

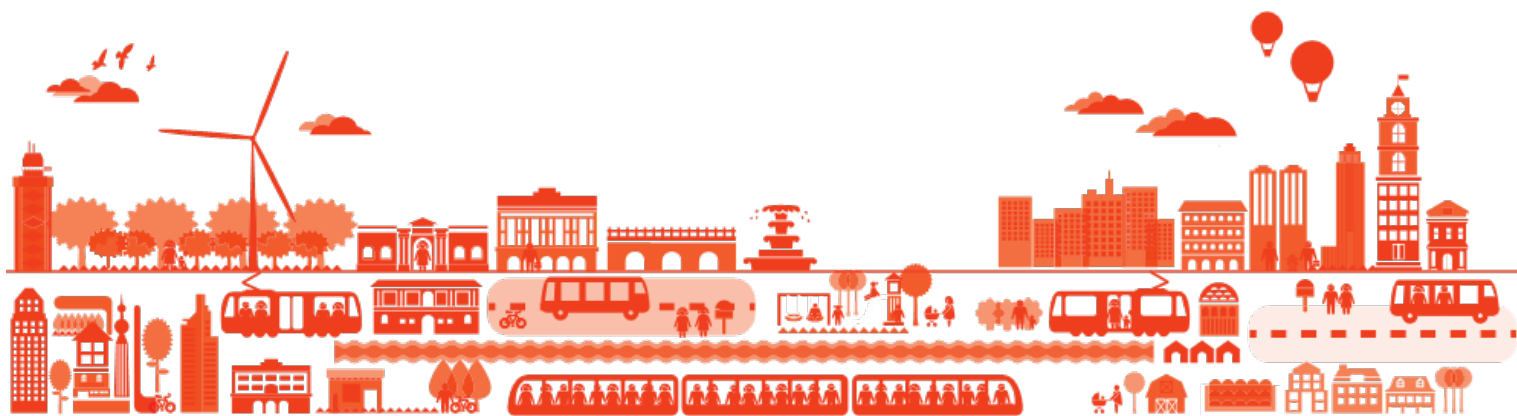


K2 WORKING PAPER 2024:4

Trygghet i kollektivtrafiken

En översikt över trygghetsarbete i fyra storstadsregioner i Baltikum och Skandinavien

Linnea Eriksson, Jens Alm, Joel Göransson Scalzotto,
Kelsey Oldbury och Alexander Paulsson



Datum: maj 2024
ISBN: 978-91-89407-40-4
Tryck: Media-Tryck, Lund

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

Trygghet i kollektivtrafiken

En översikt över trygghetsarbete i fyra storstadsregioner
i Baltikum och Skandinavien

**Linnea Eriksson, Jens Alm, Joel Göransson Scalzotto,
Kelsey Oldbury och Alexander Paulsson**

Innehållsförteckning

Förord	3
Sammanfattning.....	4
1. Introduktion	6
1.1. Metod och material	7
1.2. Disposition	8
2. Trygghet, otrygghet och säkerhet som begrepp.....	9
3. Trygghetsarbete i kollektivtrafiken i nordiska och baltiska huvudstäder....	11
3.1. Vad innebär och hur formas trygghetsarbetet?.....	11
3.1.1. Strategiskt trygghetsarbete	11
3.1.2. Operativt trygghetsarbete.....	11
3.2. Vilka är direkt eller indirekt involverade i trygghetsarbetet?.....	13
3.2.1. Tjänstepersoner och samverkan med andra organisationer	13
3.2.2. Politiker	14
3.2.3. Medborgare	14
3.3. Vad syftar trygghetsarbetet till?	15
4. Avslutande diskussion	17
5. Referenser.....	21

Förord

Denna rapport baserar sig på en inledande delstudie om trygghet i kollektivtrafiken som genomfördes inom K2-projektet “Tryggad legitimitet? Mål, medel och medborgare i kollektivtrafiken”. Delstudien genomfördes under våren 2023. Från projektets sida vill vi rikta ett varmt tack till de tjänstepersoner som deltog i intervjuer och workshop, samt till vår kollega Karin Thoresson som läst tidigare utkast och bidragit med kommentarer som förbättrat denna rapport.

Linköping, maj 2024

Linnea Eriksson

Projektledare

Sammanfattning

I Sverige har den pågående våldsvågen lett till en massiv diskussion om trygghet. Kollektivtrafiken är inte ett undantag, utan snarare en verksamhet som under lång tid arbetat med trygghetsrelaterade frågeställningar. På svenska används ofta begreppet trygghet eller otrygghet för att skilja upplevd säkerhet (trygghet) från den faktiska säkerheten. Trygghet anses vara en fråga av betydelse för huruvida människor väljer att åka med kollektivtrafiken eller ej. Trygghet i sammanhanget kollektivtrafik är ett mångfacetterat begrepp som olika människor uppfattar på olika sätt: en del uppfattar det som det definierats ovan, som upplevd säkerhet, men andra uppfattar trygghet som en fråga om att kollektivtrafiken går när den ska och anländer på utsatt tid så att man hinner i tid till olika aktiviteter eller sin anslutande kollektivtrafik. Denna begreppsliga bredd gör att kollektivtrafikmyndigheterna ofta har svårt att tolka människors svar om just trygghet, samtidigt som myndigheterna själva ofta använder begreppet på flera olika sätt.

I ett svenskt perspektiv skiljer sig Stockholm från resten av landet eftersom arbetet med trygghet pågått under relativt lång tid och med ett utbyggt fokus. Därför är fokus i denna rapport att undersöka trygghetsarbetet i andra jämförbara huvudstäder i Skandinavien och Östersjöområdet, såsom Köpenhamn, Oslo, Helsingfors och Tallinn. Frågeställningarna är:

Vilka åtgärder med koppling till trygghet återfinns i dessa fyra städer?

Vilket utbyte sinsemellan har man på detta område?

Vad är det som påverkar arbetet med trygghet i respektive stad?

Vilka likheter och skillnader finns mellan olika städer?

Trygghetsarbete syftar här på den vardagliga praktik som utförs av tjänstepersoner i olika roller för att skapa trygghet (Svenonius, 2018). Resultaten baseras på studier av dokument, intervjuer och en fokusgrupp med representanter för kollektivtrafikmyndigheter i de fyra städerna.

Resultaten visar att trygghetsarbetet innebär liknande saker i de fyra städerna: det handlar om utformning av det fysiska rummet, övervakningskameror på fordon och stationer, olika tekniker för att säkerställa att enbart rätt människor vistas i systemet, samverkan med andra myndigheter och organisationer, samt olika personalgrupper såsom ordningsvakter, trygghetsvärdar och biljettkontrollanter. Politikerna och den generella politiska agendan kan ses som drivande för trygghetsarbetet i flera av städerna. Detta gör att sådant som generellt ses som otryggt i samhället också avspeglas i vad man fokuserar på inom kollektivtrafiken. En svårighet som alla respondenter vittnar om är att undersöka trygghet och utvärdera trygghetsarbetet genom de enkäter som man använder sig av för att inhämta medborgarnas uppfattningar. En del i detta handlar om metoden och en annan om trygghetsbegreppets bredd i kollektivtrafiken vilket skapar ett fönster för tolkning och därmed osäkerhet att tolka resultaten. Trygghetsarbetet syftar i mångt och mycket till att

skapa en trygg känsla, men också att bekämpa brott och ordningsstörningar i kollektivtrafiken. Uppfattningen som råder är att en kollektivtrafik som anses trygg också är mer attraktiv och därmed väljs av fler. En central del i trygghetsarbetet handlar om att skapa miljöer där rätt människor vill vistas en lagom lång tid. En annan central del handlar om biljetter och biljettkontroller, som ses som centrala för att skapa trygghet. Personer utan biljett definieras som otrygghetsskapande.

Sammanfattningsvis är städerna relativt lika varandra i trygghetsarbetet, trots att man har relativt direkt utbyte. Vi ser därför, tillsammans med vilka åtgärder man betonar som viktiga för trygghet, att det verkar finnas en relativt stark internationell diskurs som till stor del kan spåras till olika arbetssätt för trygghet som tidigare använts i USA. Vad det innebär mer i detalj har vi svårt att uttala oss om i denna studie eftersom den inte gått in i detaljer.

1. Introduktion

I Sverige har den pågående våldsvågen lett till en massiv diskussion om trygghet. Kollektivtrafiken är inte ett undantag, utan snarare en verksamhet som under lång tid arbetat med och undersökt trygghetsfrågan bland allmänhet och resenärer. Resenärers upplevda säkerhet i kollektivtrafiken har även varit ett återkommande tema i forskningen (Ceccato et al., 2020; Stjernborg & Rutberg, 2021). Flera studier har fokuserat på den upplevda säkerheten för olika sociala grupper, såsom unga kvinnor (Joelsson & Ekman Ladru, 2020) och nyanlända migranter (Wimark, 2020). En slutsats i tidigare forskning är att upplevd säkerhet i offentliga utrymmen ofta är relativt frikopplad från (den statistiska) sannolikheten för att råka ut för våld och andra brott (Van Dijck, 2007; Tulumello, 2021). Istället härrör den från andra psykologiska faktorer som till exempel känslor av obehag av att dela utrymmen med främlingar (Currie et al., 2013). En angränsande forskning finns i den växande mängden litteratur om "securitization", som syftar på makten, förmågan och medlen att "socialt och politiskt konstruera ett hot" (Taureck, 2006, s.55), och även inbegriper de platser och utrymmen där "securitization" utspelar sig, såsom flygplatser (Salter, 2008), hamnar (Eski, 2011) och kollektivtrafik (Saarikkomäki & Alvesalo-Kuusi, 2020).

På svenska används ofta begreppet trygghet eller otrygghet för att skilja upplevd säkerhet (trygghet) från den faktiska säkerheten. Tryggheten i kollektivtrafiken undersöks återkommande av flertalet svenska regionala kollektivtrafikmyndigheter genom enkäter och intervjuer med resenärer och allmänhet. Det anses vara en fråga av betydelse för huruvida människor väljer att åka med kollektivtrafiken eller ej. Samtidigt är trygghet i sammanhanget kollektivtrafik ett mångfacetterat begrepp som olika människor uppfattar på olika sätt: en del uppfattar det som det definierats ovan, som upplevd säkerhet, men andra uppfattar trygghet som en fråga om att kollektivtrafiken går när den ska och anländer på utsatt tid så att man hinner i tid till olika aktiviteter eller sin anslutande kollektivtrafik. Denna begreppsliga bredd gör att kollektivtrafikmyndigheterna ofta har svårt att tolka människors svar om just trygghet, samtidigt som myndigheterna själva ofta använder begreppet på flera olika sätt.

Bredden i begreppet trygghet avspeglas även i implementerade trygghetsåtgärder. I Stockholm har Trafikförvaltningen (tidigare SL) sedan i början på 2000-talet aktivt arbetat med trygghetsfrågan. Hårda riktlinjer och nolltolerans mot klotter i och på pendeltåg- och tunnelbanevagnar (Kimvall, 2012), införande och ökning av antalet övervakningskameror på tunnelbanestationer, samt etablerandet av 'Trygghetscentralen' är exempel på åtgärder som genomförts (Hela resan, 2005; Svenonius, 2017). Under de senaste åren har det även funnits en tydlig politisk argumentation för införandet av fler säkerhetsvakter i kollektivtrafiksystemet (Svensson, 2021). I ett svenskt perspektiv skiljer sig Stockholm från resten av landet eftersom arbetet med trygghet pågått under relativt lång tid och med ett utbyggt fokus. Men hur ser det ut i andra jämförbara huvudstäder i Skandinavien och Östersjöområdet, såsom Köpenhamn, Oslo, Helsingfors och Tallinn?

Vilka åtgärder med koppling till trygghet återfinns i dessa fyra städer? Vilket utbyte sinsemellan har man på detta område? Vad är det som påverkar arbetet med trygghet i respektive stad? Vilka likheter och skillnader finns mellan olika städer?

Dessa frågeställningar har varit vägledande när vi studerat trygghetsarbetet i kollektivtrafiken. Trygghetsarbete syftar här på den vardagliga praktik som utförs av tjänstepersoner i olika roller för att skapa trygghet (Svenonius, 2018). Resultaten baseras på studier av dokument, intervjuer och en fokusgrupp med representanter för kollektivtrafikmyndigheter i de fyra städerna.

1.1. Metod och material

Denna studie gjordes som en kvalitativ översikt av kollektivtrafikens trygghetsarbete i Köpenhamn, Oslo, Helsingfors och Tallinn. De tre förstnämnda fallen valdes ut mot bakgrund av att de är huvudstäder i nordiska grannländer medan Tallinn inkluderades eftersom staden har en avgiftsfri kollektivtrafik och därmed står ut i jämförelse med de övriga tre städerna. Vi önskade därmed få en inblick i, och i så fall på vilket sätt, avgiftsfri kollektivtrafik har en betydelse för arbetet med trygghet i kollektivtrafiken.

Syftet med studien har inte varit att gå på djupet i varje enskilt fall, utan att skapa en överblick över skillnader och likheter mellan olika huvudstäder i Skandinavien och Östersjöområdet. För att säkerställa denna överblick och triangulera resultaten (Kvale & Brinkmann, 2014) användes tre olika kvalitativa metoder för att undersöka trygghetsarbetet i kollektivtrafiken i de utvalda städerna. Första steget var att, i de fall det var språkligt möjligt, undersöka gällande policydokument och aktuella nyhetsartiklar som handlade om trygghet i kollektivtrafiken i respektive stad. I fallen Köpenhamn och Oslo inkluderades dokument på originalspråk. Undersökningarna av trygghetsarbetet i Helsingfors baserades på dokument skrivna på engelska och svenska medan materialet från Tallinn var uteslutande på engelska. Andra steget var att genomföra någon intervju (digitalt eller skriftliga mejlintervjuer med följdfrågor) med representanter för kollektivtrafikmyndigheter och kollektivtrafikhuvudmän som ansvarade för trygghet och säkerhetsfrågor i respektive stad. Totalt gjordes 4 intervjuer, som var semistrukturerade och utgick från en intervjuguide med ett fåtal frågeställningar som i intervjusituationen kompletterades med följdfrågor. Intervjuerna dokumenterades genom noggranna anteckningar. I det tredje och sista steget samlade vi ett antal representanter med ansvar för säkerhet och trygghet i kollektivtrafiken i Köpenhamn, Oslo och Tallinn (Helsingfors representant kunde ej medverka) till en digital fokusgrupp där de i två timmar fick diskutera vad trygghet och säkerhet är och hur de arbetar med det. Fokusgruppsdiskussionen vägledades av ett antal på förhand bestämda frågor och teman¹. Från Köpenhamn deltog två tjänstepersoner från två olika myndigheter med ansvar för olika

¹ Teman för workshopen var: Hur tolkas och förstås trygghet och säkerhet (på engelska användes ordet safety) i er organisation, och hur arbetar ni med det i kollektivtrafiken? Hur skulle ni vilja arbeta med trygghet/säkerhet (safety) i framtiden? Hur involveras/påverkar medborgarna i ert trygghetsarbete?

delar av kollektivtrafiksystemet; pendeltåg respektive tunnelbana. Därmed deltog totalt fyra representanter i fokusgruppen. Fokusgruppsdiskussionen spelades in och transkriberades och analyserades sedan tillsammans med intervjumaterialet med hjälp av tematisk kodning av innehållet (Kvale & Brinkmann, 2014). Temana som användes var dels på förhand identifierade i från studier kring legitimitet och trygghetsarbete och dels omformulerades dem i arbetet med materialet.

Hur trygghet respektive otrygghet och säkerhet förstås är, som kommer diskuteras i nästa avsnitt, inte detsamma mellan olika kontexter och situationer. Detta blev tydligt i fokusgruppen och i den situationen säkerställde vi tolkningen av det som sas med följdfrågor, både från oss och övriga deltagare.

1.2. Disposition

I rapportens första del har vi beskrivit vad som kommer att behandlas och på vilket sätt studien genomfördes. Nu följer i nästa del av rapporten en beskrivning av hur begreppen trygghet, otrygghet och säkerhet används både inom forskningen och i praktiken, samt en kort diskussion om vad de något oklara definitionerna av begreppen betyder för dess användning. I rapportens tredje del återger vi resultaten från intervjuer och workshop med representanter för kollektivtrafikmyndigheter och operatörer i Köpenhamn, Oslo, Helsingfors och Tallinn kring hur de arbetar med trygghet, vilka som involveras och på vilka sätt, samt vad arbetet syftar till. I den fjärde och avslutande delen diskuterar vi resultaten i relation till den tidigare begreppsliga diskussionen och med fokus på likheter och skillnader mellan städerna.

2. Trygghet, otrygghet och säkerhet som begrepp

Trygghet är ett notoriskt svårdefinierat begrepp. Detta går delvis att härleda till begreppets natur; känslor av oro, fara och föreställningar om hot är subjektiva och ofta abstrakta och kan vara svåra att fånga med tydligt avgränsat begrepp. Därtill hänger begreppet ihop med hur idéer om trygghet och säkerhet har mobiliserats politiskt. Hur säkerhet och trygghet definieras och vilken politisk innebörd de ges – vad eller vilka som ses som hot och hur allvarliga hoten är – har alltid varit en del av politiska strider (Tulumello, 2021).

Sahlin (2021) redogör för hur tolkningen av ”otrygghet” kommit att förändras genom politiska processer i Sverige under de senaste fyra decennierna. Under det sena 1900-talet diskuteras begreppet alltjämt främst i relation till ekonomisk trygghet, rätten till bostad och vård och andra välfärdsfaktorer. Enligt Sahlin är det först i början på 2000-talet, och särskilt efter borgerlighetens inträde i regeringen som otrygghet kom att bli synonymt med hot om våldsbrott av olika slag. Sahlin menar att otrygghet, som det används idag i Sverige, är en slags direktöversättning av det som i den engelskspråkiga, vetenskapliga litteraturen kallas för ”fear of crime”. Med begreppet avses just den upplevda risken för våldsbrott – det behöver alltså inte nödvändigtvis röra sig om en statistiskt mätbar, ”objektiv” risk för våld på en given plats eller tidpunkt. Därför kan det framstå som förvirrande att begreppet ”upplevd otrygghet” har kommit att ta allt större plats (Torstensson Levander, 2007). Enligt Torstensson Levander (2007) har begreppet uppkommit just för att göra en distinktion mellan den upplevda tryggheten och den ”faktiska” tryggheten. Men utifrån hur begreppen används så är det tydligt att det inte finns några vattentäta skott. Ofta tycks begreppen vara mer eller mindre utbytbara (Sahlin, 2020). Stiftelsen Tryggare Sverige definierar exempelvis trygghet som ”individens upplevelse av säkerhet eller risk” (Tryggare Sverige, 2023), vilket gör förledet i ”upplevd trygghet” överflödigt.

Än mer komplicerat blir det i jämförelsen mellan begreppen trygghet och säkerhet. Hos Tryggare Sverige (2023) definieras säkerhet som ”den faktiska risken för att utsättas för brott och ordningsstörningar” – vilket förutsätter att risken är någorlunda ”objektiv” och mätbar till skillnad från den subjektiva ”tryggheten”. Den numera nedlagda Trygghetskommissionen (2017–2019) tillsatt av Svensk Försäkring använder sig av en liknande uppdelning: ”säkerhet är individens eller någon närståendes faktiska risk att utsättas för brott och ordningsstörningar, medan trygghet är individens upplevelse av sin egen eller närståendes säkerhet” (Trygghetskommissionen, 2018, s. 12). Kommissionen verkar dock inte anse att begreppen säkerhet och trygghet räcker till för att fånga verkligheten. I rapporten föreslås nämligen ett nytt begrepp – ”livskvalitetsbrott” som definieras som ”den typ av brott, eller störande beteenden som inte utgör brott, som påverkar tryggheten i vardagen för de som bor, vistas och verkar i ett område”. Den trygghetskommission som tillsattes av Region Stockholm år 2020 lägger även den stort

fokus vid livskvalitetsbrott. I Region Stockholms rapport exemplifieras livskvalitetsbrotten med en lång, brokig lista av fenomen och företeelser vars enda gemensamma nämnare är att de ”är synliga/offentliga och därmed påverkar människors livskvalitet” (Region Stockholm 2021, s. 32). Bland exemplen på livskvalitetsbrott nämns allt från ”grov brottslighet” till ”ungdomsgång som stör ordningen i den offentliga miljön, nedskräpning, urinering på offentlig plats, buskörningar och otillåten affischering”. För denna rapport är det av särskild betydelse att även ”resor utan giltig biljett i kollektivtrafiken” räknas som exempel på ett livskvalitetsbrott (Region Stockholm, 2021: s. 32). Brottsförebyggande rådet (BRÅ) å sin sida använder hellre begreppet otrygghet i sina årliga Nationella Trygghetsundersökningar (NTU). I deras senaste NTU finns ingen specifik definition av trygghet eller otrygghet. Begreppet otrygghet används dock rapporten igenom som synonymt med ”oro för brott” (BRÅ, 2023). Noterbart är att ordet säkerhet inte förekommer överhuvudtaget i rapporten.

Den svenska akademiska litteraturen är märkligt befriad från säkerhetsdefinitioner – medan trygghetsdefinitioner finns i överflöd. En delförklaring här kan vara att den svenska begrepps användningen präglats av det engelska språket och hur det har översatts till svenska. Engelskans ”security and safety” översätts ibland direkt till säkerhet (security) och trygghet (safety), men det är inte en helt adekvat översättning (Torstensson Levander, 2007). Inom den akademiska litteraturen finns en rad olika tolkningar av ”security”-begreppet som kan innefatta både säkerhet och trygghet – enligt de gängse svenska definitioner som gått igenom ovan. Ceccato (2017) tolkar exempelvis begreppen som sinsemellan utbytbara, där båda begreppen innefattar objektiva och subjektiva aspekter. Jore (2017, s. 169) definierar security som “the perceived or actual ability to prepare for, adapt to, withstand, and recover from dangers and crises caused by people’s deliberate, intentional, and malicious acts such as terrorism, sabotage, organized crime, or hacking”. Det är alltså en definition som innefattar såväl upplevda som objektiva risker. Därtill krävs det att hotet är drivet av en medveten vilja att skada och hota, snarare än mer slumpmässiga eller oavsiktliga trygghetsstörningar.

Som framgått i de exempel som presenterats ovan avspeglas den begreppsmässiga tvetydigheten både i den akademiska litteraturen och i olika myndigheters och aktörers vitt skilda användningar och tolkningar av de olika begreppen. Detta riskerar att medföra vissa konsekvenser. Sahlin (2021) beskriver hur den begreppsmässiga oklarheten tjänar och förstärker vissa politiska agendor. Om otrygghet i somliga fall mäter en upplevd, föreställd fara och i andra fall en ”objektiv” mätbar fara, så finns det en risk att kommunikationen mellan institutioner, och mellan institutioner och medborgare, förvrängs och försvåras. Detta kan leda till att medborgare får en felaktig bild av hur trygg eller otrygg en given plats eller sfär – i detta fall kollektivtrafiken – är.

3. Trygghetsarbete i kollektivtrafiken i nordiska och baltiska huvudstäder

Vi återger här resultaten om trygghetsarbetet i kollektivtrafiken i de fyra studerade huvudstäderna (Köpenhamn, Oslo, Helsingfors och Tallinn) där vi kartlägger 1) vad trygghetsarbetet består i, 2) vilka aktörer som ingår och 3) vad arbetet syftar till. Utöver det redogör vi för vad tjänstepersonerna anser har betydelse för trygghetsarbetet och vilka likheter och skillnader mellan de undersökta fallen som framträder i materialet.

3.1. Vad innebär och hur formas trygghetsarbetet?

Trygghetsarbetet i kollektivtrafiken innebär ett relativt likartat arbete i de olika huvudstadsregionerna, vilket blev tydligt i workshopen där de spann vidare på varandras resonemang och höll med om de olika åtgärder som beskrevs av andra. Trygghetsarbetet beskrivs dels utifrån ett strategiskt perspektiv som ett arbete som måste bedrivas i samverkan med andra myndigheter, dels utifrån ett operativt perspektiv där kollektivtrafiken som fysiskt avgränsad plats har stor betydelse.

3.1.1. Strategiskt trygghetsarbete

I både Köpenhamn och Oslo beskrivs samverkan med andra myndigheter som centralt på för det egna trygghetsarbetet. Det handlar om samverkan med blåljusverksamheter som brandkår och polis, men också andra myndigheter med bäring på trygghet. Representanterna beskriver att de också arbetar med lokal samverkan på en viss plats där det uppkommit olika typer av problem. Samverkan kan dels handla om att lära av varandra, dels att dela data så att man tillsammans kan få en bredare och mer fördjupad bild av en situation. I Oslo beskriver representanten hur data från kollektivtrafiken (om exempelvis minskat resande under vissa tider) i viss mån används som en varningsklocka för övriga myndigheter att till exempel börja sätta in insatser för att motverka att ett område får en ökad kriminalitet och otrygghet. Detta utnyttjas dock inte i så stor utsträckning idag, men i framtiden tror personen att kollektivtrafikens data skulle kunna spela roll i sådana situationer och för den större samhällsutvecklingen.

3.1.2. Operativt trygghetsarbete

När det kommer till det operativa trygghetsarbetet arbetar samtliga huvudstäder med att förbättra tryggheten på avgränsade fysiska platser som kan utgöras av en station, en hållplats eller ett fordon som utgångspunkt. I stor utsträckning handlar det om olika kontrollmekanismer för att upprätthålla trygghet i kollektivtrafiken. Samtidigt är det viktigt att påpeka att tryggheten i kollektivtrafiken vid stationer och hållplatser är en del

av den urbana och bebyggda miljön, vilket ofta ligger helt eller delvis utanför kollektivtrafikmyndigheternas mandat och i stället är kommunens ansvar.

Samtliga huvudstäder arbetar med tekniska hjälpmedel för att upprätthålla trygghetsskapande åtgärder i kollektivtrafiksystemet. Detta i form av övervakningskameror uppsatta på stationer och i fordon. I både Köpenhamn och Oslo finns en operationscentral där kamerorna i viss mån övervakas och personal ute i systemet kan larmas till rätt plats för att gripa in. Dit kan även resenärer kan vända sig med tips och anmälningar av ordningsstörningar via telefon.

Förutom kamerorna finns det i alla huvudstäder olika typer av personal, som är synliga i systemet, som ska se till att tryggheten upprätthålls. De som särskilt nämns är biljettkontrollanter och säkerhetsvakter. Säkerhetsvakternas handlingsutrymme skiljer sig åt i de olika städerna, i Köpenhamn exempelvis får de inte använda våld utan ska kalla på polis om de inte kan reda ut en situation, medan säkerhetsvakterna i Helsingfors får använda ett visst mått av våld vid behov. I Helsingfors såg representanten säkerhetsvakterna som en garant för tryggheten ombord på kollektivtrafiken, en nödvändig åtgärd i vissa områden och på vissa linjer.

Behovet av säkerhetsvakter är nära förknippat med biljettkontroller för att säkerställa att det enbart är betalande resenärer som åker med. I Helsingfors motiveras fler säkerhetsvakter mot bakgrund av att biljettkontroller inte görs i vissa områden och på vissa linjer. Representanten uttrycker att biljettkontroller främjar tryggheten även i de fall då säkerhetsvakter inte kan närvara, som annars är ses som den främsta garanten för trygghet. I Köpenhamn har tester gjorts med kroppskameror hos biljettkontrollanter för att förbättra deras egen trygghet i arbetsmiljön och förhindra konfrontationer, eftersom biljettkontroller ses som en potentiellt konfliktskapande situation.

Biljetten, tillsammans med spärren eller in- och utgången, signalerar att kollektivtrafiken är en avgränsad plats och platsen som sådan har en stor betydelse för de olika huvudstädernas trygghetsarbete. Representanterna beskriver att när man arbetar med trygghet handlar det mycket om psykologi – att skapa platser där folk med ärliga avsikter som bara ska resa vill vara, medan de som har ”fel” avsikter inte ska vilja vara där. Det handlar också om den fysiska utformningen av kollektivtrafikmiljöer, till exempel att en öppen och ljus miljö ska motverka kriminalitet och ordningsstörningar. I både Köpenhamn och Oslo beskriver representanterna hur de arbetar med att göra stationsmiljöerna så trygga som möjligt genom ljusa och öppna miljöer (träd och buskage tas bort) och åtgärder som syftar till att göra miljön levande och en plats där ”rätt” människor vill vara. Andra exempel på åtgärder som man arbetar med var till exempel bänkar som det inte går att ligga på. I Köpenhamn används också musik på en del stationer för att minska närvaron av personer som uppehåller sig på stationen längre tider utan att använda sig av kollektivtrafiken, vilka definieras som ”oönskade” i stationsmiljön. Säkerhetsvakter nämns också i detta sammanhang som viktiga, att de är synliga under vissa tider och på det viset kan skapa trygghet.

Tallinn sticker ut från de övriga huvudstäderna då det ovan beskrivna arbetet inte förekommer i någon stor utsträckning i staden. Representanten beskriver situationer där personer använder kollektivtrafiken som sitt andra eller enda hem, men där de inte specifikt kan avvisas eftersom de genom sitt medborgarskap har lika stor rätt att vistas i kollektivtrafiken som andra människor. Tallinn står dock inför starten av planeringen av

en ny station i centrala Tallinn där diskussioner pågår om den kan förläggas under mark eller om man snarare ska bygga en tunnel åt biltrafiken. Denna diskussion handlar framför allt om prioriteringen mellan kollektivtrafik och bil i stadsrummet, men också till viss del om trygghetsaspekter. Representanten från Tallinn framhåller att trygghet inte är en stor fråga i relation till kollektivtrafiken, utan att det framför allt handlar om att kollektivtrafiken, som ovan nämnts, måste förbättras rent generellt för att fler ska använda den.

3.2. Vilka är direkt eller indirekt involverade i trygghetsarbetet?

3.2.1. Tjänstepersoner och samverkan med andra organisationer

I både Helsingfors och Oslo har kollektivtrafikmyndigheterna en anställd som enbart arbetar med säkerhet- och trygghetsfrågor. De kan beskrivas som trygghets- och säkerhetssakkunniga som framför allt arbetar strategiskt med dessa frågor. De två personerna har dock olika områdesfokus. Medan tjänstepersonen i Oslo i stor utsträckning fokuserar på mer samhällsomstörtande kriser som terrorism och naturkatastrofer är tjänstepersonen i Helsingfors mer inriktad på ordningsstörande incidenter i kollektivtrafiken. I Köpenhamn är ansvaret för trygghetsfrågorna mer utspritt på olika organisationer och därmed också på olika personer, medan man i Tallinn har en tjänsteperson med flertalet uppgifter där trygghetsarbetet är en liten del.

Trygghetsarbetet i samtliga undersökta huvudstäder är uppdelat mellan flertalet aktörer. En del av arbetet, oftast det mer strategiska men i vissa fall även mer operativa och detaljerade frågor, ligger under kollektivtrafikmyndigheternas ansvarsområden, medan en större del av ansvaret för det mer operativa arbetet är andra aktörs ansvar. Detta är ofta en följd av att trafik och andra tjänster har handlats upp, vilket innebär att ansvar faller på bland annat trafikoperatörerna. I vilken grad och på vilket vis skiljer sig dock mellan städerna. I Köpenhamn finns ytterligare en grad av komplexitet när det kommer till mängden inblandade aktörer då det är olika myndigheter på olika nivåer som är ansvariga för metro, busstrafik och regionalståg. Detta gör att det i Köpenhamn finns olika samverkansforum för olika delar kollektivtrafiksystemet men med samma externa aktörer: kollektivtrafikmyndighet, operatörer, polis och brandkår som samverkar om trygghet och säkerhetsfrågor. De olika kollektivtrafikmyndigheterna samverkar också sinsemellan. I Oslo sker samverkan med andra myndigheter både på den mer strategiska nivån och på den mer praktiska och lokala, där handlar det om polis, brandkår och socialtjänst. I Helsingfors däremot har kollektivtrafiken begränsad kontakt med andra myndigheter, något som respondenten ser som en svaghet i trygghetsarbetet. Skolor har dock identifierats som viktiga framtida samverkanspartners.

I Oslo och Köpenhamn sker också samverkan med olika frivilliggrupper, framför allt med grupper som har verksamhet som riktar in sig på unga. I Helsingfors ser det liknande ut där de i dagsläget samarbetar med vissa typer av volontärgrupper, särskilt grannskapsnattvandrare.

3.2.2. Politiker

Tryggheten i samhället generellt, men också specifikt i kollektivtrafiken, är någonting som samtliga representanter beskriver som relativt högt upp på politikernas agendor när någon form av incident inträffar eller ett val närmar sig. Enda undantaget är Tallinn där trygghet i kollektivtrafiken inte varit en viktig politisk fråga. I de övriga städerna handlar det om att politiker på både lokal/regional och nationell nivå har initierat förändringar baserat på olika typer av incidenter. I exempelvis Köpenhamn var införandet av säkerhetsvakter, samt fler övervakningskameror på pendeltågen, ett resultat av ett bredare nationellt direktiv om säkerhet i det offentliga rummet (Dansk Justitieministeriet, 2021) som godkändes av ansvarig transportminister². Respondenterna beskriver det generellt som att politiker vill att fler ska åka med kollektivtrafiken och att det därför måste vara en trygg plats för folk, både faktiskt trygghet och upplevd trygghet är därmed viktiga politiska frågor.

Ett annat exempel är Helsingfors där en händelse nyligen ledde till ett politiskt tryck att strypa den svällande ordningsvakssektorn för att i stället omdirigera resurser till polismyndigheten som länge drabbats av nedskärningar. Det handlade om filmer som hade börjat cirkulera i sociala medier och sedan nyhetskanaler som visade hur privata ordningsvakter i kollektivtrafikens regi tagit ut gripna resenärer till ett skogsparti och påbörjat en förnedrande och grov fysisk misshandel. Videon spreds i kåren av vakter, innan den läcktes och blev en nationell angelägenhet och orsakade en stor politisk debatt.

3.2.3. Medborgare

Medborgarna i respektive huvudstad är också viktiga aktörer i trygghetsarbetet genom de åsikter om trygghet som de uttrycker och som olika myndigheter och bolag samlar in genom enkäter, big data, övervakning och sociala medier. I Tallinn exempelvis görs en resvaneundersökning bland ett urval av stadens samtliga invånare och där finns frågor som rör trygghet. Denna resvaneundersökning har gjorts under 15 år, ungefär vartannat år, och resultatet visar ofta att kollektivtrafiken uppfattas som otrygg, framför allt på grund av trängsel. Representanten från Tallinn påpekar dock att det i stor utsträckning är aldrig- eller sällananvändare av kollektivtrafiken som ger uttryck för den åsikten. Samtidigt uttrycker representanten att det är andra frågor än specifika trygghetsfrågor som enligt enkäten som upplevs som viktigare för respondenterna.

I Köpenhamn samlar de olika ansvariga för metro, pendeltåg och buss in separata enkäter, gör egna intervjuer, samt diskuterar med operatörer och får in åsikter via egna sociala medier och kontaktcenter kring medborgarnas åsikter där också trygghet berörs. *Passagerpuls* är en intresseorganisation för kollektivtrafikresenärer som drivs inom ramen för den oberoende konsumentorganisationen *Forbrugerrådet Tænk* och den har haft trygghet på agendan tidigare samt arrangerade 2022 en konferens på ämnet. Trafikoperatören för busstrafiken, Movia, har en egen medborgarpanel där olika frågor eller teman som berör kollektivtrafiken diskuteras. Panelen etablerades 2019 och mötena

² Pendeltågen eller S-tåg i Köpenhamn drivs av DSB, ett nationellt bolag där högst ansvarig är den nationella Transportministern.

äger rum två gånger om året. Frågan om trygghet i kollektivtrafiken har dock inte varit ett omfattande tema som diskuterats i panelen.

Samtliga respondenter uttrycker att det finns problem med de enkäter och resvaneundersökningar som görs i respektive stad när det kommer till frågor om trygghet. Dels handlar det om, som i Oslo, att den som svarar ska utgå från sin senaste resa och det innebär att man helt missar de som inte regelbundet använder kollektivtrafiken. Därför kompletterar organisationerna resvaneenkäten med mobildata för att veta hur människor generellt reser. Dels handlar det om, som i Tallinns fall, att representanterna uppfattar det som att undersökningar som går ut till ett urval av samtliga invånare får en relativt hög andel som anger att det är otryggt i kollektivtrafiken, men att det är de som mer sällan använder kollektivtrafiken som uttrycker denna otrygghet, inte primärt de som reser ofta. Representanten från Tallinn upplever också att upplevd otrygghet i kollektivtrafiken används som ett svepskäl för många sällananvändare för att inte bli mer regelbundna användare av kollektivtrafiken. I Tallinn finns det i stället andra faktorer som medverkar till att icke- eller sällananvändare inte använder kollektivtrafiken, som exempelvis att kollektivtrafiksystemet inte täcker hela staden, och att kollektivtrafiken i jämförelse med bilen är långsam, samt att det därför tillsammans med andra faktorer är mer gynnsamt att använda bil i staden.

3.3. Vad syftar trygghetsarbetet till?

Målet med trygghetsarbetet i samtliga undersökta huvudstäder beskrivs, av dess representanter, som att i första hand minska den upplevda otryggheten inom kollektivtrafiken för att få fler resenärer att välja kollektivtrafiken för sina resor. Samtliga beskriver hur detta i stor utsträckning handlar om ”psykologi”; att skapa platser där människor känner sig bekväma att vistas. Det handlar dock inte om alla människor, utan om de som köper biljett (med undantag för Tallinn) och inte på något vis stör andra genom sin resa med kollektivtrafiken. Specifika grupper av människor, som barn, nämndes också särskilt som viktiga att prioritera tryggheten för. Enligt respondenterna bör mängden människor som finns i systemet vara lagom – varken för många eller för få – ett tomt system uppfattas som lika otryggt som ett system med trängsel.

I Tallinn upplevde man inte att det fanns ett stort problem med faktiskt våld, brott eller ordningsstörningar på kollektivtrafiken. I jämförelse med de andra städerna var det begränsade trygghetsarbetets syfte nästan enbart inriktat på just upplevelsen av trygghet. Representanterna för Oslo och Köpenhamn beskrev trygghetsarbetet som syftande till att minska faktiskt våld, olagliga aktiviteter som drogförsäljning och stölder, samt mer generellt sådant som uppfattas som störande beteenden. Tjänstepersonerna kopplade inte detta enbart till kollektivtrafiken och dess attraktivitet utan också mer generellt till samhällets utveckling, där de som huvudmän för ett stort system som många människor i staden använder kan hjälpa till att förhindra en generellt dålig samhällsutveckling genom sina insatser. Representanten för Helsingfors beskrev hur trygghetsfrågor fått ett uppsving inom den finska kollektivtrafiken och att detta i mångt och mycket rörde sig om ”problematiska” ungdomar ombord på stadens bussar. Detta gällde i synnerhet på busslinjer där biljettkontroller inte förekom, eller förekom i låg utsträckning. Denna

bristande kontroll hängde ihop med ett ökat ”problematiskt” beteende hos vissa ungdomsgrupper.

Biljettkontroller beskrivs som nödvändiga för trygghetsarbetet i kollektivtrafiksystemet för samtliga huvudstäder. Samtidigt ser representanterna dessa kontroller som potentiella och faktiska konfliktsituationer. I Köpenhamn arbetar man för att ”förbättra” kontrollerna ur trygghetshänseende för personalen, bland annat genom att testa att införa kroppskameror för biljettkontrollanterna. Även i Tallinn, där det är avgiftsfritt, sker ”biljettkontroller” eftersom resenärerna måste kunna visa att de bor i staden och därmed har rätt att åka avgiftsfritt i kollektivtrafiken, och även där är situationen en källa till konflikt.

I alla huvudstäder är trygghetsarbetet i kollektivtrafiken någonting som man mer eller mindre ständigt arbetar med från tjänstemannahåll. Generellt gäller att om det är valår tenderar politiker på både lokal och nationell nivå att lägga sig i mer, menar tjänstepersonerna. Samtidigt, om det händer incidenter i kollektivtrafiken som får uppmärksamhet i media och som kopplar till trygghet så blir det de problem som då uppdragats som förvaltningen får i uppdrag att lösa.

Representanten för Oslo är den enda som beskriver andra typer av arbete som kopplar till trygghet, men som snarare handlar om säkerhet. Denna person beskriver hur detta säkerhetsarbete inriktar sig på att förbereda kollektivtrafiken på plötsliga kriser, som naturkatastrofer, krig, eller terrorhandlingar. Personen tar exemplet med en helt elektrifierad kollektivtrafik och en situation där befolkningen måste evakueras, men elsystemet inte fungerar som det ska, som en situation som man arbetar för att förbereda sig på.

4. Avslutande diskussion

Denna studie av fyra huvudstäders trygghetsarbete i kollektivtrafiken speglar den inledande diskussionen i denna rapport om trygghet som ett svårfångat och lite vagt begrepp. Begreppet i sig pekar inte entydigt på vilka åtgärder som bör prioriteras och genomföras inom kollektivtrafiksystemen. Med andra ord finns ett betydande inslag av tolkningsutrymme. I viss mån arbetar kollektivtrafikmyndigheterna i samtliga studerade städer med att åstadkomma en så stor upplevelse av trygghet som möjligt, men arbetet fokuseras också på olika områden och ser olika ut. För alla utom Tallinn handlar det om att se till så att tillräckligt många reser med kollektivtrafiken, att de som gör det har biljetter och att de inte befinner sig där av andra anledningar än att resa. Mänsklig närvaro förknippas med trygghet, men samtidigt får det inte vara trängsel för då kan det uppfattas som otryggt, enligt de intervjuade.

Samtliga städer arbetar med liknande fysiska, tekniska, personella och organisatoriska åtgärder för att åstadkomma en trygg kollektivtrafik. De fysiska åtgärderna handlar om att stationer och hållplatser ska vara ljusa och öppna och gärna vara platser där en tillräcklig mängd resenärer vill uppehålla sig en tid. Alla arbetar också med utformningen så att den ska uppmuntra människor till att uppehålla sig på platsen en stund, men inte alltför länge eller på oönskade sätt. En detalj som man använder sig av för detta är bänkar som inte är möjliga att ligga på. Detta är omtvistat och någonting som fått kritik för att vara så kallad 'hostile architecture', ett begrepp som beskriver förändringar som görs i det offentliga rummet för att göra en plats eller utrymme oanvändbar för vissa grupper eller viss typ av användning (Petty, 2016, s. 68). Även andra aktörer som driver trygghetsfrågor i samhällsplaneringen, som stiftelsen Tryggare Sverige, hävdar att den typen av åtgärder riskerar att kunna bli kontraproduktiva då människor inte vill uppehålla sig längre stunder på platser som präglas av "hostile architecture", och med mindre mänsklig närvaro blir dessa platser mer otrygga (Eklund mfl., 2021). Det finns således svårigheter när man med hjälp av olika åtgärder försöker styra människors beteende kring en viss plats och det är inte säkert att effekterna blir det som förväntades.

De tekniska åtgärderna som städerna arbetar med handlar om biljettsystem och övervakningskameror. Övervakningskameror bedöms i tidigare studier ha olika effekt på tryggheten för olika grupper människor, män känner sig generellt tryggare än kvinnor med kameror och en del kvinnor uppger till och med att de känner sig mer otrygga på grund av kameror (Eklund mfl., 2021). Bland representanterna i vår studie lyfts dock inga sådana funderingar, utan kamerornas närvaro i kollektivtrafiken i trygghetens namn tas ganska mycket för givna. I en tidigare studie av övervakningskamerors effekter på säkerhet, respektive dess användning för upplevd trygghet i kollektivtrafiken visar Svenonius att resultaten för säkerhet får en underordnad betydelse i utvärderingar. Istället är det tryggheten som utvärderas, men eftersom upplevelser generellt är svårare att mäta blir det svårt att tolka utvärderingarnas resultat (Svenonius, 2018). Övervakningskameror i kollektivtrafiken bedöms således inte i relation till säkerhet, utan till trygghet och då är det svårt att veta dess effekt för ökad trygghet.

De personella åtgärderna handlar om säkerhetspersonal och biljettkontrollanter som uppehåller sig i systemet och som har olika typer av möjligheter att ingripa om något sker. Gemensamt för Oslo, Köpenhamn och Helsingfors är hur biljetten beskrivs som viktig för den upplevda tryggheten. Kollektivtrafiken kan tolkas som en semi-offentlig plats i den meningen att många människor använder sig av systemet i vardagen, men det kräver att man löser biljett för att få tillgång till de fysiska miljöerna inom systemet; ombord på fordon och inom stationer (Paget-Seekins & Tironi, 2016). Biljetten är således en försäkring om att alla som vistas i systemet är "rätt" människor i den meningen att de är där för att resa med kollektivtrafiken och inte ägna sig åt andra saker. Enligt denna argumentation är biljettkontroller nödvändiga för att upprätthålla tryggheten, någonting som också kommer till uttryck i svaren från Oslo, Köpenhamn och Helsingfors. Människor som uppehåller sig i systemet utan biljett anses vara en källa till otrygghet för andra personer. I Tallinn där alla som är medborgare har rätt att vistas i kollektivtrafiken finns av naturliga skäl inte denna koppling mellan biljett och trygghet, utan så länge personer uppför sig som man ska är man välkommen att nyttja systemet. Samtidigt vittnar man i Tallinn, precis som i övriga städer, om att biljettkontroller (i Tallinn kontrolleras medborgarskap) är en källa till konflikt mellan kontrollanter och resenärer. Trygghet för kontrollanterna är därför också en viktig fråga och tar sig uttryck som kroppskameror i Köpenhamn eller att det är säkerhetsvakter som sätts in direkt på de platser där tjuvåkande är vanligt, som i Helsingfors.

Köpenhamn har inte spärrar i tunnelbanan eller andra sådana saker som ska hindra att den som inte har biljett uppehåller sig i den del av kollektivtrafiksystemet som utgörs av stationer. Det verkar dock inte ha skapat mer behov av kontroller på stationerna för att motverka att "oönskade personer" uppehåller sig där. Det kan dock vara bakgrunden till att Köpenhamn testat en åtgärd som inte återfinns i de andra städerna, nämligen musik på stationer som ska få (enligt kollektivtrafikmyndigheterna) icke-önskvärda grupper att inte vistas på stationerna under längre tid.

De organisatoriska åtgärderna handlar om samverkan med andra myndigheter, i synnerhet med blåljusverksamheter som polis och räddningstjänst, samt med privata aktörer, som frivilligorganisationer som hjälper utsatta personer och/eller riktar sig till ungdomar. Det är framförallt representanterna för Oslo och Köpenhamn som lyfter sitt samverkansarbete och framförallt handlar det om lokal samverkan för att rå på ett problem i lokalsamhället kopplat till en viss station eller del av kollektivtrafiksystemet. Denna typ av samverkan brukar benämnas platssamverkan och kommer från början från en amerikanskt utvecklad modell för att lokalt jobba för trygghet i ett område genom att alla närvarande aktörer tar ansvar för utvecklingen (Eklund mfl., 2021). Samverkan handlar i ganska stor utsträckning om att tillsammans reagera på ett problem, även om representanten från Oslo också framhåller att kollektivtrafikens data till viss del också används för att förutse utvecklingen i ett visst område och sätta in tidiga åtgärder från andra delar av samhället. Den typen av samverkan verkar inte ha slagit igenom på samma sätt än i de olika städerna. Någonting som respondenterna inte nämner alls är samverkan med andra aktörer, som kommunen, kring den fysiska miljön i anslutning till kollektivtrafiken. Det är dock något som åtminstone gällande övervakningskameror varit en viktig del i trygghetsarbetet i Stockholm (Svenonius 2018; Eklund mfl., 2021). I den typen av samverkan spelar det också roll var de administrativa gränserna går i det offentliga rummet, något som kan variera från land till land och som vi inte har studerat närmare i denna studie.

Det faktum att de flesta arbetade på ett liknande sätt, utan att de hade något direkt utbyte med varandra på det här området, visar att uppfattningen hos kollektivtrafikmyndigheterna i de olika länderna och städerna om vad som anses tryggt respektive otryggt är ganska samstämmiga. Generellt har man sinsemellan lite kontakt med varandra inom det här området, även om exempelvis Tallinn och Helsingfors inom andra kollektivtrafikfrågor har ett stort samarbete. Det handlar således inte om att man direkt lärt av varandra, utan möjligtvis om en internationellt vida spridd uppfattning, diskurs, om vad trygghet är i kollektivtrafiken. Eftersom respondenterna generellt lyfter svårigheter med att utvärdera trygghet, tyder det på att de åtgärder som man begagnar sig av är åtminstone inte till fullo utvärderade. Det tyder på att trygghetsdiskursen är relativt likriktad och inte ifrågasatt på de flesta håll. Denna bild ges också i rapporten om trygghet i kollektivtrafiken i Sverige, där diskursen kopplas till olika metoder för trygghetsarbete i kollektivtrafiken i USA (Eklund mfl., 2021).

Samtidigt ses inte trygghet som en speciellt stor fråga i någon av städerna. Den kommer kontinuerligt upp i städernas olika former av enkäter och resvanestudier till medborgarna som en viktig fråga. Dels för att otrygghet ofta är ett problem som icke-kollektivtrafikresenärer lyfter upp som viktigt för att de inte reser med kollektivtrafiken. Och dels för att trygghet anses av respondenterna vara ett svårtolkat begrepp eftersom det öppnar för flera tolkningar av den person som fyller i sitt svar och därmed vet man inte vad varje individ svarat på. Denna svårighet att fånga uppfattningar om trygghet i kvantitativa studier, som enkäter, lyfter Tryggare Sverige i sin rapport om trygghet i kollektivtrafiken. De gör en genomgång av svenska enkätstudier och visar hur frågor om trygghet dels ställs på så olika sätt att det är svårt att dra generella slutsatser, dels visar att forskningen på området rekommenderar en mix av kvantitativa och kvalitativa metoder för att få pålitliga resultat om uppfattningen av trygghet i kollektivtrafiken (Eklund mfl., 2021). En sådan användning av olika metoder har dock inte kommit fram i vår studie, utan alla städerna förlitar sig i stor utsträckning på enkäter för att få kännedom om resenärers och medborgares uppfattningar.

Tidigare studier visar också att trygghet riskerar att bli en chimär. Ökade trygghetsåtgärder ger ett sken av handlingskraft men riskerar samtidigt att dölja källan till trygghetsproblemen (Brandén, 2022). Den deltagande representanten för Tallinn är på sätt och vis inne på det här spåret när hen hävdar att trygghet gärna kommer upp som ett svepskäl till att människor inte väljer att resa med den, men egentligen är problemet enligt hen, att kollektivtrafiken måste matcha människors behov bättre och det bör bli mindre bekvämt att ta bilen.

Även om trygghet inte är en så stor fråga för kollektivtrafiken i de undersökta städerna, så aktualiseras det ofta vid specifika händelser och när det är valrörelse, och då av politiker. Politikerna står i vårt material ut som den aktör i samtliga städer som specifikt lyfter upp trygghet i samhället i allmänhet och trygghet i kollektivtrafiken specifikt som viktiga frågor att åtgärda. *Faktisk* trygghet, alltså säkerhet, är generellt inte en stor politisk fråga, utan det är *upplevd* trygghet som är en politisk fråga visar Sahlin (2021) i sin avhandling. Trygghetsarbetet i kollektivtrafiken kan därmed sägas hänga tätt ihop med politiken på såväl nationell, regional och lokal nivå, delvis beroende på var det politiska ansvaret för trafiken ligger, men inte enbart. Inriktningen på trygghetsarbetet präglar således vilka andra samhällsproblem som finns på den politiska dagordningen. Detta ser vi exempel på i vårt material då trygghetsarbetet i Oslo har i mångt och mycket inriktats

på hantering av terrorism, naturkatastrofer och andra plötsliga och större kriser, någonting som kan kopplas till den nationella politiska debatten.

Sammanfattningsvis ger denna studie av trygghetsarbetet i kollektivtrafiken i några av norra Europas huvudstäder en bild av en fråga som inte ses som så prioriterad av tjänstepersoner som jobbar med den, samtidigt som alla har åtgärder för trygghet i kollektivtrafiken och åtminstone ett visst arbete kring frågan. Åtgärderna ser också relativt lika ut i de olika städerna, framförallt gällande den fysiska miljön och tekniker, samt organisation, för övervakning. Biljetter ses av alla myndigheter som har det, som garanterat för trygghet, vilket gör att biljettkontroller görs till en del av trygghetsarbetet. Generellt gäller dock för samtliga myndigheter att man har en begränsad uppfattning om medborgarnas uppfattningar kring trygghet, vilket gör att det råder osäkerheter om vad som verkligen fungerar. Detta gör i sin tur att begreppet trygghet, som är brett och i kollektivtrafiken svårt att definiera, ofta används som paraply för en rad åtgärder där en del kanske inte har med trygghet att göra i så stor omfattning.

5. Referenser

- Brandén, J. (2022). In the name of safety : power, politics and the constitutive effects of local governing practices in Sweden. (PhD dissertation, Umeå universitet).
- Brottsförebyggande Rådet (2023). Nationell Trygghetsundersökning.
- Ceccato, V. (2017) [Women's transit safety: making connections and defining future directions in research and practice](#). *Crime Prevention & Community Safety*, 19, [Issue 3–4](#), pp 276–287.
- Ceccato, V., Assiago, J., & Nalla, M. K. (2020). Crime and fear in public places: Aim, scope and context. In *Crime and Fear in Public Places* (pp. 3-15). Routledge.
- Currie, G. (2021). Introduction to the Handbook of Public Transport Research. In *Handbook of Public Transport Research*. Edward Elgar Publishing.
- Dansk Justitieministeriet (2021) Et tryggere Danmark – 12 tryghetsskabende initiativer. Tillgängligt på: <https://www.justitsministeriet.dk/wp-content/uploads/2021/11/Et-tryggere-Danmark.pdf>
- Eklund, B., Ahlskog, T., Lindberg, J. (2021). Trygghet i kollektivtrafiken. (Andra upplagan). Stockholm: Tryggare Sverige.
- Eski, Y. (2011). 'Port of call': Towards a criminology of port security. *Criminology & Criminal Justice*, 11(5), 415–431. <https://doi.org/10.1177/1748895811414593>
- Hela resan (2005) Personaltidning för alla som arbetar inom SL-trafiken, nr.1, s. 10-11. Tillgängligt på: [Hela resan, nr 1 2005 by Lingostal - Issuu](#)
- Joelsson, T., & Ekman Ladru, D. (2020). Den mångtydiga tryggheten : risker, platser och mobilitet i barns och ungas vardagsliv. I (O)tryggt? texter om makt, plats och motstånd.
- Jore S.H. (2017) Safety and security—Is there a need for an integrated approach? In: Walls L, Revie M, Bedford T (eds) *Risk, reliability and safety: innovation theory and practice*. Taylor and Francis Group, CRC Press, London, pp 852–859
- Kimvall, J. (2012) *Noll tolerans: kampen mot graffiti*. Verbal förlag. ISBN: 9789197749558
- Kvale, S. & Brinkmann, S. (2014). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. (Tredje [reviderade] upplagan). Lund: Studentlitteratur.
- Paget-Seekins, L., & Tironi, M. (2016). The publicness of public transport: The changing nature of public transport in Latin American cities. *Transport Policy*, 49, 176-183.
- Petty J (2016) The London spikes controversy: Homelessness, urban securitisation and the question of 'hostile architecture'. *International Journal for Crime, Justice and Social Democracy* 5(1): 67-81. DOI: 10.5204/ijcjsd.v5i1.286.
- Region Stockholm (2021). Trygghet i fokus. En kartläggning av livskvalitetsbrott och otrygghet i Stockholmsregionen.
- Saarikkomäki, E., & Alvesalo-Kuusi, A. (2020). Ethnic Minority Youths' Encounters With Private Security Guards: Unwelcome in the City Space. *Journal of Contemporary Criminal Justice*, 36(1), 128–143
- Sahlin Lilja, H. (2021). The Emergence, Establishment och Expansion of Fear of Crime Research in Sweden (Doctoral dissertation, Lund University).
- Salter, M. Securitization and desecuritization: a dramaturgical analysis of the Canadian Air Transport Security Authority. *J Int Relat Dev* 11, 321–349 (2008)
- Stjernborg, V., & Rutberg, S. (2021). Upplevd otrygghet i anknytning till kollektivtrafiken i Malmö: Genom ett deltagarbaserat angreppssätt (PPGIS). K2 WORKING PAPER 2021:13
- Svenonius, O. (2017). Legitimering av övervakning i lokal säkerhetspolitik. *Statsvetenskaplig tidskrift*, 119(3), 563-596.

- Svenonius, O. (2018). *The body politics of the urban age: reflections on surveillance and affect*. Palgrave Communications, 4.
- Svensson, (2021) Fler ordningsvakter i SL-trafiken kommande år. DN-Sthlm
<https://www.dn.se/sthlm/fler-ordningsvakter-i-sl-trafiken-kommande-ar/> Accessed 25-11-2022
- Taureck, R. (2006) Securitization theory and securitization studies. *J Int Relat Dev* 9, 53–61.
<https://doi.org/10.1057/palgrave.jird.1800072>
- Torstensson Levander, M. (2007). *Trygghet, säkerhet, oro eller risk?: begreppsdefinitioner och mått*. Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting
- Tryggare Sverige (2018) Om oss – vad är det för skillnad på trygghet och säkerhet? Hemsida: [Om oss - Tryggare Sverige | Tillsammans gör vi skillnad!](#)
- Trygghetskommissionen (2018) *Den nya tidens livskvalitetsbrott – internationella stöldligor och it-relaterad bedrägeribrottslighet*
- Tulumello, S. (2021). Agonistic security: Transcending (de/re)constructive divides in critical security studies. *Security Dialogue*, 52(4), 325-342.
- Van Dijk, J. (2007). *The world of crime: Breaking the silence on problems of security, justice and development across the world*. Sage Publications.
- Wimark, T. (2020). Hbtq och nyanländ-begränsningar och möjligheter i mobilitet för personer med dubbelt utanförskap. In Henriksson, M., & Lindkvist, C. (2020). *Kollektiva resor: utmaningar för socialt hållbar tillgänglighet*. Lund: Arkiv förlag.



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

www.k2centrum.se

