgruppen ansågs åligga polisen identifierades nu som gemensamma. Det gjorde att problemen kunde angripas från olika håll och att åtgärderna kunde vara längre då organisationerna, som opererar på området dagligen, kunde upprätthålla insatserna även efter att polisen hade tagit steg tillbaka. Extrautbildning av ordningsvakter, installerandet av kameror på avskilda ställen och ombyggnation för att förhindra att narkotika göms på dessa ställen och stängning av utgång vid vissa tider är, bland annat, åtgärder som är varaktiga och identifierades som bidragande till ökad trygghet, och som går i linje med behovet att använda flera olika insatser för att varje enskild insats ska få effekt (se bland annat regeringens skrivelse 2016/17:126).

Som vi har sett tidigare var det också tydligt att personalen i samverkansgruppen ansåg att de fick mycket stöd från sina respektive organisationers ledning. De fick ekonomiska resurser, tid att prioritera arbetet med samverkansgruppen och dessutom befogenheter att ta beslut å organisationens vägnar.

Då insatserna har varit koncentrerade på Rinkeby tunnelbanestation och området i anslutning till stationen kan vi endast dra slutsats om hur dessa har påverkat resultaten. Det kan finnas andra omständigheter eller insatser som har bidragit till att få resultaten som vi inte har belyst. Det kan exempelvis finnas sociala insatser i stadsdelen, insatser som enligt samverkansgruppen inte var fokus för det aktuella projektet, som påverkade omfattningen av ungdomar som hängde på stationen. Den sjunkande brottsstatistiken på stationsområdet kan också ha påverkats av andra brottsförebyggande insatser i övriga Rinkeby.

6.2 Samverkansmodellens effektivitet

Samverkansgruppen har följt den arbetsgång som samverkansmodellen visade, och den har enligt utvärderingen visat sig vara framgångsrik. Det var kombinationen av flera faktorer som ledde till framgången. En tydlig ledare som tar ansvar för de

yttre omständigheterna är något som ofta lyfts fram som en viktig del av fungerande samverkan (se till exempel Danermark 2000; Emerson et al. 2011; Gray 1989), och har varit en av de framgångsfaktorer som identifierats i samverkansarbetet. Gruppen leddes av en tydlig processledare, både under första mötet med orsaksanalysen men även under resterande samverkan. Ledaren tog ansvar för att sammankalla till möte, med lokalbokning och samordning men även för att leda mötena och skriva minnesteckningar. Detta har varit ett viktigt steg i samverkansarbetet där aktörer från olika organisationer med olika förutsättningar och perspektiv möts och ska arbeta tillsammans, framåt, mot samma mål och där aktörernas olika uppdrag och erfarenheter måste koordineras i ett framgångsrikt samverkansprojekt (Emerson et al. 2011; Gray 1989). Utöver en ansvarstagande ledare i samverkansgruppen nämns även det starka stöd som funnits i respektive organisation, både när det gäller resurser för insatser och för den tid som samverkan ta. Ett fungerande stöd i den egna organisationen är av stor vikt för att samverkan ska fungera (Fridolf 2002; Socialstyrelsen 2001) och något som här kan beskrivas som att Rinkeby tunnelbanestation var en prioriterad aktivitet för respektive organisationer samtidigt som det inte var något alternativ att misslyckas.

Förutom en tydlig ledare är stämningen i gruppen viktig för att samverkan ska nå sitt mål (Emerson et al. 2011; Gray 1989) och en ytterligare framgångsfaktor var gruppens sammansättning och det förtroende som successivt skapades mellan aktörerna. Det var som tidigare sagts polisen som ledde gruppen framåt men det utvecklades ett kollektivt ansvar för både själva samverkan och de problem som identifierats. Just det kollektiva ansvaret för den problematik som fanns var betydelsefullt i samverkan, och något som orsaksanalysen bidrog till att synliggöra. Vidare hade man lyckats samla aktörer med rätt beslutsmandat men som samtidigt hade en kännedom om vad som hände på "golvet" och även aktörer från flera olika organisationer med Rinkeby tunnelbanestation som gemensam nämnare. Samverkansmodellen som använts har därmed inkluderat rätt aktörer, både utifrån mandat men även utifrån organisation där både privata aktörer och kommunala finns med, och som bidragit till att man vågat satsa på projektet (Frankowski 2019).

Samverkan kräver slutligen en fungerande kommunikation (Brå 2016; Brå 2013:5) och ytterligare en framgångsfaktor som identifierats i arbetet utifrån samverkansmodellen är den förenklade kommunikationsvägen som samverkan ledde till. Det blev enklare för gruppmedlemmarna att kontakta rätt person och att göra det snabbt, vilket bidrog till att insatser och åtgärder kunde sättas in snabbt och gemensamma beslut diskuteras.

6.3 Utveckling av lokala brottsförebyggande insatser och utmaningar framöver

Samverkansgruppen har tillsammans arbetat för att bekämpa den lokala brottsligheten i Rinkeby tunnelbanestation. Utgångspunkten var den samverkansmodell som konstruerats av Brå (2016) som syftar till att:

- underlätta ett samlat grepp mot brottsligheten
- underlätta ett långsiktigt och hållbart arbete
- ge det brottsförebyggande samarbetet mål
- bidra till en gemensam syn på de lokala problemen och deras orsaker
- öka effektiviteten av enskilda åtgärder genom att parterna gör gemensamma insatser
- skapa dialog mellan organisationerna om brottsligheten och dess orsaker
- säkra att parterna avsätter tid och resurser för arbetet
- samla den sammantagna kunskapen om problemen
- skapa engagemang och intresse för de brottsförebyggande frågorna
- medverka till att brottsförebyggande åtgärder blir genomförda
- stödja att det brottsförebyggande arbetet följs upp

Resultatet visar att samverkansgruppen i stort uppnått samverkansmodellens syfte. Samverkansgruppen har som tidigare presenterats gett uttryck för en i huvudsak positiv bild av både samverkansarbetet i sig men även av resultaten av de insatser som genomförts inom ramen för samverkansarbetet. Under intervjuerna har dock några särskilda utmaningar identifierats, både när det gäller den samverkan som skett men även för hur den positiva situationen i Rinkeby ska lyckas bli bestående.

En utmaning som är viktig att lyfta i detta samverkansprojekt är att de medverkande organisationerna har olika uppdrag och syfte. Medan någon har en relationsskapande funktion, har andra en repressiv och en annan förebyggande. De olika aktörerna ska därmed arbeta både parallellt i förhållande till varandra och med olika målgrupper, samtidigt som de ska samverka som i detta fall kring en gemensam problembild. Detta har inneburit att samverkanspartners har behövt anpassa sig, ta hänsyn till och framförallt lyssna på varandra så att en förståelse kan skapas. De olika organisationerna lyder också till viss del under olika lagstiftning, och något som lyfts fram som en försvårande omständighet är sekretesslagstiftningen. Detta gäller framförallt förhållandet mellan socialtjänst och polis där aktörerna har fått hitta kreativa lösningar för att inte störa samverkan.

Utifrån ett rättssociologiskt perspektiv skulle detta kunna uttryckas som att aktörerna befinner sig och arbetar inom ramen för olika normsystem, där både informella och formella normer gör sig gällande och kan påverka en aktörs möjligheter att agera.

En ytterligare utmaning i denna samverkan är att matcha personal med de behov som finns. Samverkan ledde till särskilt utbildade och handplockade ordningsvakter, och denna insats har samverkansgruppen ansetts vara viktig. I dagsläget är det många aktörer som är aktuella i tunnelbanestation, och det går inte att ha absolut kontroll på personalen och hur det faktiska arbetet sköts. Det räcker inte med en formell behörighet för att kunna möta de krav som finns, utan i många av de situationer som en person i tunnelbanan ställs inför handlar det om rätt bemötande. En utmaning för framtiden kan utifrån detta sägas vara att fortsätta använda "rätt personer på rätt plats" och inte spolia det arbete som nu fungerar.

En annan utmaning som är viktig att lyfta är hur samverkansgruppen och de olika organisationerna kan fortsätta arbetet för att förbättra arbetsmiljön för de personer som arbetar i tunnelbanan. Det är fortfarande personal som ger uttryck för en otrygghet under arbetet och som upplever att den egna arbetsplatsen kan vara en grund för oro och otrygghet. Även om insatserna i stort räknas som en framgångsrik insats, finns det fortfarande saker att åtgärda och aktivt fortsätta arbeta med och det är viktigt att inte luta sig tillbaka och vara nöjd. En ytterligare dimension är att samverkansgruppen enbart fokuserade på ett situationsbaserat arbetssätt där de kortsiktiga orsakerna till problemen fokuserades för att snabbt förändra framförallt den fysiska situationen i Rinkeby tunnelbanestation. Underliggande problem såsom trångboddhet, arbetslöshet och avsaknad av grundskolebetyg har inte hanterats inom gruppen.

Hantering av eventuella resursbegränsningar är ytterligare en utmaning som måste hanteras, både i Rinkeby men även i förhållande till andra stationer. Tillräckligt med resurser har av samverkansgruppen bedömts vara en av framgångsfaktorerna när det gäller tid för medverkan men även för insatser som använts. Det skyntas dock en oro över hur länge det är möjligt att upprätthålla denna standard, och hur länge Rinkeby är ett prioriterat område. Resurssatsningen i Rinkeby har inneburit att andra stationer och områden inte kunnat bevakas i samma utsträckning, och det har uttryckts en viss oro för att det på sikt blir värre i andra områden. Brist på resurser kan vidare bidra till att olika insatser måste prioriteras, och en utmaning kan då vara att motivera kompletterande insatser. En ensam insats gör ingen långsiktig skillnad.

Avslutningsvis vill vi peka på en utmaning som inte bara rör samverkansgruppen i Rinkeby, utan alla områden där insatser krävs, och där personal och befolkning riskerar att fara illa. Flertalet av samverkansgruppens medlemmar har berättat att situationen i Rinkeby var så allvarlig att närområdet och dess invånare skulle påverkas mycket negativt om situationen inte snabbt förändrades. Situationen i Rinkeby hade långsamt normaliserats, och hade under lång tid kunnat utvecklas i en nedåtgående spiral med ökad kriminalitet och oro

som följd. Den allvarliga situationen gjorde att samverkansgruppen arbetade under stor press, och alla var inställda på att förlusterna vid ett misslyckande var för stora, och misslyckande var därmed inget alternativ. Denna press har sålunda angetts som en av faktorerna för en framgångsrik samverkan. En utmaning framöver måste därför vara att undvika en eventuell normalisering av kriminella och otrygga situationer, och att inte tillåta en utveckling som den i Rinkeby. Här kommer den fortsatta samverkan kring de långsiktiga orsakerna in som en betydelsefull faktor. I nuläget är de fysiska omständigheterna tillfredsställande, och det finns särskild personal på plats. Tillväxten på kriminella personer är dock en fortsatt faktor, där förebyggande insatser och fokus på tidig kriminalitet kunde vara nästa prioriterade områden.

6.4 Avslutning och förslag

I denna utvärdering har samverkan kring lokala brottsförebyggande insatser varit i centrum. Insatserna har rört förändringar av den kriminella miljön i Rinkeby tunnelbanestation. Utvärderingen visar ett överlag positivt resultat, där ett antal framgångsfaktorer och förutsättningar varit avgörande. Samverkansgruppens arbetsmetod kan utifrån detta rekommenderas som en positiv kraft i det lokala brottsförebyggande arbetet, och en metod som med rätt förutsättningar kan ringa in och närma sig problem med nödvändiga (gemensamma) krafter. Vårt att understryka är återigen att utvärderingens resultat är givet det material vi haft tillgång till.

När insatser av olika slag används för att nå specifika mål är det inte ovanligt att andra än de avsedda effekterna uppkommer. En positiv effekt som noterades under samverkansarbetet var ett ökat förtroende och förbättrad kommunikation inom gruppen. Det finns fler positiva effekter, men vi vill här särskilt lyfta en icke avsedd effekt som kan innebära att kriminaliteten som försvann från Rinkeby tunnelbanestation flyttar till andra stationer, eller längre ut i Rinkeby. I ett sådant scenario kan det bli aktuellt att införa liknande insatser som fungerat väl i Rinkeby, där ett fokus läggs på de akuta orsakerna såsom öppen narkotikaförsäljning eller allvarliga hotsituationer.

Akuta problem ska tas på största allvar precis som samverkansgruppen nu gjort i Rinkeby. Av stor vikt är däremot som vi anförde tidigare (se rubrik 6.3), att åtgärder riktade mot akuta problem kompletteras med insatser som riktas mot de socio-ekonomiska orsakerna bakom brottsligheten. Det är en problematik som måste lösas med parallella insatser, och som kopplas till den sociala desorganisationsmodellen där avvikelser från accepterade normer och värderingar är källa till otrygghet. För flera av de samverkande aktörerna är detta ingen nyhet, och det finns en öppen diskussion om behovet av insatser på olika nivåer i utsatta områden.

I *Utsatta områden - Social ordning, kriminell struktur och utmaningar för polisen* understryks behovet av strukturella, sociala och polisiära insatser för att kunna lösa komplexa problem (Polisen 2017). Behovet av en kombination av insatser på olika nivåer blev tydlig när samverkansgruppen synliggjorde orsakerna bakom problemen i Rinkeby tunnelbanestation. För att lösa situationen snabbt valde gruppen att arbeta med de insatser som i största utsträckning påverkade den fysiska miljön. Detta är som vi understrukit tidigare, ett viktigt första steg, men det krävs fler insatser för en långvarig förändring.

Ett exempel på betydelsen av att angripa denna typ av komplexa problem med insatser på olika nivåer är återväxten av personer med normbrytande beteende (Polisen 2017). Här är inte den fysiska miljön i tunnelbanan avgörande, utan här är tidiga insatser för att hjälpa unga personer i riskgrupp att inte hamna i kriminalitet av större betydelse. Olika risker och karakteristiska drag kan identifieras såsom till exempel ofullständiga betyg och trångboddhet. Ytterligare faktorer som kan påverka problembilden kan vara att ungdomen ansvarar för familjeförsörjningen. Det är sålunda komplexa orsaker som ligger bakom kriminella aktiviteter som de vi såg i Rinkeby tunnelbanestation, och för att på lång sikt lösa detta, och ge ungdomarna möjligheter att vara del av samhället, är det flera parallella insatser av många aktörer som krävs.

I ovan nämnda rapport (Polisen 2017) diskuteras också ett minskat förtroende för polis och andra rättsvårdande instanser. Det är andra värderingar och normer som gör sig gällande och de kriminella krafterna har under lång tid kunnat bygga upp våldskapital och förtroende i området. Normerna i dessa områden är inte alltid i harmoni med den lagstiftning som finns, och vad som betraktas som rätt är inte alltid rätt enligt lagstiftningen. För en ungdom som växer upp under dessa förhållanden kan det innebära att det är enklare att anamma ett kriminellt beteende.

Vi vill sålunda återigen uppmuntra till fortsatt samverkan i Rinkeby, men även på andra ställen med liknande problematik. Samverkan måste syfta till att på olika sätt angripa förutsättningarna för brottslighet på olika nivåer, och även bygga upp *accepterade normer och värderingar* bland unga. Detta är ett långsiktigt projekt som kommer kräva samverkan och resurser och en fortsatt vilja bland aktörerna, men som förhoppningsvis på lång sikt kan förebygga att fysiska och sociala kriminella avvikelser uppstår i samma utsträckning som fallet var i Rinkeby tunnelbanestation.

Referenser

- Andrescu, V. (2010). *Victimization and fear of crime in Romania and Hungary: A comparative analysis* (English version). *Revista Romana De Sociologie*, 3.
- Austin, D. M., Woolever, C. and Baba, Y. (1994). *Crime and Safety-Related Concerns in a Small Community*. *American Journal of Criminal Justice*, 19(1), p. 79.
- Axelsson, R. & Bihari Axelsson, S. (red. 2007). *Folkhälsa i samverkan*. Lund: Studentlitteratur.
- Baier, M. & Svensson, M. (2018). *Om normer*. Lund: Studentlitteratur.
- Baier, M. Svensson, M. & Nafstad, I. (2018). *Om rättssociologi*. Lund: Studentlitteratur.
- Bryman, A. (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder*. Liber
- Brå (2013:5). *Samverkan mellan polis och kommun– Brottsförebyggande arbetet utifrån överenskommelser*. Rapport 2013:5, Brottsförebyggande rådet (Brå).
- Brå (2014). *Brottsförebyggande polisarbete i "hot spots": resultat och erfarenheter från två projekt mot personrån och misshandel*. Rapport nr 2014:5 Stockholm: Brottsförebyggande rådet (Brå).
- Brå (2015). *Nationella trygghetsundersökningen 2014. Om utsatthet, otrygghet och förtroende*. (Rapport 2015:1). Stockholm: Fritze. Brottsförebyggande rådet (Brå).
- Brå (2016). *Samverkan i Lokalt Brottsförebyggande Arbete*. Brottsförebyggande rådet, Rikspolisstyrelsen & Sverige Kommuner och Landsting.
https://www.bra.se/download/18.1ff479c3135e8540b2980008256/1371914737821/2011_samverkan_polis_kommun.pdf
- Brå (2017). *Brottsutvecklingen i Sverige fram till år 2015*. Rapport nr. 2017:5. Brottsförebyggande rådet (Brå).
- Brå (2018). Orsaksanalys i lokalt brottsförebyggande arbete.
https://www.bra.se/download/18.7c546b5f1628bc786c9b89/1523949029463/2018_Orsaksanalys_i%20lokalt_brottsforebyggande_arbete.pdf. Brottsförebyggande rådet.

- Christie, N. (1986). *The ideal victim*. I E. A. Fattah (red.) From crime policy to victim policy (s. 17-30). New York: St Martin's Press.
- Clarke, R. (1995). *Situational Crime Prevention*. Crime and Justice, vol. 19, s. 91-150.
- Cohen, L. E. & Felson, M. (1979). *Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach*. American Sociological Review. Vol. 44, No. 4, s. 588–608.
- Cohen, L. E. & Felson, M. (1980). *Human activity and crime: A routine activity approach*, Human Ecology, Vol. 8, No. 4, 1980, s. 389-406.
- Crawford, A. (1998). *Crime prevention & Community Safety: Politics, Policies & Practices*, London & New York: Longman
- Danermark, B. (2000). *Samverkan – himmel eller helvete?* Örebro: LäroMedia AB
- Eklom, P. (1994). *Proximal Circumstances: A Mechanism-Based Classification of Crime Prevention*. Crime Prevention Studies, vol. 2, s. 185-232.
- Ellickson, Robert C., (1991). *Order Without Law: How Neighbors Settle Disputes*, Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Emerson, K., Nabatchi T, & Balogh S. (2011). *An Integrative Framework for Collaborative Governance*. Journal of Public Administration Research and Theory. 22:1–29 Oxford University Press.
- Esaiasson, E., Giljam, M., Oscarsson, O. & Wängnerud, L. (2017). *Metodpraktikan. Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Norstedt Juridik.
- Farrall, S., Bannister, J., Ditton, J. & Gilchrist, E. (1997). *Questioning the measurement of the 'fear of crime': Findings from a major methodological study*. British Journal of Criminology, 37(4), 658-679.
- Felson, M. & Clarke, R. V. (1998). *Opportunity makes the thief*. Practical theory for crime prevention. London: Home Office.
- Felson, M. (2002). *Crime and everyday life*. Thousands Oaks: Sage Publications.
- Ferraro, K. F. (1995). *Fear of crime: Interpreting victimization risk*. SUNY press.

- Ferraro, K. & LaGrange, R. (1987). *Measurement of Fear of Crime*. Sociological Inquiry. Volume 57, Issue 1. Pages: 70-101.
- Forss, K (2007). *Utvärdering som hantverk. Bortom mallar och manualer*. Lund: Studentlitteratur.
- Frankowski, A. (2019). *Collaborative governance as a policy strategy in healthcare*. Journal of Health Organization and Management, 33(7/8), pp. 791–808.
- Fridolf, M. (2002). *Integrering som lokal organiseringsprocess mellan professionella, chefer och politiker*. Göteborg: Göteborgs Universitet. (Cefos rapport 2002:19).
- Gabor, T. (1990). *Crime Displacement and Situational Prevention: Toward the Development of Some Principles*. Canadian Journal of Criminology, vol 32, s. 41-74.
- Gates, L. & Rohe, W. (1987). Fear and Reactions to Crime: A Revised Model. Urban Affairs Quarterly, Volume: 22 issue: 3, page(s): 425-453.
- Gray, Barbara. 1989. Collaborating: Finding common ground for multiparty problems. San Francisco, CA: Jossey-Bass.
- Hale, C. (1996). *Fear of crime: A review of the literature*. International Review of Victimology, 4(2), 79-150.
- Hartnagel, T. (1979). *The Perception and Fear of Crime: Implications for Neighborhood Cohesion, Social Activity, and Community Affect*. Social Forces, Volume 58, Issue 1, Pages 176–193.
- Heber, A. (2007). *Var rädd om dig: Rädsla för brott enligt forskning, intervjupersoner och dagspress*. Kriminologiska institutionen).
- HiHinkle, J. C. & Weisburd, D. (2008). *The Irony of Broken Windows Policing: A micro-place Study of the Relationship between Disorder, Focused Police Crackdowns and Fear of Crime*. Journal of Criminal Justice, 36(6), 503–512.
doi:10.1016/j.jcrimjus.2008.09.010
- Hunter, A. & Baumer, T. (1982). *Street Traffic, Social Integration, and Fear of Crime*. Northwestern University Center for Urban Affairs. Prepared under Grant Number 78-XI-AX-0057 from the National Institute of Law Enforcement and Criminal Justice, Law Enforcement Assistance Administration, U.S. Department of Justice.

- Hyden, H. (1978). *Rättens samhällliga funktioner*. Diss., Lund: Studentlitteratur.
- Knutsson, J. (1998). *Situationell brottsprevention*, Svensk Juristtidning, vol. 3, s. 230–257.
- Lab, S. P. (2007). *Crime Prevention: Approaches, Practices, and Evaluations*. 6 uppl. Anderson Publishing Co: Cincinnati.
- LaGrange, R. L., Ferraro, K. F., & Supancic, M. (1992). *Perceived risk and fear of crime: Role of social and physical incivilities*. Journal of Research in Crime and Delinquency, 29(3), 311–334.
- Lewis, D. & Salem, G. (1986). *Fear of Crime: Incivility and the Production of a Social Problem*. Transaction Publishers, New Brunswick, NJ.
- Lindgren, L., Magnusson, D. & Stjernquist, P. (1971). *Sociala styrningsformer*. Stockholm: Almqvist & Wiksell Förlag.
- Liska, A., Sanchirico, A. & Reed, M. (1988). *Fear of Crime and Constrained Behavior Specifying and Estimating a Reciprocal Effects Model*. Social Forces. Vol. 66, No. 3. Pp. 827-837. Published by: Oxford University Press.
- Mallander, O. (1998). *Samverkan*. I Denvall, V. & Jacobson, T. (red.1998). *Vardagsbegrepp i socialt arbete: Ideologi, teori och praktik*. Stockholm: Norstedts Juridik.
- McCloskey, M. (1996). *The Skeptic: collaboration has its limits*. High Country News, 28(9), p. 7.
- Nationalencyklopedin (NE) <https://www.ne.se/uppslagsverk/ordbok/svensk/samverkan.20200409>
- Newburn, T. (2013). *Criminology*. Routledge. Second edition. Taylor Francis Group.
- NOA (2019). Nationella operativa avdelningen, Underrättelseenheten. *Kriminell påverkan i lokalsamhället - En lägesbild för utvecklingen i utsatta områden*.
[file:///Users/soc-aso/Downloads/kriminell-paverkan-i-lokalsamhallet%20\(3\).pdf](file:///Users/soc-aso/Downloads/kriminell-paverkan-i-lokalsamhallet%20(3).pdf)
- Områdesfakta Rinkeby stadsdel. <https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/utredningar-statistik-och-fakta/statistik/omradesfakta/vasterort/rinkeby-kista/rinkeby.pdf>, 20200409

- Orth, P. B. & Cheng, A. S. (2019). *Organizational Change in the US Forest Service: Negotiating Organizational Boundaries in the Collaborative Process*. Environmental Management, 64(1), p. 64.
- Polisen (2017). Utsatta områden - Social ordning, kriminell struktur) och utmaningar för polisen
<https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/fd14b9c3-8053-48f5-a10e-6cd98ec92db6/Utsatta%20omra%CC%8Aden%20-%20social%20ordning%20kriminell%20struktur%20och%20utmaningar%20fo%CC%88r%20polisen.pdf?a=false&guest=true.20200409>
- Polisen (2019). <https://polisen.se/aktuellt/nyheter/2019/maj/polisens-lagesbild-over-utsatta-omraden-behovs/>
- Purdy, J. (2012). *A Framework for Assessing Power in Collaborative Governance Processes*. Public Administration Review, 72(3), pp. 409–417.
- Regeringens skrivelse 2016/17:126. Tillsammans mot brott. Ett nationellt brottsförebyggande program.
- Rossi, P. H., Freeman, H. E & Lipsey, M. W (2004). *Evaluation: a systematic approach*. Thousand Oaks, CA: Sage.
- Sahlin, I. (1998). New York-modellen – en kritisk granskning av dess teori, praktik och ideologi. Lund: Network for Research in Criminology and Deviant Behaviour at Lund University.
- Sandberg, B. & Faugert, S. (2016). Perspektiv på utvärdering. Lund. Studentlitteratur.
- SCB (2019) <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/helarsstatistik--kommun-lan-och-riket/folkmand-i-riket-lan-och-kommuner-31-december-2019-och-befolkningsforandringar-2019/> 20040401
- SFS 1997:1160. *Arbetsmiljölagen*
- Skogan, W. G. & Maxfield, M. G. (1981). *Coping With Crime: Individual and Neighborhood Reactions*. Sage Publications, Newbury Park, CA.
- Skogan, W. G. (1990). *Disorder and Decline: Crime and the Spiral of Decay in American Cities*. New York: The Free Press.

Socialstyrelsen (2001). *Samverkan för särskilt utsatta – utvärdering av frivillig samverkan FRISAM*. Stockholm: Socialstyrelsen.

Sonander, A. (2008) Att arbeta med barn som brottsoffer. En rättssociologisk studie. Diss., Lund: Lunds universitet.

Sonander, A. & Olsson, P. (2019) *Att omsätta lag i handling: Polisens förutsättningar i det professionella handlingsutrymmet*. I Ponnert & Sonander (red.) Perspektiv på barnkonventionen: Forskning, teori och praktik. Studentlitteratur.

Svenska stadskärnor (2017-04-28)
http://www.svenskastadskarnor.se/Aktuellt/Purple%20Flag%20Sweden/.pg_290

Svensson, M (2017). *Lagens effekt på normer och beteende i vägtrafiken. Underlagsrapport inom ramen för Transportstyrelsens regeringsuppdrag 'Förarens användande av mobiltelefon och kommunikationsutrustning under färd'*. Lund: Rättssociologiska institutionen, Lunds universitet.

Vetenskapsrådet: Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning. <http://www.codex.vr.se/texts/HSFR.pdf>. 20200401

Widerberg, K (1985). *Världens bästa reformer – en fråga om perspektiv? Den svenska föräldraledighetslagstiftningen i rampljuset. Tidskrift för rättssociologi*, 2(2).

Wilson, J. Q. & Kelling, G. L. (1982). *Broken windows*. Atlantic Monthly, 249(3), 29-38.

Zhao, J. S., Schneider, M. & Thurman, Q. (2002). *The effect of police presence on public fear reduction and satisfaction: A review of the literature*. The Justice Professional, 15(3), 273–299.

Figurförteckning

Figur 1 Polisanmälningar 2018–2019	41
Figur 2 Utsatthet för brott under arbetstid	43