

2 Brottsligheten i tunnelbanan

Av: Michael Johnson

2.1 Inledning

1995 startades ett relativt omfattande brottsförebyggande projekt i Stockholms tunnelbana,¹ *Lugna Gatans Vårdprojekt* (LGVp). Det huvudsakliga syftet med projektet var att motverka ungdomsbrottslighet, framförallt vad beträffar våld men även skadegörelse, i Stockholms tunnelbana. Detta var tänkt att uppnås framförallt genom att värdarna skulle fungera som positiva förebilder för de ungdomar de möter i sitt arbete, men även genom att mer aktivt ingripa vid brott inom ramen för envarsrätten (Rättegångsbalken, 24 kap. 7 §), den paragraf som ger alla rätt att ingripa vid brott där fängelse ingår i straffskalan.

Att man startar ett stort brottsförebyggande projekt måste antas göras utifrån en föreställning om att det som är projektets arbetsområde, i detta fallet bland annat att motverka ungdomsvåldet, är ett problem och att detta kan lösas med de aktuella åtgärderna. Därför är huvudintresset i detta kapitel inriktat mot hur våldssituationen såg ut i Stockholms tunnelbana i mitten av 1990-talet när projektet startades. Någon möjlighet att direkt urskilja ungdomsvåld från den generella våldsnivån har inte varit möjlig utan jag har utgått ifrån att ungdomsvåld i tunnelbanan är en betydande del av det generella våldet där, vilket syftet med att starta projektet indikerar att det är eller åtminstone finns en föreställning om att det är. Huvudsyftet med detta kapitel är att försöka se om det är rimligt att anta att våldet i tunnelbanan vid denna tidpunkt var så stora att detta kan anses motivera starten av LGVp. Vidare kommer även studier om rädsla och otrygghet att tas upp då detta i sig kan vara ett motiv till att starta ett brottsförebyggande projekt.

2.2 Lugna Gatans vårdprojekt²

2.2.1 Beskrivning av projektet³

Vårdprojektet startade i juni 1995 på initiativ av Fryshuset och Storstockholms Lokaltrafik (SL).⁴ Dess huvudsyfte var att motverka våld och vandalisering bland ungdomar⁵ i Stockholms tunnelbana. Under perioden maj – december 1995 anställdes ett 80-tal ungdomar för att dels patrullera i tunnelbanan under fredag- och lördagsnätter, samt dels för att bedriva någon form av

¹ Projektet rörde inte enbart brottslighet i tunnelbanan men detta var det huvudsakliga målet med projektet.

² Bygger på information genom intervjuer av Marika Lundin, dåvarande chef för Lugna Gatan, projektansvariga för vårdprojektet Fatima Azzazi och Anders Cardell, intervjuer med fyra LG-vårdare, skriftliga protokoll i form av bl a minnesanteckningar från LGVp styrgruppsmöten samt två kvällar då jag följde med LGV som observatör. Denna information samlades in 1996 i samband med utvärderingen av projektet.

³ Beskrivningen gäller för åren 1995-96.

⁴ Andra projekt mot våld fanns vid denna tidpunkt, t ex Gardian Angels och Non Fighting Generation. Dessa var dock inte lika omfattande och var inte offentligt finansierade. Se vidare t ex Folkhälsoinstitutet (1995)

⁵ Vid intervjuer med ledning för projektet och andra framkom dock att det outtalade motivet för verksamheten en var att motverka all brottslighet i tunnelbanan.

dagverksamhet för ungdomar, till exempel anordna fotbollsturneringar och caféverksamhet. Därefter har kontinuerlig nyanställning förekommit och verksamheten existerar fortfarande (sommaren 2002), dock i något annorlunda form.⁶

Villkor för anställning som värd var att personen var mellan 20 och 25 år gammal, var arbetslös samt aktuella på arbetsförmedlingen. Ett eventuellt kriminellt förflutet fick inte vara för aktuellt men att värdarna kunde "gatans språk" ansågs dock vara en fördel. Majoriteten av värdarna var män och hade invandrabakgrund. Arbetet var på heltid och omfattade 12 månaders anställning.⁷ Under utbildningstiden och de efterföljande fyra månaderna utgick ersättning från länsarbetsnämnden. Efter denna period blev värdarna projektanställda på Fryshuset med en grundlön plus tillägg för obekvämt arbetstid.⁸ SL stod för den största delen av lönekostnaderna.⁹

Värdarna genomgick en tre veckors utbildning innan de trädde i tjänst där polisen, Fryshuset och SL stod för var sin vecka. I kursplanen ingår: grundläggande bevakningsjuridik, konflikthantering, sjukvård inklusive hjärt- och lungräddning, narkotika- och dopingkunskap, självskydd, ordningslagen, information om tunnelbaneorganisationen och olika yrkesgrupper, serviceinformation, vaktbolagens roll, trafiksäkerhet i tunnelbana, brandkunskap, åtgärder vid hot och våld, ungdomars situation, socialtjänstens roll och krishantering. Värdarna genomgick även en vidareutbildning under 1996 på Tollares folkhögskola i hur man bedriver projekt.

2.2.2 Arbetsmetod

LG-värdarna kändes igen på sina gula jackor med texten Lugna Gatan i stor stil på ryggen. De arbetade i grupper om fyra personer och varje grupp hade tilldelats ett område, vanligtvis 3-4 tunnelbanestationer, som de skulle patrullera. Arbetstider för patrulleringen var kväll/nätter (20.00-04.00) mellan fredagar och lördagar samt lördagar och söndagar. Varje arbetspass började och avslutades med en träff i deras lokaler i Gamla stan och grupperna höll kontakt med en sambandsgrupp på t-centralen via radio eller telefon.

Stationerna som patrullerades av värddar valdes ut i samråd med SL och var de stationer där man uppfattade att ungdomsbrottsligheten var som allvarligast.

I värdarnas arbete ingick även att bedriva någon form av arbete med ungdomar dagtid inom samma områden som de arbetade i nattetid och genom detta skapa relationer och få förtroende bland dem som de senare skulle kunna ha nytta av om de träffade dem under kvällstid. Även patrullering vid vissa skolor i närheten till tunnelbanestationer ingick i arbetet.¹⁰

2.2.3 Utvärdering av projektet

⁶ Se beskrivning av Lugna Gatans verksamhet under 2001 i brå:s rapport 2002:3

⁷ Vilket i ett flertalet fall sedan dock förlängdes

⁸ In lön...

⁹ In kostnader och budget...

¹⁰ SISAB (hela namnet) var en av finansörerna av LGVp.

Utvärderingen av LGVp (Johnson 1996) finansierades inom ramen för projektet och det huvudsakliga syftet var att undersöka dess effekt på brottsligheten i tunnelbanan. Ett ytterligare syfte var att undersöka projektets effekt på den upplevda tryggheten och rädslan för att bli utsatt för brott bland passagerare och SL-personal. För att mäta detta användes statistik över händelser och brott i tunnelbanan från SL och polisen för de dagar och tider som LGV arbetade under en period med början ca ett halvt år efter att projektet startat (experimentperiod) samt motsvarande statistik ett år tidigare (kontrollperiod). Händelserna delades in i 11 kategorier (se bilaga X).¹¹ Även statistik över skadegörelse jämfördes under en period före och en period efter att projektet startat. En jämförelse gjordes sedan av dessa data mellan stationer där LGV arbetade och stationer där de inte arbetade för att se i vilken mån man kunde hitta en effekt av värdarnas arbete.

För att mäta trygghet och rädsla för brott i t-banan gjordes en begränsad strukturerad intervjuundersökning med passagerare samt en enkätundersökning till SL-personal.¹¹ Inom projektet genomfördes även en observationsstudie (Nilsson 1998). Denna studie utfördes under fyra helgnätter på tre tunnelbanestationer. Observationerna gjordes utifrån ett schema där stationerna täcktes in i ungefär lika stor omfattning. Dessa stationer valdes ut på grundval av att de inte patrullerades av LGV men planerades få bevakning av LGV då de uppfattades som problematiska vad beträffade ungdomsbrottslighet av SL. Nilsson kunde därför genomföra observationer två av kvällarna före att LGV började patrullera och två efter att de börjat patrullera. Syftet med studien var att se om det allmänna ordningsläget på de tre stationerna förbättrades efter att verksamheten påbörjades.

2.2.4 Resultat

2.2.4.1 Brottsligheten

Sammanfattningsvis kan sägas att både SL:s (dagrappporter) och polisens (RAR) statistik över brottslighet i tunnelbanan pekar mot en generell minskning mellan de båda undersökta perioderna¹². Nedgången på experimentstationerna var större i båda datamaterialen samt för flera av brottskategorier, dock inte statistiskt signifikant.¹³ Nedgången gällde även för brottslighet på tunnelbanetåg, vilket inte direkt kan knytas till LGV. Förutom denna allmänna nergång av incidenter mellan de båda perioderna är två av resultaten av intresse. Våld och hot.

Våldsbrottsligheten minskade mer på stationer som hade LGV representation än på övriga stationer. Vid kodningen av SLs dagrappporter har denna brottskategori delats upp i underkategorier av vem som var offer för incidenten. Man kan här urskilja att denna minskning framförallt fanns i kategorin ungdomsbråk. En kategori som ökade på experimentstationerna i dagrapportsmaterialet var hotbrotten. Denna kategori minskade för experimentstationerna i anmälningsstatistiken till polisen.

¹¹ För underlag och närmare beskrivningar av resultat, se Johnson 1996

¹² Se bilaga xx

¹³ $p < .05$

Denna typ av förändring ligger i linje med vad man kan förvänta sig utifrån en rutinaktivitetsteori (Cohen och Felsons 1979) med en vidareutveckling av Wikström (1995:27). Wikström delar upp brottslighet i två kategorier, frestelsebrott och friktionsbrott. I den första kategorin gör den motiverade gärningsmannen en analys av de eventuella positiva effekterna av ett tänkt brott i förhållande till de eventuella negativa. I denna analys ingår bland annat om det finns kapabla väktare närvarande som kan ingripa. Om den motiverade gärningsmannen uppfattar LGV som kapabla väktare kan detta få honom att avstå från att begå det tänkta frestelsebrottet. LGV-närvaro kan ha haft en brottspreventiv effekt, men troligtvis i så fall enbart kortvarig. Den potentielle gärningsmannen är fortfarande motiverad att begå ett brott men han kan begå det vid ett senare tillfälle eller på en annan plats, en så kallad "displacement" effekt (se t ex Lab 1992:67ff). Eftersom LGV enbart finns på varje plats i tunnelbanan under en begränsad tid finns det gott om andra tillfällen för den potentielle gärningsmannen att begå brottet. LGV totala brottspreventiva effekt för denna typ av brott torde med andra ord vara relativt begränsad.

Den andra typen av brott sker i affekt och föregås inte av samma övervägande och analys av positiva och negativa effekter av handlingen som vid frestelsebrottet. Närvaron av potentiella väktare spelar här alltså en mindre roll. De flesta friktionsbrotten, framför allt våldsbrott, har dock ofta en upptrappningsfas innan brottet begås, vilken kan börja med till exempel en ordväxling eller en knuff. Under denna fas är det tänkbart att kapabla väktare, om de är närvarande, kan förhindra ytterligare upptrappning och därigenom förhindra ett våldsbrott, man "kyler" ner situationen. Eftersom dessa situationer relativt ofta uppstår där ungdomar träffas och LGV aktivt söker sig till dessa platser bör det vara rimligt att anta att LGV kan ha en brottspreventiv effekt här. Detta kan i stället leda till en ökning av hotfulla situationer, som genom LGV hindras ifrån att trappas upp till våld. Dock inte av det allvarligare slaget (som leder till polisanmälan). Risken att brottet därefter omedelbart begås på en annan plats är mindre trolig vid friktionsbrotten. Dessa föregås inte på samma sätt som för frestelsebrotten av en analys av för- och nackdelar och motivationen för dessa brott finns mer i stunden medan detta för frestelsebrott oftast finns i framtiden.

De beskrivna förändringarna ligger med andra ord inom ramen för vad man kan förvänta sig utifrån dessa teorier. Men det tål att påpekas igen att de skillnader som resonemanget bygger på inte är statistiskt signifikant och att de absoluta talen är små.

2.2.4.2 Trygghet och rädsla

Enkätundersökningen visade att SL-personalen upplevde att LGV påverkade förekomsten av samtliga definierade brott i en positiv riktning. SL-personalen upplevde även generellt att värdarnas närvaro påverkade arbetsmiljön på ett positivt sätt. Dessa data skall tolkas med försiktighet då materialet är relativt litet men en försiktig tolkning tyder sammantaget på att det är LGVs fysiska närvaro som skapar SL-personalens positiva inställning till projektet. Det är således inte enbart en allmän positiv inställning till brottsförebyggande projekt som speglas i de positiva enkätsvaren.

En klar majoritet av de intervjuade passagerarna (som alltså befann sig i tunnelbanan en helgnatt vid intervjun) ansåg att tunnelbanan på fredag- och lördagsnätter är en både relativt ofarlig och trygg plats att vara på. Ålder och kön spelade ingen roll vid bedömningen av detta.

En klar majoritet (69%) av de intervjuade passagerarna kände till LGV och en klar majoritet av dem uppgav att de upplevde att LGV minskar farligheten och ökar tryggheten i tunnelbanan.

2.2.4.3 Observationsstudie

Resultatet från denna undersökning visade att det observerade antalet brott/incidenter på de stationer där studien genomfördes var mycket lågt, både vid för- och eftermätningen.¹⁴ Ingen brottspreventiv effekt av värdarnas närvaro kunde heller påvisas (Nilsson 1998:30).

2.2.4.4 Sammanfattning av resultaten

Resultatet av utvärderingen kan sammanfattas på följande sätt:

- De olika delstudierna sammantaget tydde på att brottsligheten i tunnelbanan generellt sett var låg.
- Brottsligheten i tunnelbanan minskade mellan de två undersökta perioderna både på experimentstationerna och kontrollstationerna.
- Denna minskning var större på experimentstationerna. Dock ej statistiskt signifikant större, vare sig totalt eller inom någon enskild brottskategori.
- Med andra ord kunde ingen säkerställd effekt av LGV påvisas.
- SL:s dagrapporter samt polisens anmälningsstatistik sammantaget talade dock för att projektet kan ha haft en viss, i linje med rutinaktivitetsteorin, brottsförebyggande effekt på slagsmål och ungdomsbråk.
- Både SL-personal och passagerare hade en positiv uppfattning om projektet och dess verksamhet. SL-personalen ansåg att deras arbetsmiljö förbättrades genom LGV närvaro och passagerarna upplevde att tunnelbanan blir tryggare och mindre farlig att vistas i genom LGV närvaro.

2.3. Tidigare forskning om brott i tunnelbanor

2.3.1 Inledning

¹⁴ Vilket stämmer med mina egna erfarenheter. Under mina tio helgnätter i tunnelbanan i samband med bland annat insamlande av enkäter och intervjuer med passagerare genomförde jag en observationsstudie. Under dessa ca 50 timmar i tunnelbanan under helgnätter besökte jag alla delar av tunnelbananätet. Jag observerade ingen allvarlig incident och vid endast ett tillfälle träffade jag på en person som skulle kunna uppfattas som hotfull. Rökning på stationer, alkoholförtäring, alkoholpåverkade personer samt personer som smet in på SL:s område utan att betala förekom dock.

Vid en genomgång av litteratur och forskning om brottslighet i tunnelbanor som genomfördes i samband med utvärderingen av LGV-projektet (1996) hittades fem studier som här är av intresse.

2.3.2 Internationella studier om brott i tunnelbanan

Den första studien handlar om Montreals tunnelbana. 1985 anmäldes där till polisen 1 727 brott begångna i eller på tunnelbanan (Normandeau 1987). Då tunnelbanan besöktes av 335,4 miljoner passagerare under detta år (ca 292 miljoner för Stockholms tunnelbanan) innebar detta 5,15 brott per miljon besök. Av dessa brott var 71 procent stöldbrott, 7 procent bedrägeri, 5 procent våld (assault) (0,26 assault per 1 miljon passagerare) och 2 procent vandalisering. Av brottsoffren var 82 procent kvinnor och medianåldern var 35 år. Brottsligheten var mycket ojämnt fördelad mellan stationerna. Ett tiotal av de totalt 55 stationerna stod för en oproportionerligt hög andel av brottsligheten. Dessa stationer fanns alla i centrala Montreal.

Hong Kongs tunnelbana (1986) med sina ca 1,6 miljoner passagerare per dag uppvisade en betydligt lägre nivå av brottslighet. Där anmäldes till polisen 0,45 brott per miljon passagerare (Gaylord och Galliher 1991). En mycket liten andel av dessa brott var av allvarigare karaktär. Denna siffra beskriver de bägge författarna liggande långt under motsvarande siffror för New Yorks tunnelbana där 11 grövre brott per miljon passagerare begicks och för Londons tunnelbana där 22 brott per miljon passagerare begicks.

Gaylord och Galliher pekar på flera olika faktorer som de menar bidrar till den låga brottsligheten i Hong Kongs tunnelbana. De pekar framförallt på det funktionella övervaknings- och kommunikationssystemet. I detta ingår bland annat 200 kameror på de 38 stationerna och möjligheter för passagerare att kommunicera och därigenom larma tågföraren vid brott i tunnelbanevagnar. Vid larm tog det (1986) högst 90 sekunder för polis att komma till brottsplatsen, vilket var väl känt av både passagerare och lagöverträdare. Delvis en följd av detta var att vid 60 procent av alla brott som kom till polisens kännedom i tunnelbanan mellan 1984 och 1987 greps en misstänkt gärningsman. Ett biljettsystem som inte tillåter passagerare att vistas i tunnelbanan mer än under själva resan är ännu en viktig komponent. Författarna menar även att stationernas design spelar en viktig roll för den låga brottsligheten. Bland annat är tunnelbanestationerna konstruerade så att inga dolda prång finns och det finns möjligheter att stänga av delar av stationerna vid tider med få passagerare. Den goda belysningen på stationerna är troligen också viktig ur brottsförebyggande synpunkt. Även andra faktorer finns som spelar en viktig roll för den låga brottsligheten. Framförallt är den generella brottsligheten mycket låg i Hong Kong vid en jämförelse med västerländska storstäder. Gaylord och Galliher menar även att den höga befolkningstätheten i staden gör att folk är vana vid att trängas och därigenom generellt sett har en hög "irritationströskel".

Två studier pekar på att brottsligheten i New Yorks tunnelbana är lägre än vad passagerarna tror och medias beskrivning.

Vid en utvärdering av Gardian Angels¹⁵ i New Yorks tunnelbana (Kenney 1986) skulle författaren använda polisstatistik för att mäta projektets eventuella effekt på brottsligheten. Till

¹⁵ Ett brottsförebyggande projekt som arbetar på ett liknande sätt som LGV

författarens förvåning fungerade inte denna metod. Trots att massmedia runt denna tidpunkt utmålat tunnelbanan som mycket farlig var den polisanmälda brottsligheten där för låg för att användas för en utvärdering. Scannell (1992) beskrev brottsligheten i New Yorks tunnelbana i början på 1990-talet på följande sätt: 3 procent av alla allvarligare brott i New York sker i tunnelbanan, 1 procent av morderna och 8 procent av rånen. Två tredjedelar av alla rapporterade brottslighet i tunnelbanan sker mellan klockan 12.00-19.00 på vardagar. Passagerarna däremot tror att över 25 procent av brottsligheten i New York sker i tunnelbanan och att den till största delen sker nattetid. Med tanke på att 3,2 miljoner passagerare i genomsnitt dagligen åker i tunnelbanan, att systemet består av 469 stationer och är öppet dygnet runt menar jag att slutsatsen kan dras att det åtminstone inte är farligare att åka tunnelbana än att befinna sig på gatunivå i New York. Passagerarna tycks dock tro det motsatta.

Att jämföra dessa siffror på brottsligheten i tunnelbanor i olika städer måste dock göras med stor försiktighet då bland annat brottsdefinitioner, sätt att räkna brott och rutiner för statistikinsamlande och bearbetning kan skilja sig åt. Inte heller är det självklart om dessa siffror är små eller stora. Detta beror på vad man jämför med och vilka förväntningar man har.

Men en försiktig slutsats utifrån dessa studier anser jag dock är att risken att råka ut för ett allvarligt brott som passagerare i någon av dessa tunnelbanor är liten.

2.3.3 Tidigare studie och diskussion om Stockholms tunnelbana

En studie (Karlsson och Szulkin 1980) och ett betänkande från justitiedepartementet (Ds Ju 1983) visar att det runt 1980 fanns en föreställning och en debatt om att våld och oordning i Stockholms tunnelbana.

Karlsson och Szulkin beskriver att det under slutet av 1970-talet rapporterades i media om våldet i tunnelbanan, om åldrade trafikanter som inte vågade åka tunnelbana på kvällarna, hotfulla ungdomsgång osv och att det under hösten 1978 höjdes röster med krav på att säkerheten för anställda och trafikanter på SL på grund av detta skulle förbättras. I en enkätundersökning, genomförd inom ramen för ett forskningsprojekt som handlade om kartläggning av olämpliga ungdomsmiljöer i Stockholms kommun, pekade 20% (65 av 332) av de tillfrågade företrädarna för polisen, socialförvaltningen, skolförvaltningen och ungdomsorganisationer, ut tunnelbanan som en olämplig ungdomsmiljö. Enligt respondenterna förekom bl a missbruk av droger, bråk och prostitution i tunnelbanan (ibid:2). Tunnelbanan beskrevs som en farlig plats. Med utgångspunkt i denna undersökning genomförde Karlsson och Szulkin, även detta inom ramen för det ovan beskrivna forskningsprojektet, en observationsstudie i Stockholms tunnelbana. I denna genomförde 25 observatörer 1428 timmars observationer under totalt 10 fredags- och lördagskvällar (17.00-02.30).¹⁶ Observationerna gjordes utifrån i förväg uppgjorda färdschema som var utformade för att täcka in hela tunnelbananätet samt fördela observationerna så jämt som möjligt mellan olika linjer och stationer.

¹⁶ Valet av fredags- och lördagskvällar gjordes utifrån att författarna menade att: ” Enligt alla tillgängliga rapporter är det just dessa kvällar som de flesta störande händelser inträffar.” (Karlsson och Szulkin 1980:4)

De båda författarna drog, utifrån studien, slutsatsen att tunnelbanemiljön kunde uppfattas som otrevlig men de slog fast att det inte var farligt att vistas där och de menade att riskerna överdrevs kraftigt i debatten.

I justitiedepartementets betänkande "Ordningshållning i Stockholms tunnelbana" (Ds Ju 1983:4) skriver man att:

Det har från olika håll framförts till utredningen att den allmänna ordningen i tunnelbanan förbättrats på senare år /.../ från SL har bl a framhållits att skadegörelsen och inträffade incidenter i tunnelbanan f n visar en nedåtgående trend. Tågförare och övrig trafikpersonal vid SL tar vid de regelbundet återkommande personalsammankomsterna inte längre upp några frågor om ordningsförhållandena i tunnelbanan. (ibid:72)

Att justitiedepartementet skriver ett betänkande om ordningsförhållandena i tunnelbanan tyder på att man har uppfattat detta som ett problem.

Slutsatserna i denna studie och detta betänkande tyder på att förhållandena i tunnelbanan under slutet av 70-talet och början av 80-talet var relativt goda vad gäller våld och oordning. Intressant är att studien hänvisar till att det fanns en debatt om problem i tunnelbanan som författarna, utifrån sin studie, ansåg som överdriven samt att man i betänkandet hänvisar till att situationen tidigare varit sämre.

2.4 Brottslighet i tunnelbanan i samband med LGVp:s start

Hur såg våldsbrottsligheten i tunnelbanan ut under mitten av 1990-talet när LGVp startades? I detta avsnitt skall två datamaterial som samlades in vid den tidigare nämnda utvärderingen av LGVp användas för att belysa detta. Ett av problemen med dessa material är att det inte finns något att jämföra den nivå på brottslighet som dessa data beskriver. Är t ex den i dessa material redovisade nivån hög eller låg i relation till våldsbrott i annan offentlig miljö?

För att försöka undersöka detta så har jag valt att använda data från SCBs offerundersökning - ULF. Jag har tyvärr enbart haft tillgång till 1996 års data. Resultaten i SCB:s offerstudier brukar dock inte variera speciellt mycket mellan enskilda årⁱⁱ vilket gjort att jag ansett mig kunna använda dessa data för att få en bild av våldets fördelning i olika offentliga miljöer.¹⁷ Att LGVp skulle ha påverkat nivån i SCBs offerundersökning verkar inte rimligt med tanke på den tidigare redovisade utvärderingens resultat och på grund av LGVp enbart arbetade under en begränsad tid, helgnätter, data från ULF gäller alla tider under ett år.

2.4.1 SL:s dagrapporter och polisens anmälningsstatistik

SLs dagrapporter

¹⁷ Dock skulle en jämförelse mellan framförallt 1995 och 1996 vara intressant för att se om skillnaden mellan dessa år - i anmälda våldsbrott (utifrån polisens RAR data) och i upptäckta våldsbrott (av SL) - i tunnelbanan på helgnätter även visar sig på något sätt i den rapporterade utsattheten för våldsbrott i SCB:s data

Detta datamaterial över incidenter i tunnelbanan samlades in på SL:s tre trafikledningscentraler utifrån deras radio- och telefonkontakter med personalen i tunnelbanan. Materialet fanns i form av listor med bland annat tid och plats för händelsen, vem som rapporterat samt en beskrivning av vad som hänt. I datamaterialet ingick incidenter och händelser som ansågs som allvarliga, däribland brottslighet, samt händelser som påverkade trafiken.¹⁸ Detta material kodades enligt ett kodschema och bearbetades i dataprogrammet SPSS av en person (författaren själv).

Denna statistik samlades ursprungligen in i samband med den tidigare nämnda utvärderingen av LGVp. Data för två femmånadersperioder användes, en före LGV-projektets start (period 1: december 94 - april 95) och en när projektet var i gång i full skala (period 2: december 95 - april 96). Under dessa perioder samlades statistik in för nätter (20.00-03.00) mellan fredag och lördag respektive lördag och söndag.¹⁹

Vid den ursprungliga användningen av materialet jämfördes två perioder med varandra. Då är det viktigt att inga förändringar skett mellan perioderna som systematiskt påverkar andelen av händelserna som rapporteras i statistiken. Ingen sådan skillnad hittades. Insamlingsrutinerna hade enligt personal på ledningscentralerna inte förändrats under de aktuella åren och trafikledarna som arbetade under helgnätter var till största delen desamma.

Att använda denna statistik i syfte att få en uppfattning om brottsnivån i tunnelbanan innebär andra problem. Vi vet inte i hur stor utsträckning ledningscentralerna får vetskap om incidenter. Vi känner inte till mörkertalet. Området är stort och SL-personalen har inte uppsikt hela tiden överallt. Även incidenter som dessa ser kan upplevas som olika allvarligt från person till person och därigenom rapporteras i olika utsträckning. Detta gäller troligtvis i mindre utsträckning i samband med allvarligare brott, däribland våldsbrott.ⁱⁱⁱ Det är inte heller orimligt att anta att händelser rapporteras till SL-personalen för att den vägen tillkalla polis och väktare. Personalen tillkallade sedan i sin tur alltid dessa via sin ledningscentral, vilket medförde att dessa händelser då blev införda i statistiken. Trafikledarna själva ansåg sig även vara välinformerade om vad som hände i tunnelbanan.²⁰ Detta anser jag leder fram till slutsatsen att denna statistik med mycket stor försiktighet kan användas för att få en uppfattning om den grövre brottsligheten i tunnelbanan, däribland våldsbrotten.

De aktuella händelserna har delats in elva incidentkategorier (se bilaga kap3:1), varav tre var en uppdelning av våld i olika kategorier; våld mot SL-personal, våld mot passagerare samt ungdomsbråk. Dessa kommer att användas i den fortsatta redovisningen.

Polisens anmälningsstatistik

Här har brott anmälda till polisen använts och uppgifterna har tagits från polisens RAR- (Rationell Anmälnings Rutin) databas.²¹ Polisens brottskodsindelning har ursprungligen använts och utifrån detta har materialet indelats i följande brottskategorier:²²

¹⁸ På trafikledningscentralerna fördes även statistik över alla händelser som avvek från det normala, så kallade *felrapporter*. Dessa har inte använts eftersom de händelser som var av intresse här fanns medtagna i dagrapporterna

¹⁹ 44 helgdagar per period, 7 timmar per kväll vilket ger totalt 308 timmar per period

²⁰ Detta ansåg trafikledarna själva vid intervjuer med dessa i samband med studiebesök vid två av de tre trafikledningscentralerna. Även Tore Lenas, vid SL-Marknad och trafikunderlag, ansåg att dessa rapporter ger en rättvisande bild av vad som händer i tunnelbanan.

²¹ Insamlingen har genomförts av författaren

²² Siffrorna inom parentes hänvisar till polisens brottskoder.

- 1 Våldsbrott (03:or och 1703-1706)
- 2 Stöldbrott (0810-0861, 0875-0885)
- 3 Rån (0862-0873, 0892-0899)
- 5 Övriga brott

Information om händelser som inträffat innanför tunnelbanestationernas ytterdörrar har samlats in. Brott som polisen själva genom sin patrullering upptäckt har uteslutits på grund av att polisens arbetssätt i tunnelbanan under den aktuella perioden förändrats till följd av omorganisation. Även brottskod 9001 som består av olika småförseelser (bötesbrott), oftast upptäckta av polisen och vandaliseringsbrott har uteslutits. De sistnämnda anmäls till största delen i efterhand i "klump". Därför uppstår svårigheter att genom anmälningarna dra några slutsatser om omfattning och/eller tidpunkt.

Undersökningsperioderna består av sexton helgnätter mellan december 1994 och februari 1995 (period 1) och sexton helgnätter mellan december 1995 och februari 1996 (period 2). Helgerna för de båda perioderna är matchade kalendermässigt med varandra (se bilaga X). Storhelger är undantagna. De aktuella tiderna som undersökts var 20.00-03.00 mellan fredagar och lördagar samt lördagar och söndagar.²³

Även denna statistik är insamlad i syfte att jämföra två perioder med varandra. Slutsatsen drogs att denna statistik kunde användas för detta syfte. Att använda statistiken för att få en uppfattning om den totala brottsligheten i tunnelbanan är behäftad med samma problematik som SL:s dagrapporter eftersom det ofta är SL som tillkallar polis. Polisen kan även bli tillkallad på andra sätt, t ex genom att privatpersoner ringer efter hjälp och brott kan även anmälas i efterhand till polisen. Men även här bör statistiken med stor försiktighet kunna användas för att få en uppfattning om våldsbrotten.

Resultat: SL-dagrapporter

Antalet incidenter som rapporterades i dagrapporterna var (se tabell 5) under period ett, 186,2 per 1 miljon inpasseringar i tunnelbanan.²⁴ 13,2 händelser per 1 miljon inpasseringar handlade om våld. För period två var motsvarande siffror 84,6 respektive 7,6.

På 1 miljon inpasseringar inträffade det under period ett, 5,1 våldshändelser mot passagerare, 2,8 våldshändelser mot SL:s personal samt 5,3 våldshändelser bland ungdomar. Motsvarande siffror för period två var, 2,8, 1,8 samt 3,0.

Ett annat sätt att beskriva datamaterialet är genom att räkna ut hur ofta det inträffar incidenter. Omräknat i tid inträffade det en rapporterad incident i genomsnitt var 23 minut någonstans i tunnelbanan under period 1. Under period två var denna siffra var 51:a minut. En våldshändelse inträffade i genomsnitt under period ett var 324 minut, under period två var 560:e. Våld mot passagerare inträffade under period ett var 840:e minut, under period två var 1540:e.

²³ Undersökningsperioden motsvarar 112 timmar per period. 7 timmar under 16 nätter.

²⁴ Beräknat på antalet inpasseringar i tunnelbanan mellan 20.00 - 03.00 under en lördagsnatt hösten vintern 1996/1997. I genomsnitt 14 000 passagerare per timme. Uppgifter från SL-trafikkompetens.

Resultat: Polisens anmälningsstatistik

Antalet incidenter som anmäldes till polisen var under period ett, 83,5, per 1 miljon inpasseringar (samma beräkningstal som för SL-dagrapporter), för period två, 47,2. Antalet våldshändelser per 1 miljon inpasseringar var för period ett, 31,2 för period två, 17,9. Under period ett gick det 51 minuter i genomsnitt mellan varje rapporterad incident, för period två, 91 minuter. För våldsbrott var siffran i genomsnitt 137 minuter respektive 240 minuter.

Tabell 5

Antal incidenter rapporterade i SLs dagrapporter under samtliga helgnätter under de båda perioderna, samt incidenter rapporterade till polisen under 16 helgnätter per period. Uppdelat på antal och antal per 1 miljon resor samt genomsnittligt antal minuter mellan incidenter. Period 1 - december 1994 - april 1995, period 2 - december 1995 - april 1996. Natt mellan fredag och lördag 20.00-03.00, natt mellan lördag och söndag 20.00-03.00.

SLs dagrapporter	Period 1			Period 2		
	Antal händ.	-per 1 000 000 resor	Minuter per Händelse	Antal händ.	-per 1 000 000 resor	Minuter per händelse
Totalt	803	186,2	23	365	84,6	51
Våld	57	13,2	324	33	7,6	560
-passagerare	22	5,1	840	12	2,8	1540
-personal	12	2,8	1 540	8	1,8	2310
-ungdomsbråk	23	5,3	803	13	3,0	1422

Polisens anmälningsstatistik	Period 1			Period 2		
	Antal händ.	-per 1 000 000 resor	Minuter per Händelse	Antal händ.	-per 1 000 000 resor	Minuter per händelse
Totalt	131	83,5	51	74	47,2	91
Våld	49	31,2	137	28	17,9	240

Vid en jämförelse mellan de båda datamaterialen som presenterades ovan framgick det att det anmäls fler våldsbrott i tunnelbanan till polisen än vad SL själva upptäcker och statistikför. Denna skillnad kvarstår även vid en jämförelse mellan de helgnätter som polisstatistik samlats in för och motsvarande för dagrapporterna. Denna skillnad är svårtolkad. Dessa resultat kan tänkas vara överlappande i olika grad. Men eftersom det som rapporterats i SL:s våldsstatistik ofta har lett till att polisen kallats till platsen så borde det inte vara ett orimligt antagande att en stor del av dessa händelser även ingår i polisens anmälningsstatistik. Överskottet i polisanmälningsstatistiken torde till stor del uppstå utifrån att offren anmält händelsen i efterhand och att polisen direkt blivit kallade till platsen utan SL som mellanhand.

2.4.2 Utsatthet för våld och hot på allmänna kommunikationer enligt SCB

I detta avsnitt skall våld och hot på allmänna kommunikationsmedel undersökas. Hur vanligt är detta? Detta skall även jämföras med andra offentliga miljöer. Kan man säga att våld och hot på allmänna kommunikationer är ”värre” än på övriga offentliga platserna?

Data för detta ändamål är SCB årliga (sedan 1978) riksrepresentativa enkätundersökning av svenskers²⁵ levnadsförhållanden (ULF). Undersökningen genomförs i form av besöksintervju.²⁶ Här kommer vidare data från 1996²⁷ års undersökning att användas där antalet respondenter var 5891 personer.²⁸ Vidare kommer detta urval att begränsas till personer bosatta i Storstockholmsområdet²⁹ (n=1019) samt personer bosatta i Göteborg-/Malmöregionen³⁰ (n=833).³¹

I undersökningen frågas bland annat om utsatthet för våldsbrott och hot om våld under det senaste året. Man frågar även efter plats för händelsen, vilken indelas i sju kategorier. Vidare kommer tre av dessa att användas.

-Tåg, buss eller tunnelbana eller T-bane-, buss-, järnvägsstation (vidare kallad *kommunikationsplats*)

-Restaurang, dansställe, folkpark eller annat nöjesställe (*nöjesplats*)

-Gata, torg eller annan allmän plats (*gatuplats*)

Kommunikationsplats är den kategori som vidare kommer att vara av störst intresse. Nöjes- och gatuplats kan anses vara de platser som är mest jämförbara med kommunikationsplatser och därför kommer att användas att jämföra med. Dessa tre kategorier innefattar det som kan betecknas som offentlig plats, till skillnad mot bostad och arbetsplats som mer har karaktären av privat miljö.

Våldsbrotten är uppdelade på våld som krävt vård (vidare kallad *grovt*), våld som gett upphov till någon form av skada men där vård inte var nödvändig samt våldshändelse utan skada.³² Sex händelser kunde rapporteras inom varje kategori. Totalt kunde med andra ord 18 våldshändelser rapporteras per respondent. Även för hotbrotten³³ kunde sex händelser rapporteras.³⁴

²⁵ I åldern 16-84

²⁶ För fördjupningar om Ulf undersökningen se t ex SCB Rapport nr 88 och Carlstedt 2001.

²⁷ Har inte tillgång till 1994 eller 1995 års undersökningar. Förändringarna mellan enskilda år är dock små.

²⁸ Bortfallet var ca 20%, vilket Carlstedt (2001:26) ansåg vara normalt vid frågeundersökningar som baseras på personliga intervjuer.

²⁹ Vilket inkluderar även Södertälje.

³⁰ Göteborgs A-region, Malmö/Lund/Trelleborgs A-region.

³¹ Det totala invånarantalet i regionerna var (den 31 dec 1995): Stockholms A- region: 1 675 461, Göteborg A-region: 812 946 och Malmö A-rigion: 502 874 (Statistiska centralbyrån 1997):

³² Frågorna löd:

”Har ni själv under det senaste året varit utsatt för någon eller några av följande händelser:

-Våld som ledde till sådana skador att det krävdes besök hos läkare, tandläkare eller sjuksköterska?

-Har ni därutöver blivit utsatt för våld som ledde till synliga märken eller kroppsskada men som ej krävde besök hos läkare, tandläkare eller sjuksköterska?

-Våld som inte ledde till synliga märken eller kroppsskada?

³³Frågorna löd:

”Har ni själv under det senaste året varit utsatt för någon eller några av följande händelser:

-Hot eller hotelse om våld som var farliga eller så allvarliga att Ni blev rädd?”

Det som är av huvudintresse i detta kapitel är våld och hot i tunnelbanan. Data ifrån ULF undersökningen är för detta ändamål behäftat med två stora problem. Dels ingår respondenter från hela Storstockholmsområdet i dessa data och tunnelbanan finns bara i en begränsad del av området. Dels ingår i den kategori (kommunikationsplats) som innefattar händelser på tunnelbanan även händelser som inträffat på buss och tåg samt dessa kommunikationsmedels stationer. För att försöka uppskatta hur andelen våld och hot i tunnelbanan skiljer sig från de andra platserna inom kommunikationskategorin gör jag en jämförelse med Göteborg/Malmö. Dessa båda storstadsregioner har inga tunnelbanor. Skillnader i våld och hot mellan dessa regioner i kommunikationskategorin kan, åtminstone delvis, tänkas vara relaterad till tunnelbanan i Stockholm .

Resultat: våld

I Stockholm rapporterade totalt 13 personer (1,3% av urvalet) att de råkat ut för minst en våldshändelse på offentlig plats.³⁵ Totalt hade dessa råkat ut för 20 händelser varav 6 grova. 2 av dessa personer³⁶ (0,2% av urvalet) hade blivit utsatt för våld på kommunikationsplats vid ett tillfälle vardera. Ett av dessa var grovt. Detta kan jämföras dels med händelser som inträffat på nöjesplats där 4 personer råkat ut för 7 händelser varav ett grovt samt dels för händelser på gatuplats där 10 personer råkat ut för totalt 11 händelser varav fyra grova.

Tabell 1:

Antal och andel personer i Storstockholm som rapporterat våldshändelser samt antal våldshändelser och grova våldshändelser, uppdelat på plats.

	Antal vålds- händelser	-per 100 000 inv.	-varav grova	Ant. ind.	-andel av inv. i Stockholm. Procent
Kommunikation	2	0,12	1	2	0,20
Nöje	7	0,42	1	4	0,39
Gata	11	0,66	4	10	0,98

I Göteborg/Malmö rapporterade totalt 18 personer (2,2% av urvalet) att de råkat ut för minst en våldshändelse på offentlig plats. Totalt hade dessa råkat ut för 31 händelser varav 3 grova. Ingen hade här råkat ut för våld på kommunikationsplats.

Detta kan jämföras med att 8 personer råkade ut för 19 våldshändelser på nöjesplats och 11 personer råkade ut för 12 händelser på gatuplats.

³⁴ Ingen av respondenterna rapporterade sex händelser i någon kategori. Detta leder till slutsatsen att denna begränsning av möjligheten att rapportera inte inneburit att respondenter inte kunnat rapportera samtliga händelser de varit med om.

³⁵ Att denna totalsiffra inte stämmer med totalsiffran i tabell 1 beror på att samma individ som blir utsatt för våld i olika kategorier räknas som olika personer. Detta gäller även de övriga tabellerna.

³⁶ Båda födda 1977.

Tabell 2:

Antal och andel personer i Göteborg och Malmö regionerna som rapporterat våldshändelser samt antal våldshändelser och grova våldshändelser, uppdelat på plats.

	Antal vålds- händelser	-per 100 000 inv.	-varav grova	Ant. ind.	-andel av inv. i Göteb/Malmö. Procent
Kommunikation	0	0	0	0	0
Nöje	19	1,44	0	8	0,96
Gata	12	0,91	3	11	1,32

Resultat: hot

I Stockholmsområdet rapporterade totalt 17 personer (1,7% av urvalet) att de blivit utsatta för minst ett hotbrott på offentlig plats. Totalt 32 stycken brott. Av dessa hade fyra personer (0,4% av urvalet) råkat ut för sex händelser på kommunikationsplats. Vilket kan jämföras med att tre råkat ut för 7 händelser på nöjesplats och 11 personer för 19 händelser på gatuplats.

Tabell 3:

Antal och andel personer i Storstockholms regionen som rapporterat hothändelser samt antal hothändelser, uppdelat på plats.

	Antal hot- händelser	-per 100 000 inv.	Antal individer	-andel inv. i Stockholm. Procent
Kommunikation	6	0,36	4	0,39
Nöje	7	0,42	3	0,29
Gata	19	1,13	11	1,08

I Göteborg/Malmö rapporterade 13 personer (1,6% av urvalet) att de råkat ut för minst

en hothändelse på offentlig plats. Totalt hade dessa råkat ut för 30 händelser. Av dessa hade 1 person råkat ut för ett hotbrott på kommunikationsplats. Vilket skall jämföras med att 6 personer råkade ut för 11 hothändelser på nöjesplats och 11 personer råkade ut för 18 händelser på gatuplats.

Tabell 4:

Antal och andel personer i Göteborg/Malmö regionerna som rapporterat hothändelser samt antal hothändelser, uppdelat på plats.

	Antal hot- händelser	-per 100 000 inv.	Antal individer	-andel av Göteb/Malmö bor. Procent
Kommunikation	1	0,08	1	0,12
Nöje	11	0,84	6	0,72
Gata	18	1,37	11	1,32

En jämförelse av våldsbrotten på offentlig plats i Stockholm visar att våldshändelser på kommunikationsplatser var mindre förekommande än på nöjes- och gatuplatser. Även andelen individer som råkar ut för våld på kommunikationsplatser var mindre än för de övriga två kategorierna. Hotbrott på kommunikationsplatser var ungefär lika vanligt som för nöjesplatser, både vad gäller antal händelser och andel individer. På dessa platser var dock andelen personer utsatta för hotbrott och antalet hothändelser betydligt lägre än på gatuplats.

För att försöka urskilja i vilken mån tunnelbanan i Stockholms stod för en stor andel av brotten i kommunikationskategorin har jag valt att jämföra Stockholm med Göteborg/Malmö regionerna. Dessa regioner kan även de betecknas som storstadsregioner med relativt väl utbyggda allmän kommunikationer, men dock ingen tunnelbana.

Resultaten här visar att Göteborg/Malmöns invånares utsatthet för våld och hot på kommunikationsplats är mindre än Stockholms. Detta trots att Göteborg/Malmö sammantaget uppvisar en högre andel utsatta.

2.4.3 Sammanfattning

Hur skall de ovan beskrivna resultaten tolkas? Kan man säga att dessa siffror beskriver en hög eller en låg nivå av våld i Stockholms tunnelbana? Denna fråga går självklart inte att besvara utan att ta ett objektivistiskt ställningstagande av vad som skall betraktas som en låg respektive hög nivå av våldsbrottslighet. Detta råder det knappast någon konsensus omkring. Jag skall dock nedan göra en tolkning av resultaten som jag anser rimlig och beskriva min argumentation omkring detta.

Med tanke på att tunnelbaneområdet är stort samt det stora antalet personer som befinner sig i systemet anser jag de här presenterade siffrorna inte är alarmerande höga. Risken att som passagerare råka ut för ett våldsbrott under dessa tider anser jag vara små. Om man utgår ifrån polisstatistikens högre siffror för våldsbrott (31,2 per 1 miljon inpasseringar, period 1) och antar att ca 40% av dessa drabbar passagerarkategorin (en uppskattning utifrån dagrapporternas fördelning mellan de tre kategorierna) innebär detta att det anmäls 12,5 våldshändelser mot passagerare per 1 miljon inpasseringar. Detta under de tider som brukar räknas som de mest riskfyllda.³⁷

Även de presenterade resultaten utifrån ULF undersökningen anser jag kan tolkas som att våld och hot i tunnelbanan inte är speciellt vanligt förekommande. Denna typ av brott är överhuvudtaget mycket få i kommunikationskategorin (som innefattar betydligt fler miljöer än tunnelbanan). Dessa siffror måste dock tolkas med stor försiktighet eftersom de absoluta talen är mycket små.

Resultatet tyder dock på att risken att råka ut för ett vålds- eller hotbrott på det som här kallas kommunikationsplatser är lägre än i andra offentliga miljöer.³⁸ Utifrån jämförelsen av de olika regionerna kan man sedan vidare spekulera i att tunnelbanan står för ett relativt sett stort andel av dessa brott inom kommunikationskategorin i Stockholm.³⁹

Våldet i tunnelbanan verkade utifrån de här redovisade datamaterialen inte ha varit något stort och omfattande problem vid mitten av 1990-talet. De redovisade datamaterialen från SL:s dagrapporter och polisens anmälningsstatistik för helgnätter anser jag dock försiktigtvis kan tolkas som att våldsbrotten i viss mån kan vara koncentrerade till dessa tider.⁴⁰ Huvudintrycket är dock att våldsbrottsnivån i tunnelbanan även på helgnätter var relativt låg. Detta ligger i linje med Karlssons och Szulkins studie om Stockholms tunnelbana från 1980 samt med de studier om brottslighet i tunnelbanor i andra städer som tidigare redovisades.

³⁷ Karlsson och Szulkin (1980:4) menade att helgkvällar var då flest störande händelser inträffade

³⁸ Även flera andra problem finns vid denna typ av jämförelse. T ex handlar det här om tre olika miljöer med delvis olika förutsättningar. För att jämföra händelser i dessa bör man ha något för detta ändamål relevant att jämföra. Här skulle det kunna vara till exempel yta, genomströmning av folk eller antal möten mellan människor (intraktion). Här ingår ingen sådan faktor.

³⁹ Det är även svårt att jämföra de allmänna kommunikationerna mellan de olika regionerna. Dessa skiljer sig med all säkerhet ifrån varandra även i andra avseenden än att Stockholm har tunnelbana: t ex i mängd transportmedel och antal passagerare.

⁴⁰ Vilket är i linje med vad Karlsson och Szulkin (1980:4)

2.5 Rädsla och otrygghet i tunnelbanan

Om inte den konkreta våldssituationen i tunnelbanan varit speciellt hög vid tidpunkten för LGVp:s start skulle allmänhetens uppfattning om detta kunnat ha varit det. Skop genomförde till exempel 1993 en opinionsundersökning om rädsla för att åka tunnelbana som visade att 16% av stockholmarna ansåg sig var rädda för att åka tunnelbana på kvällarna.^{41iv} Nedan skall en trygghetsmätning från tiden för LGVp:s start presenteras. Dessutom skall en senare trygghetsmätning, utförd av SL, presenteras. Slutligen skall en studie av medias rapportering om brott i tunnelbanan för perioden innan LGVp presenteras. Med utgångspunkt i mitt tidigare resonemang om media i kapitel 2 så tolkas här medias rapportering som en spegling av folks attityder, åsikter och känslor. Om våld i tunnelbanan uppfattades som ett problem så skulle media ha tagit upp denna tråd och skrivit om detta eftersom detta då skulle vara något som vi skulle vara intresserade av att läsa om.

2.5.1 Trygghetsmätning vid polishögskolans forskningsenhet

Polishögskolans forskningsenhet, på uppdrag av Stockholmspolisen, har genomfört två undersökning om utsatthet för brott samt upplevelser av otrygghet bland boende i Stockholms län. Den första avser händelser 1993 och den andra händelser 1995. Vidare kommer den senare av dessa att refereras till.⁴² Denna studie genomfördes i form av en postenkätundersökning och bestod av 5000 slumpmässigt utvalda personer i Stockholms län i åldrarna 16-85 år. Bortfallet var ca 20%. Dolmén (2002:62ff) har dragit slutsatsen att det inte fanns någon tydlig systematik i detta bortfall.

I undersökning (Dolmén 2002:162ff) finns en fråga som behandlar rädsla och otrygghet på allmänna kommunikationsmedel. Har man avstått från att åka buss/tåg, m m på grund av rädsla.⁴³ På denna fråga var det, av de som uppgav att de åkte med allmänna kommunikationsmedel, 27 gånger fler som svarade att de avstått från denna aktivitet än som uppgav att de inte hade avstått från denna aktivitet. Motsvarande siffror för att ha avstått från att gå på bio mm var 4,6, avstått från att ha gått på restaurang 11,0 sportevenemang 7,3 samt avstått ifrån att gå på föreningsmöten 2,9. Förutom att andelen som avstått från att åka allmänna kommunikationer på grund av rädsla var betydligt högre än för att ha avstått från de övriga aktiviteterna, skilde sig denna kategori även i åldersfördelningen. För denna aktivitet var det de yngsta som i störst utsträckning avstått (16-32 år), för de övriga aktiviteterna var det de äldsta (65-85 år). Det var med andra ord en relativt stor andel som ansåg buss/tåg som farliga.

⁴¹ Finns refererad i Aftonbladet xxxxxx. Jag har försökt få tag i undersökningen via Skop. De har dock inte kunnat hjälpa mig.

⁴² Se vidare Wickström m fl (1997)

⁴³ Frågan löd: *Har det hänt att Du avstått från att göra/delta i någon av följande aktiviteter p g a att Du känt Dig otrygg eller rädd för att bli hotad, ofredad eller utsatt för våld.* Svarskategorierna var: A. Bio/teater, B. Restaurang/disco/bar, C. Sportevenemang, D. Föreningsmöten, kurser o. dyl., E. Åka buss/tåg. Svarsalternativen var; Ja, Nej samt Går inte på/utför inte aktiviteten.

2.5.2 SL:s trygghetsmätningar

SL har genomfört mätningar av trygghet i de allmänna kommunikationsmedlen sedan 1997. Statistiken för hela tidsperioden är dock inte helt jämförbar. Därför delar jag upp redovisningen i två delar. Den första handlar om perioden xx- xx, som är den mest intressanta för denna undersökning. Därefter redogör jag för resultaten för perioden 2000 - 2001.

SL:s statistik över passagerares trygghet i de allmänna kommunikationsmedlen på kvällstid bygger på intervjuer av resenärer under dagtid.⁴⁴ Dessa får förhålla sig till påståendet: **Jag känner mig trygg när jag reser med denna linje under kvällstid.** Svartalternativen består av en sjugradig skala som löper mellan **Instämmer inte alls** (1) till **instämmer helt** (7).⁴⁵ Urvalet består av ca 16 000 resenärer uppdelat på de olika färdmedlen samt de olika delarna av Stockholmsområdet och är relaterat till passagerarunderlaget i respektive område och färdmedel. Denna statistik har samlats in vid tre tillfällen, höst och vår 2000 samt vår 2001. Siffrorna som presenteras vidare är ett genomsnitt av dessa undersökningar.^v

Minst trygga var passagerarna i tunnelbanan samt på pendeltågen. På dessa transportmedel kände sig 53 respektive 54 procent trygga. För bussar var siffran betydligt högre, 80 procent. Den högsta upplevda tryggheten upplevde passagerarna för de övriga spårbundna kommunikationsmedlen⁴⁶, 88 procent.

Tabell 7:

Andel trygga passagerare i Stockholms lokaltrafik, genomsnitt av tre undersökningar (vt samt ht 2000 och vt 2001) samt högsta respektive lägsta inom de olika huvudundergrupperna för varje trafikslag. Siffrorna baseras på intervjuundersökning genomförd på initiativ av SL.

Trafikslag	Andel trygga passagerare. Procent	-högsta respektive lägsta inom delgrenar av trafikslag
Tunnel-Banan	53	49 – 58
Pendeltåg	54	53 – 56
Bussar	80	78 – 83

⁴⁴ Uppgifterna kommer från SL-trafikkompetens.

⁴⁵ 1-3 instämmer inte, 5-7 instämmer

⁴⁶ Tvärbanan, Roslagsbanan, Lidingöbanan, Saltsjöbanan samt Nockebybanan

2.5.3 Media

Media brukar ofta beskyllas för att rapportera selektivt om brott och därigenom få folk att tro att brottslighet är vanligare förekommande än vad den i själva verket är. Utifrån mitt resonemang i kapitel 2 så anser jag istället att man mer kan se media som en spegling av åsikter och opinioner bland medborgarna. I detta avsnitt avser jag att använda medias rapportering som en termometer på hur folk uppfattade brottsligheten i tunnelbanan under perioden före introduktionen av LGVp. Nedan skall resultaten från en genomgång av samtliga löpsedlar⁴⁷ för de fem stora dagstidningarna i Stockholmsområdet - Expressen, Aftonbladet, Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet och Metro⁴⁸ - för perioden januari 1994 till och med juli 1995 (perioden före Lugna gatans värdprojekts start) med avseende på innehåll om tunnelbanan, redovisas. De fyra tidningar av dessa som är rikstäckande (Metro undantagen) har oftast flera olika löpsedlar varje dag, beroende främst på anpassning till specifikt regionalt intressanta händelser. Jag har här gjort antagandet att brottslighet i tunnelbanan kan vara en sådan typ av nyhet för Stockholmsområdet då detta transportmedel är en viktig del av dess invånares vardag och att en debatt om detta borde ge avtryck på löpsedlarna i någon av tidningarna.⁴⁹ Utifrån löpsedlarna om tunnelbanan eller annat som kan tyda på att tunnelbanan kan diskuteras i tidningen har artiklarna lästs och ledtrådar för om artikeln ingår i någon form av "kampanj" eller serie följts upp.

Under perioden hittades 9 löpsedlar som handlade om tunnelbanan. Av dessa handlade tre om en brand i tunnelbanan (Exp 950126, 950127 samt Ab 950126), en om en olycka (Exp 950701) och en om upphandling av nya tunnelbanevagnar (SvD 941222). Övriga fyra handlade om brott/brottslighet i tunnelbanan. Två av dessa handlar om specifika brotts handlingar.

Aftonbladet hade 950501 på löpsedel:

15-åring våldtogs i fullsatt T-banevagn. Ingen vågade ingripa⁵⁰

Händelsen upptog även förstasidan av tidningen samt en hel sida inne i tidningen (sidan 6).

Metro hade på löpet 950606:

⁴⁷ Från mikrofilm på Kungliga biblioteket, Stockholm.

⁴⁸ Metro (Stockholm) är en ren Stockholmstidning och började komma ut 950213. Tidningen gjorde även sommaruppehåll från 30 juni.

⁴⁹ Jmf med Hvitfeldts (1985:119) diskussion om nyhetsvärderingen. Brotts i tunnelbanan passar relativt bra in på Hvitfeldts kriterier för att en händelse skall bli en förstasidesnyheter. Likheter finns sedan mellan löpsedeln och förstasidan. Deras huvudsakliga syfte kan sägas vara att locka läsare.

⁵⁰ En alternativ löpsedel fanns med texten: "15-åring våldtogs av pojkgång i T-banevagn. Ingen vågade ingripa"

Mordet i tunnelbanan löst. 17-åring erkände

Händelsen upptog även huvuddelen av förstasidan i tidningen samt en del av sida två. På denna sida fanns även en uppföljningsartikel med rubriken:

Ofarligt att åka tunnelbanan. Buset går ut i solen, hävdar polisen

Där beskrev polisen att rädslan för brott i tunnelbanan är obefogad och att det inte är farligare att åka tunnelbana nattetid än att vistas på stan.

Två löpsedlar handlade mer generellt om brottsligheten i tunnelbanan.

Dagens Nyheter hade 940703 en löpsedel med texten:

Här sker brotten i tunnelbanan. Lista över alla polisanmälningar

I tidningen kan man dock sedan läsa att våldet i tunnelbanan är en myt och att det inte alls är så våldsamt i Stockholms tunnelbanan som många tror. Endast ett fåtal av anmälningarna handlade om allvarliga brott.

Den andra löpsedeln med denna typ av innehåll är **Svenska Dagbladets** (940409):

SL-plan på vaktstyrka för att stoppa våldet i T-banan

Man fortsätter med en rubrik på sidan ett:

Krisplan mot T-banan: SL kan skaffa vaktstyrka. SL och polisen kommer snart med ett gemensamt handlingsprogram mot våld och nerbusning i T-banan

Man beskriver att vandaliseringen samt hot och våld mot SL-personalen blivit värre.

Någon stor mediakampanj om brottslighet i tunnelbanan som gjort avtryck på löpsedlarna i de fem nämnda tidningarna har med andra ord inte förekommit. Endast en har i ett löp tillsammans med innehåll i tidningen beskrivit tunnelbanan som farlig. Två tidningar har tvärt om tagit upp att det inte är så farligt i tunnelbanan som man tror. Dock har den ena av dessa en löpsedel som kan leda till slutsatsen att det är farligt i tunnelbanan.

Inte heller vid artiklar där löpsedlarna skulle kunna tänkas indikera resonemang i tidningen om brott i tunnelbanan har visat sig göra detta.⁵¹

⁵¹ Text **Svenska Dagbladet** (950710):

”Våldsbrotten i Stockholm har ökat. Stora skillnader inom länet ”

Dagens Nyheter (950602)

”Våldet drabbar allt fler svenskar. Ökat knivvåld i city”

Om Södersjukhusets våldsundersökning.

Dagens Nyheter (941024)

”Brottstättaste gatorna och de farligaste stadsdelarna i Stockholm – karta i DN.”

Beskrivning av de farligaste områdena i Stockholm. Tunnelbanan nämns inte.

Detta resultat anser jag inte tyder på att brott i tunnelbanan varit någon stor och viktig fråga hos allmänheten i Stockholm under perioden före LGVs start. Snarare tvärt om.

2.5.4 Sammanfattning

PHS trygghetsmätning för tiden vid LGVp:s start tyder på att en betydande andel av stockholmarna ansåg sig vara otrygga och rädda för att bli utsatta för våld i tunnelbanan. Detta i jämförelse med att utföra de andra efterfrågade aktiviteterna. Även Skops redovisade resultat i frågan stödjer detta. SL:s senare trygghetsmätningar antyder att allmänheten i Stockholm fortfarande är relativt otrygga i tunnelbanan i jämförelse med flera andra trafikslag. Dock handlar denna undersökning inte explicit om en otrygghet i förhållande till våld. Medias rapportering tyder dock på det motsatta, problem i tunnelbanan väckte inte vid mitten av 90-talet någon speciellt stor uppmärksamhet.

2.6 Slutsatser och diskussion

2.6.1 Slutsatser

Frågan som ställdes i början av detta kapitel var om våldssituationen i Stockholms tunnelbana under mitten av 1990-talet var så problematisk att den motiverade startandet av LGVp. Med utgångspunkt från de redovisade datamaterial anser jag att svaret på denna fråga är nej. Våldssituationen i Stockholms tunnelbana kan knappast anses ha varit så hög att detta motiverade starten av ett stort och omfattande projekt. Däremot antyder polishögskolans trygghetsmätning att det vid denna tidpunkt fanns en föreställning bland folk att brottsligheten i tunnelbanan var ett problem. Nyhetstidningarna ansåg dock inte att denna brottslighet eller rädsla för denna brottslighet var värd att ge uppmärksamhet. Spelar det då någon roll att man startar projekt av denna typ trots att problemet man skall arbeta med inte är så allvarligt? Kan det inte leda till att öka tryggheten bland passagerarna? Det kan det göra men det kan även få den motsatta effekten. Att starta upp ett projekt av denna typ kan sända ut signaler om att det finns ett allvarligt problem. Ett problem som inte myndigheterna klarar av att handskas med och som därför kräver nya metoder och strategier. Risken finns även att man inom projektet överdriver denna problembild för att motivera sin egen existens som organisation (se Kenney 1986). Detta sammantaget kan leda till att man skrämmer upp medborgare för både ungdomar och för att åka tunnelbana.

2.6.2 Diskussion

Utifrån de ovan redovisade studierna som visar på en relativt låga nivån av våld i tunnelbanan och på kommunikationsplatser uppstår frågan varför det verkar finnas en relativt hög rädslan/oro

för dessa platser. En förklaring kan vara att man på dessa platser möter många okända personer där och en del av dessa beter sig inte som man är van vid. Detta tillsammans med att man befinner sig i relativt instängda utrymmen med få flyktvägar kan säkert bidra till en känsla av otrygghet. Dessa platser är även ofta samlingsplats för ungdomar, som när de samlas ibland kan uppfattas som både störiga och hotfulla. Om man dessutom befinner sig på en station 20-30 meter under jorden med enbart två uppgångar som flyktväg eller träffar på dessa ungdomar i en tunnelbanevagn kan detta kännas som mycket obehagligt.⁵² Att ett brottsförebyggande projekt i tunnelbanan startades i mitten av 90-talet med en huvudsaklig uppgift att ”hålla ordning” på dessa ungdomar kan sedan ha en koppling till att det under de föregående åren hade pågått en debatt om ungdomsproblem och ungdomsvåld (Estrada 1999:63ff). Nämnas kan att LGVp inte var det enda brottsförebyggande projektet i tunnelbanan vid denna tidpunkt. Andra projekt som fanns vid denna tid var bland annat Gardian Angels och Non Fighting Generation. LGVp var dock det enda projekt där de inblandade fick lön. Det är inte orimligt att anta att det i kölvattnet av en sådan debatt satsas pengar på olika åtgärder för att komma tillrätta med det debatterade problemet. Att resurserna satsades just på tunnelbanan kan här då kopplas till att det var här som ungdomsproblemet syntes vara allra värst och drabba flest ”vanliga” medborgare.

Referenser

Kapitel 2:

Alm, C. & Lindberg, E. (2002): *Upplevd trygghet vid resor med kollektiva transportmedel*. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI meddelande 919.

Carlstedt, M. (2001): *Upprepad viktimisering – En studie av utsatthet för brott i Sverige*. Licentiatuppsats. Kriminologiska institutionen: Stockholms universitet.

Alvasdotter, A & Sundell, K. & Holmberg, S. (2002): *Lugna Gatan. En beskrivning av tunnelbane- och juniorverksamheterna*. Stockholm. Brå-rapport 2002:3.

Cohen, L., E. & Felson, M. (1979): "Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach." *American Sociological Review*. vol 44, s 588-608.

Dolmén, L. (2002): *Brottslighetens geografi. En analys av brottsligheten i Stockholms län*. Avhandlingsserie Nr 6. Kriminologiska institutionen: Stockholms universitet.

Ds Ju (1983:4): *Ordningshållning i Stockholms tunnelbana. Betänkande av utredningen om tunnelbanebevakningen*. Stockholm: Justitiedepartementet.

⁵² Att kollektiva transportmedel rent generellt kan uppfattas som oroande visar en studie från Väg- och transportinstitutet (2002). Denna studie visar att människor har en mer negativ attityd till att åka kollektiva transportmedel än till att åka bil. Detta berodde på att de upplevde risken att bli utsatta för besvärande situationer, hot eller våld som större i de kollektiva transportmedlen än i bilen. Deras positivare attityd till bilen hade de trots att de uppfattade risken att råka ut för en trafikolycka i denna som större än i de kollektiva transportmedlen. Författarna anser att resultaten kan tolkas som att den upplevda risken att bli utsatt för besvär, hot eller våld påverkar den upplevda attraktiviteten mer än den upplevda risken att råka ut för trafikolyckor. Studien genomfördes i Norrköping, som inte har någon tunnelbana men kan ändå vara av intresse då den behandlar kollektiva transportmedel generellt.

- Estrada, F.** (1999): *Ungdomsbrottslighet som samhällsproblem. Utveckling, uppmärksamhet och reaktion.* Avhandlingsserie Nr 3. Kriminologiska institutionen: Stockholms universitet.
- Folkhälsoinstitutet** (1995): *Ett folkhälsoperspektiv på våld. En beskrivning av våldet och det brottsförebyggande arbetet i Sverige.* Stockholm: Folkhälsoinstitutet.
- Gaylord, M., S. & Galliher, J., F.** (1991): "Riding the Underground Dragon. Crime Control and Public Order on Hong Kong's Mass Transit Railway." *British Journal of Criminology.* vol. 31, no 1, s 15-26.
- Hvitfelt, H.** (1985): *På första sidan. En studie i nyhetsvärdering.* Stockholm: Beredskapsnämnden för psykologiskt försvar.
- Johnson, M.** (1996): Utvärdering av ett brottsförebyggande projekt i Stockholms tunnelbana. Kriminologiska institutionen: Stockholms universitet.
- Karlsson, L. & Szulkin, R.** (1980): "(O)Ordning i tunnelbanan". Delrapport nr 11 i Stockholms kommuns utredning: *Social utslagning och ekonomisk brottslighet.*
- Kenney, D., J.** (1986): "Crime on the Subways: Measuring the Effectiveness of the Guardian Angels." *Justice Quarterly.* vol 3, no 4, s 481-496.
- Lab, Steven P.** (1992): *Crime Prevention, Approaches, Practices and Evaluations.* Cincinnati: Anderson Publishing Company.
- ***Nilsson, C.** (1997?): *Utvärdering av brottsförebyggande projekt i Tunnelbanan.* C-uppsats. Kriminologiska institutionen: Stockholms universitet.
- Normandeau, A.** (1987): "Crime on the Montreal Metro." *Sociology and Social Research.* vol 71, no 4, s 289-292.
- Scannell, D., T.** (1992): "The policy applied in New York." I: *Security and Environment.* Paris: UITP-RATP Conference.
- Statistiska centralbyrån** (1995): *Levnadsförhållanden. Offer för vålds- och egendomsbrott 1978-1993.* Sveriges offentliga statistik. Rapport nr 8.
- Statistiska centralbyrån** (1997): Statistisk årsbok. Sveriges offentliga statistik.
- Wikström, P-O. & Torstensson, M.** (1995): *Brottsprevention och problemorienterat polisarbete.* Stockholm: Polishögskolans forskningsenhet.
- Wikström, P-O. & Torstensson, M & Dolmén, L.** (1997) *Lokala problem, brott och trygghet i Stockholms län.* Rapport från problemgruppen, delrapport 1. Stockholm: Polishögskolans Forskningsenhet.
