

Snacka om brott – en podd från Brå

Almedalen 2018

Samverkan i brottsförebyggande arbete, trygga resecentrum och stationsmiljöer (3 oktober 2018)

Medverkande: Karin Svanberg, enhetschef, Brå; Emma Stenholm, trygghet- och säkerhetschef, MTR; Michael Englund, säkerhetschef, Jernhusen AB; Ulf Lundgren, kommunpolis, Uppsala

Moderator: Willy Silberstein

SPEAKER: Resecentrum och stationsmiljöer är platser där många människor passerar och möts dagligen. Hur kan vi arbeta kunskapsbaserat för att öka tryggheten och förebygga de problem som kan uppstå i de här miljöerna? Det diskuteras i det här avsnittet av *Snacka om brotts special* av en panel vid ett seminarium som Brå arrangerade under Almedalen 2018. Medverkar gör Karin Svanberg, enhetschef på Brå, Emma Stenholm, trygghets och säkerhetschef på MTR, Michael Englund, säkerhetschef på Jernhusen och Ulf Lundgren, kommunpolis i Uppsala. Moderator är Willy Silverstein.

WILLY: Karin, om du skulle allmänt introducera detta ämne, varför är dagens ämne viktigt?

KARIN: Det är viktigt för att det har visat sig i våran undersökning av lokalt brottsförebyggande arbete att man ofta fokuserar runt särskilda platser där man har mycket problem. En sådan plats är resecentrum eller stationsmiljöer där man har utmaningar med hur man skall jobba med tryggheten.

WILLY: Där är Brå med och vad gör ni?

KARIN: Vi gör såhär att vi har fått ett utökat uppdrag av regeringen i samband med att de tog fram ett brottsförebyggande program, *Tillsammans Mot Brott*, så har vi fått ansvar att samordna och stödja både på nationell, regional och lokal nivå det brottsförebyggande arbetet. I det ingår bland annat att ta fram en

rapport om hur läget är – varje år skall vi göra det. I samband med det så har det framkommit just detta att stationsmiljöer är en utmaning och därför vill vi stödja lite extra runt det.

WILLY: Då djupdyker ni i dessa frågor?

KARIN: Ja.

WILLY: Om du skulle ge bara en rubrik, när ni tittar på denna typen av platser, vad ser ni?

KARIN: Det är ju egentligen inte vi som djupdyker när det gäller hur problemen ser ut, det gör man lokalt när man gör en lokal problembild och sedan rapporteras det till oss vad de jobbar med. Det som man ser är alla möjliga typer av ordningsstörningar, brottslighet och otrygghet runt dessa miljöer. Det finns en massa anledningar till att det ser ut så, det händer mycket saker runt en stationsmiljö, människor möts, det är friktion, människor har olika mål och riktning runt dessa miljöer, man kanske inte riktigt vill samma saker. Det är också så att det har hänt mycket när det gäller vilka professionella människor som rör sig i stationsmiljöer på senare år.

WILLY: Hur menar du att det har hänt mycket?

KARIN: Jo, alltså digitalisering och så, resandet har blivit digitaliserat. Vi behöver inte gå till en biljettlucka och köpa en biljett längre, vi behöver inte fråga en stationsvärd vilken plattform vi skall gå till, det står på skyltar som matar fram det automatiskt. Man får ta väldigt mycket ansvar för sitt eget resande och faktiskt blir det då så att man får ta ansvar för sin egen trygghet på platsen.

WILLY: Hänger det ihop att på grund av att man måste ta större ansvar för sitt eget resande så blir det också så att man skall ta ett större ansvar för sin trygghet?

KARIN: Ja, kopplingen blir att det inte finns professionella som rör sig i miljön, som skulle kunna hjälpa till med att skapa trygghet. De

flesta stationsmiljöer befolkas av professionella som vill sälja saker snarare än att skapa ett tryggt resande eller så. Deras första *mission* är inte att se till att man kommer fram mellan A och B.

WILLY: Det är väl det du säger, det är inte så då att de som är ansvariga för stationen – vi sparar en massa pengar på att inte ha så många informationsluckor – de bjuder inte lite tillbaka genom att ha trygghetsvårdar och så?

KARIN: Det händer, och jag vet att Trafikverket har fått ett uppdrag att skapa trygga stationsmiljöer, de har satsat massa miljoner på trafikvårdar. Frågan är vad som händer när de pengarna tar slut. Något långsiktigare måste ändå byggas upp på platsen.

WILLY: Jag anar att det är svårt att svara på frågan eftersom det säkert varierar mycket, men om du ändå skulle ge en generell bild av ett resecentrum, är de ofta otrygga?

KARIN: Som jag sade, eftersom det är avsaknad av de som vi inom kriminologin kallar *kapabla väktare*, de professionella saknas och det är människor som rör sig och har olika anledningar att vara där, alla är inte på en station för att resa, utan vill utnyttja de lite röriga rörelser som finns på en stationsmiljö, för att kanske stjäla eller göra andra saker, sälja droger eller så.

WILLY: Resecentrum riskerar att bli en magnet för sådana typer av personer.

KARIN: Det tror jag alla kan skriva under om man har varit på vilken station som helst i hela Europa så är det så att det är en magnet.

WILLY: Du säger Europa, men Sverige är ungefär som övriga Europa då?

KARIN: Ja, vi är nog inget undantag.

WILLY: Tycker du då att stationsansvariga och andra som har ett ansvar här gör tillräckligt mycket för att ändå skapa trygghet?

KARIN: Ja, fast det är så att det är ett delat ansvar. Det finns ingen som har ett övergripande ansvar för tryggheten på resecentrum utan det är delat ansvar. Det finns fler som kanske borde känna en delaktighet i ansvaret, som ännu inte känner det ansvaret. Till exempel näringsidkarna på platsen borde ju kunna känna ett större ansvar runt det. Det finns de som tar ansvar, men det skulle kunna tas i högre utsträckning och i samverkan.

WILLY: Vilka är det som, du säger det finns de som tar ansvar, vilken kategori är det?

KARIN: Jo, vi kommer att få exempel på det här så småningom.

WILLY: Det var en *teaser*, så att alla blir jättenyfikna.

KARIN: Fastighetsägare och alla de olika... Det är ju lite komplicerat vem som har ansvar för perronger, själva stationsbyggnaden, utanför stationsbyggnaden, runt näringsverksamheterna – det är en komplex miljö, det är väldigt olika ansvarsytor och ansvarstagande personer eller organisationer. Men jag tänker att civilsamhället också skulle kunna göra nytta, det ser man kanske mer i storstäder att det finns hjälporganisationer som tar hand om människor som bara behöver någonstans att sova eller så runt sådana här miljöer. Näringslivet och hjälporganisationer tror jag skulle kunna ta ett större ansvar.

WILLY: Där låter det på dig som att näringslivet – de som till exempel har butiker där – de gör inte alls särskilt mycket, tolkar jag dig rätt där? Nu är det generellt, om du generaliserar?

KARIN: Ja det får bli en liten gissning då trots allt, så skulle jag nog säga att det inte – de som säljer kaffe och mackor inte tar så väldigt stort ansvar för tryggheten.

WILLY: De skulle kunna göra det?

KARIN: Ja, de skulle kunna göra det.

WILLY: Kanske utan jättestora insatser egentligen?

KARIN: Ja, eller åtminstone bidra, vara med och känna ett ansvar.

WILLY: Är det något mer som du tänker, måste han nu fråga om det så jag får säga det.

KARIN: Trygghet i stationsmiljö är så viktig av så många olika anledningar. Det att resa kollektivt är miljövänligt och det är ofta kvinnor som väljer att resa kollektivt. Om det vore så att kvinnor blev avskräckta från att välja det alternativet så skulle det begränsa deras livskvalitet väldigt mycket. Att göra något med dessa miljöerna bidrar både till miljö och till en ökad jämställdhet i samhället, så det är en kärnfråga för det tror jag.

WILLY: Du tror att det kan vara kvinnor som faktiskt avskräcks från att resa kollektivt?

KARIN: Det tror jag.

WILLY: Det är ju väldigt allvarligt.

KARIN: Ja, det är väldigt allvarligt.

WILLY: Det är inga åtgärder på gång för det problemet, så att man kan hoppas att snart är det bättre?

KARIN: Om man tar ett ansvar tillsammans runt en sådan här miljö så kan man tänka på just den aspekten. Hur skall kvinnor trivas i en stationsmiljö, vad är det som gör att kvinnor känner sig otrygga här? Det måste man borra djupare i.

WILLY: Vilken P3 övergång, nu skall vi borra djupare i det. Nu plockar vi upp Ulf Lundgren från polisen i Uppsala.

WILLY: Välkommen upp Ulf, i stilig uniform.

ULF: Ja, tack.

WILLY: Nyss gick han här i shorts, kan jag avslöja, men det passade inte tyckte Ulf.

ULF: Nej.

WILLY: Välkommen upp Ulf. Om vi börjar med bilden här som Karin gav av att många kvinnor känner sig otrygga, jag förstår att det inte är någon nyhet för dig. Utveckla det där lite, vad ser du?

ULF: Ja, vi har ju gjort då ganska mycket insatser på resecentrum i Uppsala och senast i maj månad så hade vi en minimedborgardialog, som vi kallade den när vi pratade med mycket unga kvinnor...

WILLY: Ni bjöd in helt enkelt?

ULF: Ja, vi var på plats och träffade och gick fram och frågade kvinnor vad de tyckte om området.

WILLY: Vad fick ni höra?

ULF: Ja, det mesta var att det fanns en otrygghet, men de tyckte att det har blivit bättre på de senare åren eftersom vi har funnits på plats och vi har gjort mycket ingripanden och vi har ihop med kommunen och de andra ansvariga som Jernhusen som äger hus och Trafikverket gjort insatser.

WILLY: Men hur aktiva är ni från polisen vid resecentrum i Uppsala?

ULF: Jag vill påstå att vi är väldigt aktiva.

WILLY: Har ni alltid dagtid någon där?

ULF: Inte någon som står där, utan vi har alltid polispatruller som åker in på området och rör sig på området lite nu och då.

WILLY: Även om ni då fick höra när ni pratade med kvinnor att det har blivit bättre, så låter det ju som att det fortfarande är rätt mycket problem kvar?

ULF: Det finns ju saker att göra.

WILLY: Vad är kvar?

ULF: Vi måste fortsätta. Detta får inte bli att – eftersom vi har ett medborgarlöfte som vi säger i Uppsala som vi började 2016 med, där vi lovade att göra sex riktade insatser per år. De insatserna har varit mot – som Karin säger – drogproblematik, försäljning, ungdomar som har varit påverkade, stölder, personrån, misshandel och det har vi bearbetat ganska hårt. Det har gjort att de här insatserna som vi har gjort, de tror jag, eller är ganska säker, att det har gjort att många medborgare känner sig tryggare idag än år 2015.

WILLY: Du säger tryggare, och det kanske är svårt att svara på, men hur tryggt eller otryggt skulle du då säga att det är där, efter dessa insatser och förbättringar ni har sett?

ULF: Personligen så är jag väldigt trygg att vara där.

WILLY: Ja, men om inte du är trygg då är...

ULF: Nej, nej, ja tack. Men de kvinnor vi pratar med, flera av dem var faktiskt inte otrygga, de tyckte att det var helt okej att vara där även på kvällstid och nattetid. Men när man kommer in på natten, då är det ganska tomt på en station. Det är tomheten som många säger är den otrygga tiden – när det är tomt på området och ingen verksamhet. Kanske man träffar på ett killgäng, då kanske man känner sig lite otrygg.

WILLY: Just resecentrum i Uppsala det är inte öppet på natten, eller hela natten?

ULF: Nej, det är stängt ett antal timmar, där man stänger igen och låser lokalerna.

WILLY: Det här som vi diskuterar, resecentrum finns på mindre orter också. Är det här bara ett storstadsproblem eller finns det kanske inte lika omfattande men lika fullt motsvarande problem på små orter?

ULF: Det finns givetvis på små orter också, säkerligen i mindre omfattning, men eftersom i Uppsala har vi ungefär 40 000 som passerar på resecentrum per dygn, det är klart att problemet blir större ju fler människor som rör sig på ytan på samma tid.

WILLY: Kan det ändå inte vara bra, problemen finns ju förmodligen där oavsett om de är resecentrum eller inte, det kanske är bra att ni ändå vet var det mesta är lokaliserat?

ULF: Så kan det vara, om du tänker problemet eller personer?

WILLY: Ja, alltså problemet om ni ändå vet att det är drogproblem och så, det är stationen vi skall ha koll på då. Behöver inte leta.

ULF: Nej precis, det blir enklare att jobba och att bryta ner problemet, så är det ju.

WILLY: Resecentrum i Uppsala är rätt nytt. Om du hade fått uppgiften att bygga ett resecentrum i Uppsala – nu ler du – hade du byggt det som det är idag?

ULF: Nej, det skulle jag inte ha gjort.

WILLY: Varför då, vad är problemet?

ULF: Jag tror också att om jag skulle byggt ett resecentrum idag så skulle jag titta på den befintliga ytan – hur mycket kan vi använda. Skulle man byggt helt nytt utan restriktioner på byggnation i närheten så är det mycket enklare, för då kan man bygga i plannivå.

WILLY: Med samma förutsättningar som?

ULF: Jag skulle nog ha tagit till mer yta för resecentrum än vad man gjorde.

WILLY: Och det hade gett mer säkerhet?

ULF: Ja, mer säkerhet, trygghet – för då hade man sluppit mörka ytor om jag säger så.

WILLY: Är det mycket mörka ytor?

ULF: Ja det finns ett antal eftersom man måste bygga uppåt och nedåt. Då blir det mörka ytor som man inte skulle ha gjort i Uppsala heller – att man bygger in toaletter långt in och förvaringsboxar etc. Jag är belägen att säga att man kunde ha gjort på ett annorlunda sätt.

WILLY: Men jag måste fråga, jag är verkligen inte proffs på det här. Men för mig, det du säger nu med mörka ytor – det låter ju helt självklart. Det borde ju även de ha tänkt på?

ULF: Ja, men många gånger kan det gå fort i byggnationer och man kanske inte beaktar de här, för jag vet att det finns forskning på det med hur man skall se till att det är ljust och öppet och alla de bitarna, men jag tror inte att man beaktade de bitarna när man byggde.

WILLY: Det är lätt att vara efterklok men det är lite märkligt.

ULF: Jo, det är det.

WILLY: Karin nickar instämmande?

KARIN: Jag håller med, jag tror på sätt och vis så tänkte man nog lite rätt ändå. Det finns en gång under där, en väldigt bred gång under spåren, men den är helt i betong. Det finns skrymslen och vrån som inte hade behövt vara där och jag tror att det skulle kunna gå att åtgärda den så som den är – göra den ljusare, så att alla människor inte blir skuggfigurer emot den gråa betongen. Hoppet är inte ute, jag tror man skulle kunna tänka om.

WILLY: Köp lite lampor, Ulf.

ULF: Jag kan säga såhär att Jernhusen då som äger huset – Trafikverket och kommunen har gjort insatser genom att ändra belysning och bättre på belysningen. Man har även målat i taket i betongen, så att det känns mycket trevligare att vara på den ytan.

WILLY: Tycker du att resebolagen tar ett stort ansvar?

ULF: Idag tycker jag det.

WILLY: Idag? De har inte gjort det tidigare?

ULF: Jo, man har gjort det mer och mer. Det är för att vi har från vårt medborgarlöfte skapat ett stationsråd och i stationsrådet lyfter man upp de problem som finns och åtgärddar.

WILLY: Vilka sitter i stationsrådet?

ULF: Det är Jernhusen, Trafikverket, Polisen och kommunen. Även från socialförvaltningen i Uppsala, deras ungdomsjour som finns representerade.

WILLY: Vi skall snart ta upp nästa. Jag tänkte fråga om kameraövervakning, är det något som ni använder?

ULF: Ja, vi har kameraövervakning.

WILLY: Är det effektivt?

ULF: Ja, det tycker jag, men det är inte bara det man måste ha. Kameraövervakning är ett komplement för att lösa eventuella brott och skapa en trygghet för medborgarna.

WILLY: Tack så här långt Ulf. Då ber jag Michael Englund från Jernhusen att kliva fram. Välkommen Michael. När ni pratar och tänker säkerhet, hur tänker ni?

MICHAEL: Nu är jag säkerhetschef, jag är ny. Jag kom i januari. Jag kommer från upplevelseindustrin. Jag har varit säkerhetschef i 10 år på globen arenorna, som driftar de stora arenorna i Stockholm. Det är egentligen samma problem där när vi pratar trygghet.

WILLY: Om du skulle beskriva de problemen?

MICHAEL: Problemen är att vi har en stegrande oro bland medborgarna, ni var inne på det, framför allt kvinnor. Kommunerna har gjort en utredning där 10–30% av kvinnor väljer bort kollektivtrafik för att man känner oro.

WILLY: Är det så mycket som 30% på vissa platser?

MICHAEL: Ja, nu sa jag 10–30% och i utsatta områden är det förstås ännu högre. Det här är ett utav vårt viktigaste uppdrag. Att resa kollektiv är rent för miljön och det är tryggt och säkert. Vi fortsätter att jobba med trygghetsrelaterade insatser. Det är väldigt svårt att mäta trygghet, men vi mäter också trygghet.

WILLY: Hur gör ni då?

MICHAEL: Ja, ställer frågor helt enkelt.

WILLY: Vad hör ni när ni ställer frågorna?

MICHAEL: Ja, vi hör att på en femgradig skala så har vi 70% som känner trygghet, och det är väldigt få som känner otrygghet. Då är frågan varför känner man sig otrygg, var det så att man kanske gick genom tunneln, eller hände det någonting på vägen. *From street to seat*, så att säga, det är en bit fram. Det är väldigt svårt att mäta trygghet, vi behöver en bättre grund men vi mäter. Om vi tar Uppsala till exempel så har jag en purfärsk mätning nu som vi har gjort.

WILLY: Vad visar den, berätta.

MICHAEL: Den visar att det ser bra ut.

WILLY: Bättre än tidigare?

MICHAEL: Ja, absolut. Det ser bra ut, men vi mäter 500 meter utanför Centralstation och det här behöver vi göra i hela Sveriges alla stationer. När man mäter har vi en park alldeles utanför – under dessa mätningarna som utförs av människor och görs alla dygnets timmar, vid olika tillfällen – så är det kraftigt hashdoft i den här parken. Det är klart när det är kallt så kanske man tar sig in, men vi har vakter och vi har kameraövervakning och vi jobbar med insats.

WILLY: Men varför mäter ni 500 meter från station för där har ju inte ni formellt något ansvar?

MICHAEL: Nej, och det hoppas vi snart att det är lagstiftat att – kommunen äger det här och att låter oss samarbete, inte bara samverka som vi gör. Vi samverkar. Polisen kan inte göra allting. Vi har ett ansvar, Trafikverket har ett ansvar. Reitan, Coop, apoteket, installationer som vi har för att få en levande offentlig plats eftersom vi vet att innehåll medför att kvinnor och barn känner sig trygga. När vi får kvinnor och barn som är på vår offentliga plats så blir det också lugnare.

WILLY: Ja. Du sade, jag fattade inte riktigt att om den här kontakten precis utanför stationsbyggnaderna blir annorlunda så kommer kommunerna att ha ett större ansvar. Konkretisera, vad handlar det om?

MICHAEL: Det här handlar om *win win* för alla.

WILLY: Men vad är det kommunerna skulle göra då om de gör som ni vill?

MICHAEL: Jag skulle önska att kommunen har lagstiftat ansvar för förebyggande brottsarbete.

WILLY: Så är det inte idag med andra ord?

MICHAEL: Nej, det är polisen som har det ansvaret.

WILLY: Och det räcker inte för de hinner inte riktigt med?

MICHAEL: Nej, de har inte resurser fullt ut. Uppsala har ett väldigt bra samarbete. Man behöver titta på helheten, vi behöver samarbete. Vallsta läste jag om nu där man gjort ett så kallat *business improvement districts*, ökat värdena fantastiskt. Det händer saker i Sverige.

WILLY: Jag tror jag väntar lite med att ta in dig Karin för jag tar alla och sedan skall ni få prata. Karin sade ju att hon tyckte att affärsidkare till exempel i stationsmiljöer inte tar tillräckligt stort ansvar – håller du med om det?

MICHAEL: Jag kan tycka att när jag lyfter på stenar så är det så att det är väldigt mycket ung personal som jobbar på många av dessa ställen. De byts ut, de kommer och går. Vi som fastighetsägare måste ställa högre kvar på att det systematiska brandskyddsarbetet, det systematiska arbetsmiljöarbetet – att systematiskt hjälpas åt att vara uppmärksam på avvikande beteende till exempel. Där har vi ett ansvar att faktiskt inte bara skriva i avtalen att ni skall jobba såhär och såhär, utan vi skall även följa upp att det också görs. De är superviktiga, det är som Karin säger. Bara igår på Centralstation...

WILLY: I Stockholm.?

MICHAEL: Ja. Jag får varje morgon klockan 08.00 så får jag rapporter, det är 50 händelser på centralstationen – 250 000 resenärer går genom på ett dygn. Vi har 50 ärenden, det är 31 ordningsstörningar där tillsägelse från våra ordningsvakter är det vanliga. Vi har en konstaterad brand där man tillkallar brandkåren, en papperskorg som brinner. Vi har 12 service där vi hänvisar och visar vägen. När jag pratar med mina ordningsvakter så säger de att det är tryggt på centralstationen, det är därför vi har unga kvinnor kvällar och nätter som är på centralstation för de känner sig trygga och säkra med ronderande ordningsvakter och trygghetsvärdar och så vidare. Vi har ett ansvar som fastighetsägare, men vi har också ett ansvar att utbilda och informera innehållet på våra stationer. Att de är med och hjälper till, för allas ansvar att skapa trygghet.

WILLY: Där låter det ändå som att du säger det är ung personal och de byts ut och sådär, det fungerar inte tillräckligt bra idag det här?

MICHAEL: Nu skall vi säga, allt kommer att bli bättre, allt skall bli bättre. Det här är någonting som vi får aldrig slappna av. Vi lever i ett nytt nuläge, vi lever med otrygghet, trots att de flesta av brotten går ner i statistiken så är det en otrolig oro där ute – framför allt från kvinnor som är våran viktigaste förebyggande mot brott och

trygghet. Det här är superviktigt att vi har kvinnor och barn som törs vara på våra offentliga platser.

WILLY: Till sist innan jag tar upp nästa panelist – är det några nya sätt att jobba på gång, kan vi se nyheter framöver från dig?

MICHAEL: Ja, jag tycker det finns en röd tråd nu från regeringen, departement. Trafikverket och jag sitter ju i diverse branschforum och jobbar. När det kommer till stationsvärdar och så vidare så har Trafikverket nu fått bra resurser från departementet och där kommer vi att samarbeta och det kommer att anställas ännu fler stationsvärdar och vi skall se till att de är väl utbildade och kan vårans affärsmodell, Trafikverkets affärsmodell. Pressbyrån, apoteket – vi skall bra service. *Service, safety and security*, superviktigt, tre S.

WILLY: Ja, och du tror verkligen det kommer att bli märkbart bättre inom några år?

MICHAEL: Absolut och jag vill också säga det – jag tycker att det är tryggt att vara i Uppsala på Centralstation. Hela Sverige skall vara tryggt och där är vi inte riktigt hemma riktigt än.

WILLY: Vad menar du med det?

MICHAEL: Ja, på små orter så har vi inte...

WILLY: Är det större problem på små orter?

MICHAEL: Alltså det är svårare på små orter. Drottninggatan, 7 april. Polis med förstärkningsvapen efter 4 minuter och 30 sekunder – jag kan säga det ser inte riktigt likadant ut i Kristianstad, så att ja.

WILLY: Där är å andra sidan behoven inte riktigt de samma heller?

MICHAEL: Hotbilden vad den gäller terror är entré i hela Sverige.

WILLY: Okej. Tack såhär långt, då har vi dagens sista gäst här framme, Emma Stenholm från MTR. Välkommen Emma.

EMMA: Tack så mycket.

WILLY: Var kommer du in i dessa frågor, varför är du här höll jag på att säga?

EMMA: Ja det kan man fråga sig. Nej, men vi är operatör. Vi kör Stockholms tunnelbana och pendeltåg samt expresståg Stockholm Göteborg, så vi har medarbetare som är stationsvärdar, kundservicevärdar, tunneltågförare, lokförare och så vidare. Våra medarbetare är där ute varje dag dygnet runt.

WILLY: Om du skulle återge den bild de har ute på marken, vad säger de?

EMMA: Vi har precis överfört en trygghetsenkät internt, och vad skall man säga – man är inte otrygg varje dag, absolut inte.

WILLY: Men vissa dagar?

EMMA: Ja, så är det och det som skapar otrygghet framför allt när de har fått svara på den frågan – otrygghetsskapande faktorer för dem – så är det aggressiva resenärer, påverkade, berusade resenärer.

WILLY: När du säger man, är det era medarbetare eller är det människorna de möter på stationerna?

EMMA: Nej, det är våra medarbetare som har fått svara på den här enkäten. Om man backar lite så har vi också definierat vad trygghet är för oss på MTR. Vi har diskuterat vad är säkerhet. Säkerhet är väldigt tydligt reglerat i järnvägsbranschen med trafiksäkerhet och vad som gäller i lagar och så. Men trygghet är inte reglerat någonstans. För två år sedan ungefär bestämde vi oss för att vi måste definiera vad trygghet är, så att vi vet vad vi pratar om internt hos oss. Då har vi sagt att trygghet är individens upplevelse av sin egen säkerhet, i och i anslutning till kollektivtrafiken. För vi jobbar också med det här hela resan perspektivet som Micke pratar om. Det är jätteviktigt att man är trygg när man går till och från stationen, som på stationen och på färdmedlet.

WILLY: Michael hade ju siffror på detta – har du motsvarande bland era medarbetare, hur trygga eller otrygga de är?

EMMA: Nej, för vi har delat in det i hur ofta man känner otrygghet, men det jag kan säga är att 70% på tunnelbanan svarar, eller 70% av de svarande säger att det är aggressiva resenärer som är det mest otrygghets skapande.

WILLY: När du säger aggressiva, det är inte så där extremt med knivar och så utan det är när de är allmänt gapiga och?

EMMA: Ja, alltså jag blir jätteförvånad när jag läser vår avvikelserapportering för det är...

WILLY: Ge nåt exempel så vi får höra vad det handlar om.

EMMA: Väldigt mycket stressade småbarnsföräldrar och så stänger de där dörrarna till tåget, för att man kom lite för sent till stationen.

WILLY: Vad gör de då?

EMMA: Då blir man arg, man kastar kaffe på våra medarbetar, man spottar, man svär, man sparkar och så vidare, och det skapar otrygghet. Det är inte rena våldshandlingar utan det är det här aggressiviteten eller ordningsstörningarna framför allt. Det är mer ordningsstörningar än brott som sker. Det måste man säga.

WILLY: Tycker du då att, ni har både tunnelbanan och station, så det blir så mycket olika saker vi pratar om, men ändå, tycker du att samhället då svarar upp mot det här med att leverera tillräcklig trygghet?

EMMA: Jag skulle säga att vi är nog på väg. I vissa områden jobbar vi ganska tätt ihop med kommun, polis och andra aktörer i området, men vi måste se kollektivtrafiken som en del i lokalsamhället, inte en del som är helt separat och som skall skötas av de som är inne på stationerna eller framför tåg eller så vidare. Utan det måste vara en del av lokalsamhället och där är vi inte riktigt över allt.

WILLY: Vad menar du med det egentligen, en del av lokalsamhället, vad betyder det?

EMMA: Vi hade Ulf här som pratade om de här medborgarlöften och samverkansöverenskommelser och så där. Där är det ofta kommun och polis som samverkar och på myndighetsnivå mer, men det är vi som är där ute och det vi har är att mycket är kopplat till kollektivtrafiken, men vi är inte en aktiv del i samverkansöverenskommelser överallt.

WILLY: Jag älskar konkretion. Konkret, vad menar du att man skall göra då utifrån det du säger nu?

EMMA: Jag menar att vi skall vara med vid det här runda bordet och sitta och lämna lägesbilder löpande hela tiden.

WILLY: Det är ni inte idag?

EMMA: Nej, inte på alla ställen.

WILLY: Har ni frågat om ni får vara med vid runda bordet?

EMMA: Ja, vi jobbar för fullt med det här.

WILLY: Har de nobbat hittills?

EMMA: Nej alltså, man har inte alltid sett att det är nödvändigt att vi är med på alla ställen. Jag tror inte riktigt man ser vad vi kan leverera och att vi kan bidra till den där lägesbilden.

WILLY: Vem är det som bestämmer det här?

EMMA: Det är väl kommun och polis tänker jag.

WILLY: Vi skall ta upp den frågan sedan. Så Ulf kommer inte undan. Men innan han skall svara på det så skall jag fråga, märker ni – det har vi hört av Michael, jag anar att det är likartat svar från dig – men är det stor skillnad mellan vad män och kvinnor säger i de här miljöerna?

EMMA: Ja det är jättestor skillnad, trafikförvaltningen gör en ombordmätning också varje månad, förutom sommarmånaderna och har gjort det i många år. Då är en fråga *Känner du dig trygg när du reser ensam kvällar och nätter?* Då svarar ungefär 50% av kvinnorna att de känner sig otrygga eller trygga, och 78–80% av männen känner sig trygga, det är väldigt stor skillnad. Det innebär att 50 procent, hälften av kvinnorna som svarar känner otrygghet. Det är faktiskt katastrofalt.

WILLY: Jag fattar att upplevd otrygghet är tillräckligt allvarligt, men jag vill ändå fråga; finns det fog för att kvinnor skall vara mer rädda än män när de reser kollektivt?

EMMA: Det finns ju ingen statistik, det finns ingen fakta som säger att kvinnor är mer utsatta än män, tvärtom, unga män är mer brottsutsatta än kvinnor. Men det är också den här känslan av, en faktor att, *vad har jag att sätta emot om jag utsätts för brott.* Om jag känner mig svag, har funktionsnedsättning eller någonting, då vet jag att jag inte har så mycket att sätta emot.

WILLY: Sedan vet jag att med vänner kan man vara öppen hjärtig, så att du kommer att svara helt ärligt när jag nu frågar, vad tycker du om Jernhusen?

EMMA: Vi har jättegott samarbete. Vi har haft det i många år.

WILLY: Som inte, nu när det är publik här så kommer Michael att vara väldigt tillmötesgående, det är inget du skulle önska dig så där med säkerhet?

EMMA: Jag tycker det fungerar jättebra. Det jag känner är en utmaning, det är framför allt klotter, skadegörelse, och det har inte med Jernhusen att göra, där har vi samma bild. Vi skulle önska att klottersaneringen fungerar lika bra längs järnvägen som det gör på våra stationer och i stationsområden.

WILLY: Varför är det så viktigt?

EMMA: *Broken windows*-teorin – klotter föder klotter.

WILLY: Och sedan kan det leda till mer och mer förstörelse?

EMMA: Ja, och stor otrygghet. Det är en sån grej som resenärer klagat på, men vi har ett ansvar att sanera klotter i stationsområden likväl som Jernhusen har, där känner jag att det här totalansvaret, att ha samma bild och jobba mot samma mål det är en jättestor utmaning i den frågan.

WILLY: Sedan tänkte jag fråga, du sade redan när det gäller runda borden så hade ni inte fått inbjudningskortet än, men är det i övrigt så att samarbetet med polisen fungerar bra tycker du, eller skulle du önska någonting även där?

EMMA: Generellt fungerar det bra. Det fungerar bra där vi är med och där man verkligen jobbar på en operativ nivå. Att det inte blir det här som Micke var inne på, vi träffas och dricker kaffe och pratar om vilka problem vi har, utan vi måste gemensamt sätta oss ner och säga det här är problemen och nu jobbar vi framåt med dem. Vem är det till nästa gång som skall återkoppla vad vi har gjort i det problemet. Det har vi kommit i vissa områden riktigt bra skulle jag säga. Det är där vi har hela tiden progress i vårt arbete, vi tar ett steg framåt varje möte vi träffas. Men det måste också vara täta möten, det kan inte vara så att var sjätte månad gör vi en trygghetsvandring och sedan har vi inget möte där emellan där vi återkopplar vad vi har gjort.

WILLY: Tack. Jag kommer att ta lite samtal här framme. Jag väntar lite men det är bra att ni visar, då vet jag att här finns det frågor. Det är jättebra. Karin du ville komma in för länge sedan, jag hoppas du inte har glömt dina kloka frågor.

KARIN: Stått och samlat på mig lite mer.

WILLY: Nu jävlar. Okej, *shoot*.

KARIN: Först tänkte jag kommentera det här med att ha låg prioritet i kommunerna, kanske främst det som har framkommit i samtalet, och det visar ju också den årsrapporten som vi har tagit fram att brottsförebyggande arbete prioriteras ned till fördel för sådant som är lagstiftat. Summan blir att man skulle vilja att det var lagstiftat att det inte prioriteras ned i motsvarande, det skriver vi här och det tycker jag vi håller med om, att jag hört under Almedalsveckan nu jättemycket positiva signaler att många vill lagstifta om kommunernas skyldighet att jobba brottsförebyggande.

WILLY: Så, du tror att det är på gång?

KARIN: Ja. Det låter så.

WILLY: Ja.

KARIN: Och den här processen som vi brukar prata om, den brottsförebyggande processen, den samverkanshandbok som vi har tagit fram runt brottsförebyggande arbete – den är en generell beskrivning av hur man kan jobba brottsförebyggande. Vi ser att det sker mer och mer sådant strukturerat samarbete, särskilt kommun och polis ihop, men det vi ser är precis det ni vittnar om här, att man måste också få in de andra aktörerna, man måste vara mer specifik man kan inte vänta som ni säger flera månader med att följa upp utan det måste ske i en snabbare process, då har vi bland annat jobbat med ett utvecklingsprojekt som heter EST, *Effektivt samverkan för trygghet* – vi har Botkyrka här som kanske kan vittna lite om det sedan. Där man gör veckovis avstämningar, hela tiden gör avstämningar om problembilden och vad som har gjorts och vilka aktörer som har gjort vad. Jag tror att man kanske kan ta inspiration från det även runt stationsmiljöer och det finns andra exempel också.

WILLY: Ulf, varför bjuder ni inte in MTR till era runda bord?

ULF: Okunskap kanske. Vi gjorde ju inte det när vi hade samverkansöverenskommelse om medborgarlöftet, det kan jag ärligt säga. Men samtidigt har ju inte vi hittat riktigt kanalen in till Trafikverket, det känns som att vi har famlat lite för att hitta rätt respons. Det har varit och haft upp det i stationsrådet, men inte riktigt fått respons.

WILLY: Nu är inte Trafikverket här, men där skulle du önska att... men MTR och andra likartade operatörer?

ULF: Det har vi inte tittat på. Vi har kanske funderat men det har inte kommit dit. Vi har gjort medborgarlöftet, kommunpolis. Vi har inte med Jernhusen, vilket då om man skrivit nytt medborgarlöfte så skall alla vara med hittills.

WILLY: Men det låter som att det kommer att komma.

ULF: Jo, ökad samverkan och samarbete gör att vi når mycket längre allihopa. Får en ökad trygghet för medborgarna, alla.

WILLY: Karin.

KARIN: Jag måste bara få kommentera det här med medborgarlöften som Polisen och kommunerna gör tillsammans, det har man inte hållit på med så länge.

WILLY: Det är polisreformen något år sedan.

KARIN: Ja precis, så det är lite naturligt att man just nu bygger på de här nära strukturerna med stort ansvar och sedan bygger ut.

WILLY: Men du tror också att det här kommer att vidgas och fler?

KARIN: Absolut.

WILLY: Ulf.

ULF: Vi skall ju ha ett medborgarlöfte i ett särskilt utsatt område, Gottsunda kommun 2019, men där har vi även pratat om

kollektivtrafik och alla aktörer som har ett ansvar för området i någon form, de skall vara med. Bostadsbolag, ja alla.

WILLY: Michael, innan jag släpper in publikfrågor, du har hört nu Emma. Är det något som går genom ditt huvud, något särskilt?

MICHAEL: Vi hör ju, vi samstämmer. Jag har stått i paneldebatten hela veckan och så här låter det. Jag tror att nu action, verkstad, nu måste det hända.

WILLY: Men är du rädd för, man vet ju det själv från möten man har varit med på – sedan går alla och så händer ingenting. Är du rädd att det är samma här?

MICHAEL: Nej, jag känner att det finns ett tryck nu och Brå har också gjort, precis som du pekar på Karin – det står klart att samverkan, samarbete – nu måste det hända, och det här är *win win*. Vi har utsatta områden. Vi kan se att även där har man lyckats när man har gått in tillsammans med medborgare, med de som bor där, de som verkar där så stiger fastighetsvärden. Så det här är en vinst, när vi börjar känna oss trygga. Sedan får vi inte heller måla upp en otrygghetsbild. Som jag sade, varje stationsområde, resecentrumområde är i princip unikt utifrån hur det ser ut i det samhället, så jag kan bli lite att när man pratar om centralstationen. Vi har ett narkotikabrott igår – vi tror att det är jätteläskigt på centralstationen. Sedan är det värre nere på perrongerna och där måste vi hjälpas åt. Vi har ordningsvakter, MTR har ordningsvakter, staden har ordningsvakter, låt oss samverka även där, låt oss ha en kameraövervakning med de här jätteduktiga kameraoperatörerna som hjälper oss – för polisen kommer inte att prioritera det här. Jag är ledsen att säga det. Men i de små städerna är det kanske inte lika lätt då.

WILLY: Emma ville du säga någonting innan?

EMMA: Jag tänkte på det här som Karin var inne på med att alla måste vara med. Därför att, det jag sade inledningsvis, att det som är

otrygghetsskapande för våra medarbetare är berusade och påverkade personer, och att ha med den krogen som ofta ligger i anslutning till ett stationsområde i det här arbetet gör att man också får en förståelse, för vi ärver ju det här problemet, lika väl som polisen ärver ett problem för att någon inte tar sitt ansvar tidigare. Det är jätteviktigt att se alla, sedan kan inte alla alltid vara med runt det här runda bordet, självklart inte, då får det vara en representant för någon fastighetsförening eller något.

WILLY: Okej. Ja, Ulf.

ULF: Ett inlägg – vi pratade om att alla bidrar, du var inne på det Emma lite, att lämna en lägesbild. I Uppsala har vi Uppsalas ungdomsjour, kommunal verksamhet hos socialförvaltningen, som har ett uppdrag att fånga in allt som händer i hela kommunen, inte bara i resecentrum. Man använder en checklista, som jag var med och tog fram i ett arbete kring metodhandbok för arbete mot social oro. Den checklistan har man arbetat om, men man arbetar med alla verksamheter som man har identifierat i hela kommunen, och gör en gemensam lägesbild ihop med polisen varje torsdag. Varje torsdag för att då kan man se till exempel är det någonting på gång, måste vi ta till mer verksamheter inför den här veckan som kommer. Det finns och jag vill gärna ha med så många verksamheter som möjligt så att man får en heltäckande lägesbild.

WILLY: Tack, nu Monica, vad kul, flera händer. I din ordning Monica, du bestämmer.

PUBLIK 1: Ja hej, jag heter Eva Edwardsson och jag är från Uppsala och det här är ju veckans viktigaste seminarium.

WILLY: Yes.

PUBLIK 1: Jag pendlar ju till Stockholm och det finns bland annat en hiss mellan gatuplan och perrongen som är så fruktansvärt skitig. Jag har skrivit – jag började att höra av mig till Jernhusen, ta bilder och mejla och fråga att hur kan det vara så här. En av anledningarna är

att hemlösa övernattar i hissen, och då är det klart att man tycker det är tragiskt, men då skall man veta att kommunen har lediga platser på härbärgen, så det är inte nödvändigt att folk sover över där. Efter mycket om och men fick jag reda på att städningen av hissen är inte Jernhusen – den finns i byggnaden som jag tror Jernhusen äger – men den räknas till Trafikverkets ansvar, och Trafikverket borde ha varit här. Då har jag mejlat till dem och begärt att få uppgifter, och de har upphandlat en städfirma som de uppenbart inte har koll på, för det måste vara en av Sveriges smutsigaste stationer, den i Uppsala. Och den enkla frågan skulle jag vilja ställa till er – den fysiska miljön att det är rent och snyggt. Jag menar, vi är inte kanske Schweiz, men i Sverige har vi haft en tradition att det ändå brukar vara ganska rent och snyggt i offentliga miljöer. Jag kan tänka mig att offentlig upphandling är någonting som bidrar till att man hela tiden väljer lägsta pris. Men alltså städningen. Kan ni ta ansvar för att hela era resecentrum städas, att inte en hiss blir över för att nån tycker att det är någon annans ansvar?

WILLY: Får jag bara fråga när du ändå ha mikrofonen, riskerar det här att påverka dina resvanor?

PUBLIK 1: Nej, alltså jag måste ju ta mig till jobbet i Stockholm.

WILLY: Med tåg?

PUBLIK 1: Ja, vi har ju, det finns ju A-lagare som man kan känna särskilt fredagskvällar som sitter i vissa kurer – ibland har jag ringt polisen för att det har varit i slagsmål. Jag har känt mig utsatt en gång när jag satt med bilen i parkeringsgaraget, för då insåg jag att de här killarna som kom fram och tillbaka och började leta efter grejer som låg ovanpå rören, då insåg jag att detta är narkotikahandel – det är inte så kul. Men det har blivit bättre och så, men det är fortfarande uppenbart... människor som inte har tillstånd att vistas i

Sverige och uppenbarligen inte har någonstans att ta vägen – de befinner sig på resecentrum.

WILLY: Tack Eva. Skall Michael börja?

MONICA: Får jag bara tillägga, Trafikverket var inbjudna men kunde tyvärr inte delta.

WILLY: Tack Monica.

WILLY: Michael?

MICHAEL: Ja, den kommer till mig, Ewa, jag kan bara hålla med. Jag reser ganska mycket över Sverige. Vi har ju stationer och resecentrum från Kiruna ner till längst ner i Ystad, och så här ser det ut. Det är tyvärr så att det är den här gränsdragningen och det är den nu, Trafikverket rekryterar nu en ny enhetschef som jag har träffat, Christel, fantastisk kvinna. Kommer att göra massor med tillsammans med den som jag nu håller på att rekryterat som kommer att sitta – och jag kräver, *computer statistic*, alla rapporterna, dina inringningar. Rent och snyggt är A och O, och det är ganska enkelt, att det är någon som skall betala. Det måste vi komma överens om *Vem äger problemen*. Förhoppningsvis nu, de här månatliga mötena där vi tar in rapporter ifrån städ, ifrån ordningsvakter, ifrån trygghetsvårdar och så tittar vi på hur ser det ut där, *Ja hissen ser för jävlig ut* – den skall inte se för jävlig ut.

WILLY: Men det låter ju lite konstigt att allt vid stationen är Jernhusens ansvar utom en hiss?

MICHAEL: Ja, men så är det. Efter avregleringen är det så. Förut var det SJ allting. Då är vi tillbaka här, Brå visar uppföljning – *dålig*. Det gäller allt, det gäller alla att uppföljningen är dålig. Åtgärdsplanerna, de finns där, vi snackar om det när vi dricker kaffe. Vi måste hålla rent och snyggt för det är det viktigaste. Klotter säger Emma. Det är receptet och varför gör vi det inte? – Nej, för att ingen tar på sig

ansvaret och så kostar det några spänn som skulle ha budgeterats också. Men vi kommer, jag lovar.

WILLY: Men du menar att trots att det är Trafikverkets ansvar med hissarna så kommer det här att hanteras via dig?

MICHAEL: Alltså grejen är att jag skall inte säga att vi kommer att ta pengarna, men Trafikverket och vi har en väldigt bra dialog just nu och jag hoppas verkligen att det blir verkstad nu, annars – nu skall jag inte stå och lova att Jernhusen kommer att ta det här, då får vi ta det till socialtjänst och kommun och så får vi sätta oss ner, då tar vi det här tillsammans för rent och snyggt är trygghet.

WILLY: Eva, ta hans mejladress tycker jag.

EMMA: Men får jag respondera på det. Det var lite det här jag var inne på med klotter, vi måste ha en samsyn. Vi har en hel jättestor grupp som reser runt och bara varje dag detekterar skadegörelse, var det är smutsigt, papperskorgar och så vidare. Det måste fungera hela resan, annars kommer man att känna *Det är inte tryggt för mig att resa med kollektivtrafiken, jag tar hellre bilen* för det är en hiss och resten är jätterent och snyggt.

WILLY: Ulf, vill komma in?

ULF: Jo, på ditt inlägg här; allt som rör resecentrum Uppsala i alla fall, felanmälan till kommunen, oavsett om du sitter i garaget eller om du ser klotter är vad det är – kommunens felanmälnings, där kan du anmäla det och då landar det på stationsrådet, för där sitter representanter för kommunen med. Jättegoda samverkan kan jag poängtera igen, och vi måste göra det här ihop. Tack.

WILLY: Tack, jag har sett fler händer där. Varsågod, Monica. Vänta du skall få in mick för vi spelar in det här.

WILLY: Var så god. Säg gärna ditt namn.

PUBLIK 2: Tack så mycket, Fredrik Wallén heter jag och sitter bland annat i trafiknämnden i Stockholms läns landsting. Har bland annat varit med och beslutat om de upphandlingar som ledde fram till att MTR sköter så stora delar av vår kollektivtrafik. Min fråga är kanske mest till Emma men egentligen till hela panelen, för vi politiker är inte bara samverkanspartner när vi alla försöker göra bra saker, vi är ganska ofta uppdragsgivare också och när vi ger uppdragen, när vi på något sätt ger våra förvaltningar i uppdrag att upphandla saker, saknas det då saker om trygghet där? Vi pratar rätt mycket om det, till exempel ur samverkansperspektivet, lyfter vi det, att vi vill att våra leverantörer skall ägnas åt samverkan och att man då naturligtvis skall lägga anbud där det ingår i beräkningarna, är det någonting som saknas?

WILLY: Tack.

EMMA: Nej, alltså i ren samverkan, nej det saknas inte. Vi samverkar ju jättemycket, däremot kan det ibland finnas en lucka i mandatet kopplat till samverkan. Vi styr ju inte trygghetscentralen för Stockholms lokaltrafik eller trygghetsresurserna. Vi styr ju våra egna men vi skall vara den som samverkar på lokala brottsförebyggande råd och bidrar till lägesbilder och där kan jag väl tycka att man skulle kunna kika på det en del faktiskt, och att det också är lite oklarheter just kring skadegörelsebiten.

WILLY: Någon annan som vill kommentera just det, Karin?

KARIN: Jag tror att du har rätt att man skulle kunna vara tydligare vi upphandlingsförfaranden och få in, det gäller inte bara stationsmiljöer, men alla sådana här där det behövs skapas trygghet eller förebyggas brott, att det kräver samverkan. Jag tänker inte minns när hälso- och sjukvården behöver komma in när det gäller våld – att samverkan skall vara med där. Det har jag pratat länge om.

WILLY: Ulf, ville du säga någonting?

- ULF: Jo, du förstod det, du såg det på mig. Jag tänkte så här att det finns ju ett antal andra orter som är på väg att bygga nya resecentra, att man då skapar stationsråd där alla verksamheter som har ett ansvar är med innan man börjar bygga, för då kan man identifiera vad det är man skall göra och även komma fram till din fråga i till exempel upphandlingsfrågorna, vad är det egentligen vi skall komma fram till. Få en bra plats där folk skall resa.
- WILLY: Tack. Jag ha sett någon hand här och där. Men vi tar här först, för du var nog först, men alla kommer att hinna ställa frågor. Var så god.
- PUBLIK 3: Hej, Anna Welin heter jag, jag är också landstingspolitiker. Jag tänkte ställa två snabba frågor. Den första frågan är hur jobbar ni, framför allt Jernhusen, med att undvika sådana platser där man blir fångad, om man får använda ett sådant uttryck, när man står och väntar på sin kollektivtrafik?
- WILLY: Att man inte kan komma ut?
- PUBLIK 3: Att man inte, om det då skulle komma ett killgäng, att man inte kan gå ut på andra hållet. Det finns vissa hållplatser som jag själv använder mig av där jag väntar strategiskt just på den enda punkten där det finns två utgångar. Jag vet inte om ni är så långt nere i verksamheten att ni bygger perronger. Det var en den ena frågan – den andra är att vad tycker ni om förslaget om att återinföra tunnelbanepolis?
- WILLY: Vi börjar med den första, det tekniska att man inte skall bli infångad så att säga.
- MICHAEL: Jag hör när vi pratar om perronger igen – vi är inte där och projekterar perronger, men vi är delaktiga i byggandet. Jag är för, även där, en lagstiftning att i Boverkets byggregler, det skall byggas tryggt och säkert. Jag kommer från brandförsvaret från början, bara därför skall vi alltid ha två av varandra oberoende, det här är någonting som måste in i hela byggprocessen till att börja med.

Sedan hittar vi dessa och man kan faktiskt måla, fixa, dona – kanske ha en liten övervakning, kanske ha bättre rondering så att du känner dig trygg där. När man tittar i New York så finns det från 60–70-talet *här kan du stå om du är här på natten, för här har vi kamera och här har vi ronderande vakter*. Då står kvinnor där, för där borta är känner du dig inte lika trygg. Men lite tråkigt idrottsmannasvar, det måste upp på en högre nivå, vi måste bygga rätt från början.

WILLY: Tunnelbanepolis, Karin? Har Brå några studier som visar någonting kring det?

KARIN: Nej, det kan jag tyvärr inte skryta med.

WILLY: Är det ändå någonting du vill kommentera?

KARIN: Nej, faktiskt inte.

WILLY: Varken skryta eller kommentera, det är helt okej. Ulf?

ULF: Jag skulle säga såhär – vi skall ju inte klassa in poliserna i bara för att säga att vi har tunnelbanepolis, vi måste även se om behovet finns. Man måste titta på behovet först, och har man problem i tunnelbanan då skall man ju ha poliser som är där synliga, med jämna mellanrum eller kanske hela tiden, men har man inga problem då ska vi ju inte ha poliser bara fastlåsta där. Det är mitt svar.

WILLY: Emma?

EMMA: Problemet idag är att vi väldigt sällan ser poliserna i vissa områden, det jag skulle vilja är att generellt, som jag var inne på innan att kollektivtrafiken skall vara en del av lokalsamhället och att det skall vara helt naturligt att man är också i kollektivtrafiken och det upplever vi inte idag i alla områden. Det varierar väldigt kraftigt och det är självklart beroende på hur resursläget ser ut. Men att vissa områden, att vi i stort sett aldrig ser poliser är ju inte acceptabelt tycker jag, det blir också att man har flyttat moraliska

gränsen att det är helt acceptabelt att planka hela tiden trots att man har kort, till exempel. Då är det ett normalbeteende i det området, det är även folk med käpp och rullstolar och barnvagnar som prånglar sig över och igenom, så att någonstans måste vi hitta ett resursläge som gör att man faktiskt kan vara i kollektivtrafiken likväl som ute på torget och sådär. Det vi kan se också att man bara, nej men det finns ordningsvakter där så vi kommer inte alls.

WILLY: Säger polisen så?

EMMA: Ja, att man ser det som skitbrott. Jag vet av några av järnvägsföretagen som man blir irriterad när man ringer för att någon har tjuvåkt till exempel. Det är helt oacceptabelt för det är ett brott. För oss kanske det är jättestort brott för det skapar också otrygghet för våra medarbetare och så. Jag har svårt att säga att en dedikerad polis – nej, men att man faktiskt skall ha tillräckligt mycket poliser som också kan vara i kollektivtrafiken.

WILLY: Tack, en frågeställare där. Du vill också sedan? Bra.

PUBLIK 4: Mattias Ring heter jag och är verksam inom Brottsofferjouren bland annat. Det jag tänker lite på det är mer ut mot de mindre orterna där det kanske inte finns en Pressbyrå, det finns inga företag som är engagerade, jag tänker tillgång till de lokaler som finns i de byggnaderna för civilsamhället. Har du aktiviteter från en brottsofferjour, en kvinnojour eller en annan större organisation på plats, då gynnar ju det hela stationen. Oftast har inte ideella samhället eller civilsamhället så mycket pengar heller så de hamnar oftast på utsidan av centrum, när de kanske skulle kunna göra mer nytta på platser där människor rör sig och lika med...

WILLY: Jag vill ha in ytterligare en fråga, så jag säger stopp och tack till dig där. Vem vill ta den?

MICHAEL: Jag kan ta den. Jernhusen, det är inskrivet i vår affärsplan, våra förvaltare – vi skall ta hjälp utav civilsamhället och absolut om det finns frivilligorganisationer och så vidare. Vi skall se till att ni har

tillgänglighet och är nära samverkan, så vi är jättetacksamma för input. Här skulle det behövas och då är vi där och fångar den. Det skall jag se till.

WILLY: Ja, Ulf, kort?

ULF: Vi pratar om otrygghet i centralpassagen i Uppsala. Det bör vara mer verksamheter i centralpassagen, inte bara inne i fastigheterna. Utan man flyttar ur, det har vi pratat om förut, Uppsala flyttar ut mer verksamheter, får mer liv i det här området vilket skapar också trygghet för medborgarna.

WILLY: Tack. Där har vi en fråga också, det blir dagens sista.

PUBLIK 5: Hej tack, Pontus Hederberg heter jag, föräldraledig från regeringskansliet för tillfället faktiskt. Men jag vet inte, hinner jag två frågor eller är det *tight*?

WILLY: En får du ställa.

PUBLIK 5: En okej, då nöjer jag mig. Det jag har funderat på är sådana här, vad kan man kalla det, fasta dörrar på tunnelbanan som jag har sett att man har i vissa länder, det är möjligen en annan form av trygghet...

WILLY: Det här så att man inte skall kunna ramla på spåret?

PUBLIK 5: Just det så att man inte skall kunna bli puttad eller hoppa eller vad man kan tänka sig.

WILLY: De som har varit i Seoul tycker det är så smart, där har de det.

MICHAEL: Igen då - Trafikverket, men för mig självklart. Suicid, det finns hur mycket som helst att tjäna, och nya pendeltåget på centralstation så är det ju det. Fungerar jättebra. Det där är också en sådan sak som *kom igen nu*, vi måste bygga utifrån de hot och de riskerna som finns.

PUBLIK 2: Eftersom jag råkade veta då, det finns ju så att säga i pipeline för kollektivtrafiken i Stockholms län, men det tar tid och det har gjorts diverse försök. Det finns ju på pendeltågen nu, vi tittar på det

på röda linjen, men det tar tid, det är svårt att hitta rätt teknik och det är också väldigt dyrt, men det är definitivt under process och det finns ingen politisk osämja kring det på något sätt utan det är mest hur det skall finansieras.

WILLY: Nu är klockan exakt halv tre, vi håller alltid tiden på Brå så därför måste vi sluta nu, en rejäl applåd till denna panel.

SPEAKER: Du har hört ett avsnitt av *Snacka om brott special* från Brå, om brottsförebyggande arbete i resecentrum och stationsmiljöer från ett seminarium i Almedalen 2018. Medverkade gjorde Karin Svanberg, enhetschef på Brå, Emma Stenholm, trygghets och säkerhetschef på MTR, Michael Englund, säkerhetschef på Jernhusen och Ulf Lundgren, kommunpolis i Uppsala. Moderator var Willy Silberstein. Fler avsnitt hittar du i din podd-app eller på Brås hemsida, bra.se. Tack för att du lyssnade.