Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-06-29

Ärende
TN 2020-0103

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
+468 686 16 51
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden
2020-08-25, punkt 9

Förslag till yttrande över motion (RS 2019:1171) av Maria Mustonen (V) om en handlingsplan mot sexuella trakasserier i kollektivtrafiken.

Ärendebeskrivning

I rubricerade motion hänvisar Maria Mustonen (V) till KTH-rapporten *”Trygghet i kollektivtrafiken i Stockholm i ett internationellt perspektiv. En handlingsplan mot sexuella trakasserier och brott i transitmiljöer” och dess förslag till handlingsplan mot sexuella trakasserier i transitmiljöer.*

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande, motionen av Maria Mustonen (V) om en handlingsplan mot sexuella trakasserier i kollektivtrafiken samt den refererade KTH-rapporten ”Trygghet i kollektivtrafiken i Stockholm i ett internationellt perspektiv” (KTH september 2019).

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Föreliggande förslag till yttrande godkänns och översänds till regionstyrelsens förvaltning.

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-06-29

Ärende
TN 2020-0103

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Förslag och motivering

I rubricerade motion hänvisar Maria Mustonen (V) till KTH-rapporten ”*Trygghet i kollektivtrafiken i Stockholm i ett internationellt perspektiv. En handlingsplan mot sexuella trakasserier och brott i transitmiljöer*”. Nämnda rapport redovisar en enkätundersökning som gjordes år 2018 med studerande på KTH (1122 st.) och Södertörns högskola (309 st.). I undersökningen har studenternas erfarenheter av och uppfattningar om sexuella trakasserier studerats. Många av studenterna i undersökningen, 45 % i Stockholm och 48 % i Huddinge hade varit med om någon form av sexuella övergrepp eller trakasserier. Verbala trakasserier var vanligare än fysiska sådana och trakasserier förekom oftare i samband med tågresor än vid resor med buss.

Maria Mustonen (V) hänvisar till att KTH-rapporten innehåller förslag till handlingsplan mot sexuella trakasserier i transitmiljöer men pekar också på att frågan är komplex med många berörda aktörer och att Region Stockholm endast har rådighet över egna anläggningar. Motionen nämner att en bred samverkan behövs och föreslår att trafiknämnden dels ska kartlägga och analysera sexuella trakasserier och sexualiserat våld i kollektivtrafiken, dels samarbeta med tillväxt- och regionplanenämnden för framtagande av handlingsplan samt att bedriva arbetet mot sexuella trakasserier i nära samarbete med kommuner, Trafikverket, polisen, trafikutövare m.fl.

Trygghet för alla resenärer är ett prioriterat fokusområde för trafikförvaltningen och för att följa upp den upplevda tryggheten genomförs frekventa mätningar både bland resenärer och inom befolkningen som helhet. Ombordundersökningen ”upplevd kvalitet”, med ca 13000 svar, genomförs varje månad och andelen trygga resenärer ombord på kollektivtrafiken har med några få undantag varit på samma nivå eller t.o.m. ökat något varje år sedan 2007, trots att den allmänna känslan av otrygghet i samhället har ökat. Resultatet av ombordundersökningen är givetvis glädjande men den positiva bilden grumlas av det faktum att resenärerna upplever en sämre trygghet på vägen till och från kollektivtrafiken, d.v.s. ett område som ligger utanför Region Stockholms egen rådighet men som likväl är viktigt att förbättra genom samverkan med kommuner, fastighetsägare och andra parter.

En annan relevant undersökning är ”Trafikförvaltningens trygghetsundersökning” som äger rum vartannat år. I denna

trygghetsundersökning, en webbaserad enkät med möjlighet till fritextsvar, adresseras 2000 slumpmässigt utvalda invånare i länet. Resultatet 2018 gav vid handen att ”påverkade” och ”stökiga” personer samt förekomst av ”gäng” var de största anledningarna till otrygghet, och att de kommentarer som kunde antyda förekomst av sexuella trakasserier var mycket få.

Resultaten från den i motionen refererade KTH-rapporten är i linje med trafikförvaltningens egna mätningar gällande trygghet och det är väl känt att kvinnor känner sig otrygga i större utsträckning än män. Trafikförvaltningen har inte gjort någon specifik studie gällande just sexuella trakasserier och välkomnar därför rapporten från KTH som bidrar till att vidga kunskapsbasen. Hösten 2020 ska ”Trafikförvaltningens trygghetsundersökning” åter följas upp och möjligheten finns då att eventuellt infoga frågor om sexuella trakasserier och ofredanden.

KTH rapporten refererar även till att förekomst av flera människor i trafikmiljöerna ökar känslan av trygghet, något som även styrks av trafikförvaltningens egna undersökningar. Just nu genomför trafikförvaltningen ett projekt för att bättre förstå vilket slags personal som uppskattas mest ur trygghetssynpunkt och detta ur olika perspektiv (kvinnor, män, åldersfaktorer, geografiska områden).

Trafikförvaltningen arbetar inom flera områden med åtgärder och projekt som syftar att förbättra tryggheten. Trygghetscentralen leder och fördelar operativa trygghetsresurser och med regelbundenhet genomförs informationskampanjer för att upplysa om verksamheten och hur man som resenär kan komma i kontakt med trygghetsoperatörerna. Trafikförvaltningen undersöker även om andra kontaktvägar än telefonsamtal via trygghetstelefonen skulle kunna användas av resenärerna då de har behov av att påkalla Trygghetscentralens uppmärksamhet.

I uppföljning av ärenden som inkommit till trafikförvaltningens Trygghetscentral har trakasserier tidigare varit ett ospecificerat begrepp. Det har då innefattat trakasserier av flera olika slag, som sexuella, ålders-, kön-, eller härkomstrelaterade sådana. Efter KTH-rapporten har en förfining i uppföljningen genomförts och nu registreras vilken typ av trakasserier som förekommit. Därigenom erhålls ett underlag som möjliggör statistik över förekomsten av rapporterade sexuella trakasserier inom kollektivtrafiken.

Som tidigare nämnts bedrivs i allt ökande omfattning ett samarbete med bland annat kommuner, polis och fastighetsägare med flera med syftet att genomföra riktade trygghetsskapande insatser för ökad upplevd trygghet. Under 2020 kommer det också att genomföras nya upphandlingar av trygghetsresurser och det pågår kontakter med kommunerna för att utröna om trygghetspersonal skulle kunna fördelas på ett effektivare sätt. Dessutom medför utvecklade och tydliga avtalskrav att trafikutövarna i allt ökad utsträckning blir medverkande i kollektivtrafikens trygghetsarbete.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att mycket av det som motionen nämner eller föreslår redan är igångsatt eller i planeringsskede men också att den refererade KTH-rapporten bidrar till trafikförvaltningens kunskapsbas och kommer att finnas med som inspirationskälla i det fortsatta trygghetssamarbetet med bland annat kommuner och fastighetsägare med flera samt när frågematerialet utarbetas för 2020 års uppföljning av trafikförvaltningens trygghetsundersökning.

Sara Catoni
Tf. förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Region Stockholm

1 (2)

Ankom
Region Stockholm
2019 -12- 10
Dnr RS 2019-1171

2019:66

Region Stockholm
2019-12-10

Motion av Maria Mustonen (V) om en handlingsplan mot sexuella trakasserier i kollektivtrafiken

KTH publicerade nyligen rapporten *Trygghet i kollektivtrafiken i Stockholm i ett internationellt perspektiv. En handlingsplan mot sexuella trakasserier och brott i transitmiljöer.* Den är en dyster läsning. Rapporten redovisar en enkätundersökning som har gjorts med studerande på KTH och Södertörns högskola, och det framgår att nästan häften av studenterna har upplevt sexuella trakasserier och våld i kollektivtrafiken. Studenterna anger också att de i en stor utsträckning anpassar sitt beteende och klädsel eller vidtar andra säkerhetsåtgärder för att skydda sig mot sexuella trakasserier när de reser kollektivt. Från rapporten framgår att särskilt unga kvinnor är utsatta för sexuella trakasserier i den offentliga miljön. En annan grupp som vi vet är särskilt utsatt är hbtq-personer som sticker ut från heteronormen. Rapporten konstaterar också att problemet är osynligt och att mörkertalet är stort.

Även om rapporten är baserad på en studentpopulation och kan inte antas att återspegla situationen för hela befolkningen är situationen inte acceptabel. Därför bör Region Stockholm ta den på högsta allvar.

Rapporten föreslår en handlingsplan mot sexuella trakasserier i transitmiljöer och lyfter upp behovet att se på hela resan från dörr till dörr. Detta gör att frågan blir väldigt komplex med många berörda aktörer i och med Region Stockholm endast har direkt rådighet över sina egna anläggningar. Därför behövs en bred samverkan för att åtgärda problematiken.

Rapporten listar ut ett antal tänkbara åtgärder eller angreppssätt mot sexuella trakasserier, med vikt på förebyggande arbete. Dessa insikter bör användas som en grund för en handlingsplan anpassat till Region Stockholms förutsättningar att motverka problematiken.

Personalen i kollektivtrafiken spelar en nyckelroll i detta arbete. Det är viktigt att det finns närvarande personal i kollektivtrafiken och de har rätt kompetens och mandat för att förebygga sexuella trakasserier och ingripa på rätt sätt när dessa sker.

Mot bakgrund av ovanstående föreslås regionfullmäktige besluta

att uppdra trafiknämnden att kartlägga utbredningen av sexuella trakasserier och sexualiserat våld i kollektivtrafiken och analysera närmare vilka som är drabbade, när och hur kränkningarna sker och

hur resenärerna upplever situationen för att ha beslutsunderlag för åtgärder

att uppdra trafiknämnden i samarbete med tillväxt- och regionplanernämnden att ta fram en handlingsplan mot sexuella trakasserier och våld i kollektivtrafiken med systematiskt arbete, tydliga åtgärder och uppföljning

att uppdra trafiknämnden att bedriva arbetet mot sexuella trakasserier i nära samarbete med regionens kommuner, Trafikverket, polisen, kollektivtrafikoperatörer, leverantörer av säkerhets- och bevakningstjänster, fastighetsägare, de fackliga organisationerna för personalen och andra berörda parter

Maria Mustonen (V)

Trygghet i kollektivtrafiken i Stockholm i ett internationellt perspektiv

En handlingsplan mot sexuella trakasserier och brott i transitmiljöer



Vania Ceccato
Catherine Sundling
Per Näsman
Linda Langefors

September 2019

I samarbete med:

Anastasia Loukaitou-Sideris, Miriam Pinski, Hao Ding (Los Angeles), Seiji Shibata (Tokyo), Dengkai Huan, Guoguang Wang (Guangzhou), Iderlina Mateo-Babiano, Ma. Sheilah Gaabucayan-Napalang, Anabel Abuzo (Manila), Carolyn Whitzman, Jason Thompson, Rewa Marathe (Melbourne), Smart Out, Augustine Agugua (Lagos), Monica Perez-Trujillo (Bogota), Paula Freire Santoro, Marina Kohler Harkot (Sao Paulo), Farid Nourani, Sérgio Luis Antonello, José Silvio Govone (Rio Claro), Asha Weinstein Agrawal, Yajing Hu, Cristina Tortora (San Jose), Jordana Norgaard (Vancouver), Javier Romero-Torres (Mexico city), Pedro Homem de Gouveia (Lisbon), Reka Solymosi, Andrew Newton (London), Hugo d'Arbois de Jubainville (Paris), Serena Favarin (Milan).

TRITA-ABE-RPT-1923

ISBN: 978-91-7873-329-3



Förord

Den kollektivtrafik som har vuxit fram i jordens storstäder är ett under av koordinering och logistik, men också av mänsklig interaktion, på gott och ont. Även om myllret av människor på resa från ovan liknar ett mönster av punkter i rörelse är de vägar som den enskilda resenären tar långt ifrån individuellt utformad. Vilka vägar vi tar, vilket färdmedel vi använder och vilka tider på dygnet vi reser formas av vem vi är, och vilka vi anses vara av andra.

I den här globala studien har fokus riktats mot unga människors utsatthet, och rädsla för utsatthet, för våld och trakasserier i kollektivtrafiken och dess transitmiljöer. Resultaten talar sitt entydiga språk: stadens pulsådrar – linjerna av tåg, bussar och tunnelbanor som ska ta oss till våra tänkta destinationer – tillhör män på ett helt annat sätt än andra grupper.

Gruppen kvinnor framstår som den stora grupp som erfar såväl hög utsatthet som påtaglig oro och rädsla förknippat med sitt resande. Vi får ta del av siffror som pekar på ett globalt och könat problem. Unga kvinnor är särskilt utsatta, våldet är normaliserat, kvinnor anpassar sina vägar och val.

I rapporten får vi bekanta oss med begrepp som ”säkerhetsarbete” och ”hypervigilans”, begrepp som relaterar till strategier som kvinnor, men också andra grupper, vidtar när de ska resa. För data visar också att funktionsvariation, könsöverskridande uttryck liksom tillhörighet till socialt utsatta områden korresponderar med både oro och utsatthet för trakasserier och våld i dessa miljöer.

Samtidigt som studien ger handfast kunskap om upplevd utsatthet och erfarenheter av trakasserier framhåller författarna att mycket av både metoder och kunskapsinhämtning saknas. Området är eftersatt och kvinnor och andra vars resande omges av säkerhetshot är lämnade att själva hitta strategier.

Förhoppningsvis bidrar såväl studiens data som dess konkreta förslag på åtgärder till ett intensifierat arbete på området från samhälle och politik. Att kunna röra sig tryggt är en central demokratifråga. Att få ta del av samhällets service och kunna röra sig över staden är ett kvitto på att få ingå i samhället. Att inte vara hänvisad till bil för att våga resa är förstås en klassfråga som en miljöfråga. Vinsterna med ett tryggare resande är enorma. Bristerna i detta arbete idag är tecken på ett ansvar som samhället inte har tagit.

Jenny Westerstrand
Riksorganisationen för kvinnojourer och tjejjourer i Sverige

Säkerhet och trygghet är en viktig del av den sociala hållbarheten. En säker miljö möjliggör de mest grundläggande mänskliga behoven – en säker bostad och en trygg stadsmiljö som tillåter fri rörelse för alla. Detta framgår tydligt bland målen i FN:s Agenda 2030 för hållbar utveckling som antogs av alla FN:s medlemsstater:

> *Gör städer inkluderande, säkra och hållbara* (2030 UN-Sustainable Development Goals, UN (2019))

Säkerhet och trygghet är mänskliga rättigheter – att känna sig fri från risk och rädsla för fara är avgörande för alla människor och en förutsättning för det moderna samhället. Säkerhet garanterar, i en hållbar stad, varje person en plats att leva fri från fara och fri från rädsla. Säkerhet främjar och uppmuntrar också rörlighet, som är grundläggande för individens livskvalitet. Men för kvinnor (och särskilt unga kvinnor) är detta inte en självklarhet. Enligt UN-Women (2017):

> *Sexual harassment and other forms of sexual violence in public spaces are everyday occurrences for women and girls around the world….It reduces their ability to participate in school, work and public life. Although violence in the private domain is now widely recognized as a human rights violation, violence against women and girls in public places remains a largely neglected issue* (UN Women, 2017).

Att säkerställa säkerhet är inte en uppgift för en enskild disciplin eller intressent. Säkerheten beror på samarbetet mellan flera samhällsaktörer som arbetar för att förebygga brottslighet och främja trygghet. I många länder berör kvinnors säkerhet i transitmiljöer mer grundläggande utmaningar när det gäller leverans och tillhandahållande av kollektivtrafiktjänster. Tillgång till säker och pålitlig transport är en individuell rättighet som inte är tillgodosedd i många städer. Över hela världen är det offren som får hantera problemet med sexuella trakasserier och sexuella brott i transitmiljöer.

Om vi vill ha ett mer hållbart samhälle måste kollektivtrafiken och resor med bussar och tåg göras attraktiva och uppfattas som säkra av alla grupper av resenärer.

Denna rapport presenterar Stockholmsstudenters svar på en undersökning om erfarenheter och uppfattningar om sexuella trakasserier och brott i kollektivtrafik som genomfördes i maj-juni 2018 som en del av en internationell studie. De 1,122 ungdomar som tillfrågades studerar på KTH Kungliga tekniska högskolan i Stockholm och Södertörns högskola in Huddinge. Vi undersökte viktimiseringen av sexuella trakasserier och sexuella brott i transitmiljöer, känslor av upplevd trygghet eller bristen på dessa samt nödvändiga förbättringar som kan göra resorna tryggare.

Vania Ceccato
Professor i urban säkerhet, KTH



Foto: Yaghoob Keshavarz Sarkar

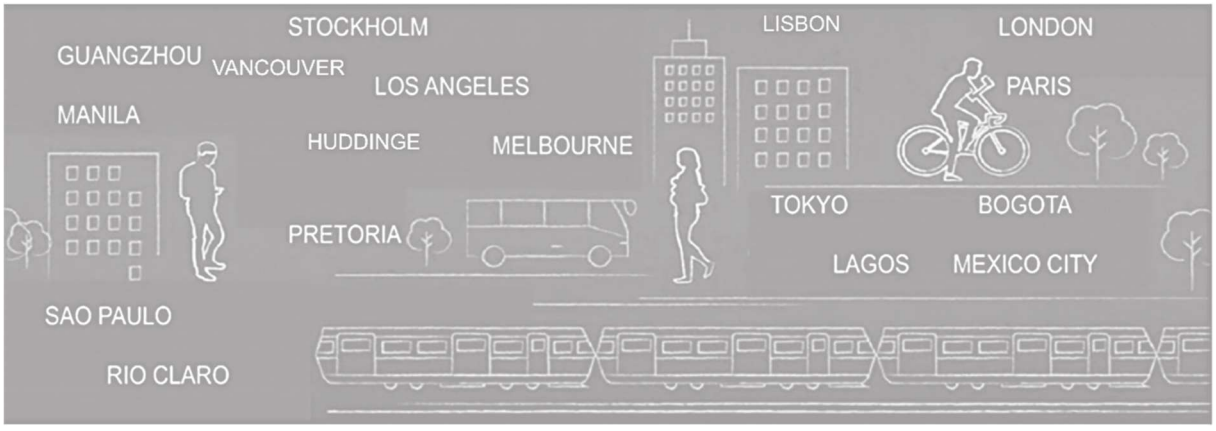
Dedikation

Denna rapport tillägnas till alla vars arbete ägnas åt att göra offentliga miljöer säkrare för alla.

Innehåll

Förord
Dedikation

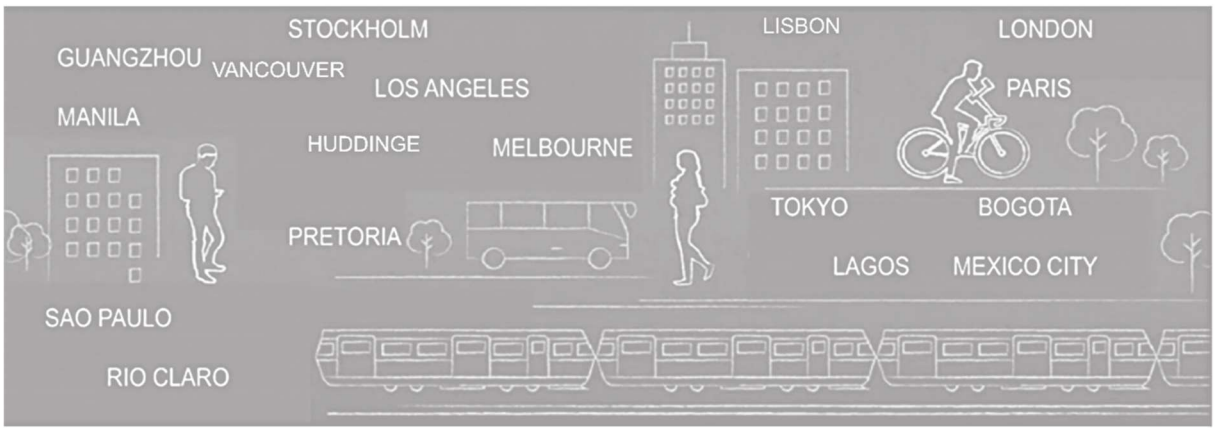
1. Sammanfattning 1
2. Inledning 3
3. Problemet i ett internationellt perspektiv 7
4. Studien i Storstockholm 11
5. Resultat 17
6. Slutsatser 33
7. Rekommendationer 37
8. Bilaga 41
9. Referenser 47



1. Sammanfattning

Denna rapport summerar resultaten från en enkätstudie med 1431 studenter från två universitet i Storstockholm om trygghet i kollektivtrafiken. De ungdomar som tillfrågades studerar på KTH Kungliga tekniska högskolan och Södertörns högskola i Flemingsberg. Vårt urval består av 1,122 KTH-studenter (43% av respondenterna är kvinnor och 52% män) och 309 studenter från Södertörn (75% kvinnor och 21% män).

- Trots att få studenter har varit offer för allvarlig brottslighet som överfall eller rån i kollektivtrafiken har nästan häften varit med om någon form av sexuella övergrepp eller trakasserier. I Stockholm indikerade 45% av studenterna, och i Huddinge 48 %, att de utsatts för sexuella trakasserier: oftare verbala än fysiska, oftare i samband med tågresor (tunnelbana, pendeltåg och spårvagn) än med buss. De flesta fall rapporteras aldrig. Det finns en normalisering av problemet i hela världen.
- I Stockholm och Huddinge, speciellt vid tågresor, var de vanligaste sexuella trakasserierna verbala; 34% i Stockholm och 47% i Huddinge. Exempel på verbala sexuella trakasserier är visslingar, sexuella kommentarer och att bli kallad “älskling” eller liknande. Det näst vanligaste var fysiska sexuella trakasserier eller våld (22% i Stockholm och 34% i Huddinge).
- Kvinnor hade drabbats i högre utsträckning än män; 62% av kvinnorna i Stockholm och 68% i Huddinge hade blivit utsatta i samband med tågresor medan 27% respektive 33% av männen haft samma erfarenhet. Liknande siffror hittar man även bland universitetsstudenter i andra stora städer i världen som Los Angeles.
- Medan utsattheten för sexuellt våld varierar beroende på egenskaper hos unga resenärer, indikerar resultat att resemiljöer också har en oberoende inverkan på sannolikheten för viktimisering, vilka varierar med avseende på typ av brott.
- Kvinnorna känner sig dock mindre säkra på väg till stationerna än på stationen och på tåget, särskilt på kvällen och natten.
- I de flesta städer var bristen på belysning och den öde miljön vid många busshållplatser en källa till rädsla. Respondenterna i nästan alla städer var också mycket bekymrade över närvaron av berusade människor på busshållplatserna, stationernas plattformar och på transitfordon.
- Viktimisering och rädsla påverkar resenärernas mobilitet. Bland studenterna i Huddinge är det över hälften, 53% och i Stockholm något lägre, 36% som känner att de måste vidta försiktighetsåtgärder när de ska resa med tunnelbana, pendeltåg eller spårvagn. Kvinnor vidtar i högre utsträckning än män försiktighetsåtgärder, 58% i Huddinge och 50% i Stockholm jämfört med 18% respektive 24% av männen. Medan männen oftast vill visa att de kan försvara sig (till exempel, har koll på värdesaker, sover ej) vill kvinnorna se till att de är sedda (till exempel, står bland människor, väljer en viss del av bussen).
- I Stockholm rapporterade till exempel hälften av de kvinnliga studenterna att de vidtog försiktighetsåtgärder när de reser med spårbunden trafik och 29% när de reser med buss. Signaler på vad man kallar dysfunktionell rädsla ser man tydligt när man börjar undvika vissa platser (i detta fall visa stationer eller linjer) eller vissa tider (till exempel att resa enbart under dagtid).
- Mer formell social kontroll (polis/vakter som patrullerar och mer kameraövervakning) var överlägset det vanligaste förslaget från studenter för att förbättra säkerheten vid tåg- och bussresor i Stockholm. Studenter påpekade också behovet av att förbättra belysningsförhållandena, särskilt vid busshållplatser. Vissa stationer/hållplatser betraktades också som dåligt bevakade och isolerade. En annan faktor som angavs vara ett säkerhetsproblem var närvaron av berusade personer i transitmiljöer.


STOCKHOLM
LISBON
LONDON
GUANGZHOU
VANCOUVER
LOS ANGELES
PARIS
MANILA
HUDDINGE
MELBOURNE
TOKYO
BOGOTA
PRETORIA
LAGOS
MEXICO CITY
SAO PAULO
RIO CLARO

2. Inledning

En hållbar stad är en säker stad, som tillåter mobilitet utan rädsla för att bli utsatt för brott, viktimisering och sexuella trakasserier. Trots att män oftare än kvinnor utsätts för brott när de använder kollektivtrafik (Morgan and Smith, 2006), rapporterar kvinnor att de är mer rädda än män (Ceccato, 2013, Dymen and Ceccato, 2012, Loukaitou-Sideris, 2014). En möjlig orsak till denna rädsla är det faktum att kvinnor är överrepresenterade bland offer för underrapporterade sexuella övergrepp och sexuella trakasserier vid resor (UN Women, 2017).

I #MeToo!-rörelsen blev det också tydligt för forskare, praktiker och beslutsfattare att en speciell rädsla hos resenärer är rädslan för sexuella trakasserier när man reser, en rädsla som verkar universell, eftersom incidenter av sexuella trakasserier rapporteras på bussar och tåg i städer runt om i världen. Sexuellt våld utgörs av en rad beteenden (Figur 1), från stirrande till sexuella övergrepp såsom våldtäkt. Det kan delas in i ickeverbala trakasserier (stirrande, sexuella gester, fotografering), verbala trakasserier (vissling, sexuella inviter) eller fysiskt våld (beröring, tafsande, överfall). Trots omfattningen av sexuellt våld i kollektivtrafik global har frågan varit relativt förbisedd i forskningen (Gekoski et al., 2015).

I denna rapport inkluderar ”**sexuella trakasserier och brott i transitmiljöer**” ett antal oönskade beteenden och brott (verbala, ickeverbala och fysiska) som äger rum på tunnelbana, tåg, bussar eller på andra typer av kollektiva färdmedel, transportnoder och under resans gång (på väg till eller från dessa noder).



Figur 1 – Typer av sexuella trakasserier och brott i offentliga miljöer: Verbala, ickeverbala och fysiska. Källa: Anpassad av RedDot Foundation SafeCity initiative.

Om kollektivtrafiken inte är pålitlig, säker och upplevs som trygg, försämras resenärernas mobilitet. I synnerhet unga kvinnor behöver göra sitt “säkerhetsarbete” (Gray, 2018, Whitzman, 2007) innan de lämnar hemmet, när de pendlar till studier, arbete och fritidsaktiviteter. Kvinnor kan skapa strategier för att hantera risken att bli ett offer för brott genom att undvika vissa vägar, neutralisera känslor av osäkerhet (Ball and Wesson, 2017, Lea et al., 2017, BRÅ, 2019), planera om resan eller undvika att resa ensam (e.g. d’Arbois de Jubainville and Vanier, 2017). En färsk undersökning (BRÅ 2018) fann att 42 % av unga kvinnor i Sverige hade ändrat resrutt eller färdmedel på grund av rädsla för brott.

Ändå har förbättringen av kvinnors säkerhet av olika skäl inte stått högt på dagordningen för transportmyndigheter och regeringar, vilka ofta antagit en könsneutral politik. Stockholm är inget undantag. Trots utmärkelser för att vara en stad som är funktionshindervänlig och för målmedvetet arbete med hållbara mobilitetsfrågor under lång tid har Stockholms kollektivtrafikpolitik lite fokus på frågor om brottslighet och säkerhet, och särskilt för dem som är mest utsatta för sexuellt våld: unga kvinnor.

Denna rapport presenterar Stockholmsstudenters svar på en undersökning om erfarenheter och uppfattningar om sexuella trakasserier och brott i kollektivtrafik som genomfördes i maj-juni 2018 i ett internationellt perspektiv. Den är en del av en studie utförd i 18 städer globalt om viktimisering, den första tvärkulturella studien som fokuserar på universitetsstudenters erfarenheter om brottslighet och otrygghet med fokus på oönskade sexuella beteenden och sexuella brott.
I vilken grad rapporterar olika grupper av studenter viktimisering och rädsla?

- Hur påverkar deras individuella egenskaper deras utsatthet för brott och sexuella trakasserier samt rädsla?
- Hur påverkar viktimisering och rädsla studenternas mobilitet?
- Vilka förslag på förbättringar finns?
- Vilkas ansvar är det att förbättra säkerheten i kollektivtrafiken?

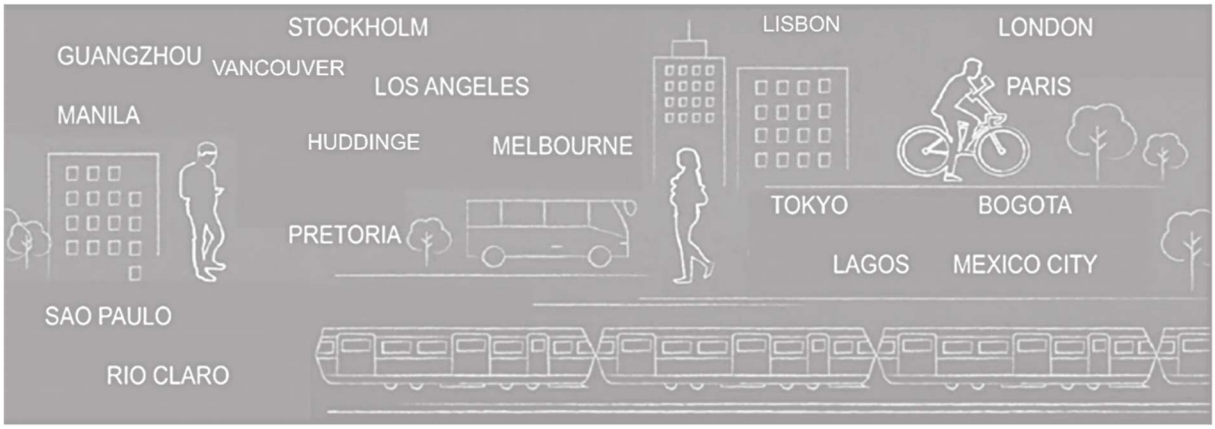
De 1431 ungdomar som tillfrågades studerar på KTH Kungliga tekniska högskolan i Stockholm och Södertörns högskola Huddinge.

Varför fokusera på ungdomar?

De flesta universitetsstudenter är unga människor (18-30 år), en åldersgrupp som troligen drabbas mer än andra av sexuella trakasserier. Att de förmodligen är de främsta offren för sexuella trakasserier gör det motiverat att fokusera på just unga människor. Dessutom är denna befolkningsgrupp en av de mest aktiva grupperna i befolkningen med speciella dagliga och nattliga rutinaktiviteter. De har ofta lägre inkomster och är bilägare i lägre utsträckning än genomsnittet och kan därför behöva förlita sig mer på kollektivtrafik än många andra stadsbor. Samtidigt kan forskare nå ut till ett stort antal universitetsstuderande lättare än till andra grupper genom sina universitet. Slutligen är universitetsstudenter mer lika varandra i ålder än den allmänna befolkningen, och detta gör att vi kan kontrollera för visa faktorer i vår analys och också jämföra mönster i användningen av kollektivtrafik och den upplevda tryggheten bland studenter globalt.



Foto: Södertörns högskola.



3. Problemet i ett internationellt perspektiv

På senare år har flera studier ägnats åt säkerhet och trygghet av kvinnor i transitmiljöer (Smith and Clarke, 2000, Loukaitou-Sideris, 2012, Ceccato, 2017b, Ceccato and Paz, 2017, Ceccato, 2017a). I denna rapport ger vi en kort översikt av denna litteratur. Även om det inte är helt utrett så förväntas risken att bli offer för sexuell brottslighet i kollektivtrafiken variera mellan olika individer (ålder, kön, (o)förmåga, HBTQI-status, IT-kunnighet, tidigare viktimisering, frekvens av användning av kollektivtrafik, resans längd, etc.), över tid (rusningstid, lågtrafik, helger, vardagar och säsongsskillnader), och med olika färdmedel och miljöer längs resan (Gekoski et al., 2015).

Eftersom vissa transitmiljöer ofta är konvergensplatser är brottsmöjligheter, inklusive sexuellt våld, inneboende delar av det dagliga rytmiska flödet av människor som passerar i dessa transitmiljöer. Kollektivtrafik är den term som används här för att beskriva de system som utgörs av transportformer som är tillgängliga för allmänheten, har fastställda priser och körs på fasta rutter, som tåg, bussar och spårvagnar.

När säkerhet handlar om kollektivtrafik, innefattar resan inte bara själva buss- eller tågresan; det inkluderar ett hela-resanperspektiv; med andra ord beaktar detta perspektiv säkerhet under hela resan, från dörr till dörr (Natarajan et al., 2017). Till exempel säkerhet i de miljöer som en individ exponeras för när hen går till busshållplatsen, väntar på att bussen ska komma, färdas i bussen, byte färdmedel, anländer till en destination och återvänder hem. För att få en bättre förståelse för risken för sexuell viktimisering i kollektivtrafiken är det nödvändigt att reda ut skärningspunkten mellan resenärernas individuella egenskaper och egenskaperna hos den mångfald av miljöer de utsätts för från dörr till dörr, vid en viss tidpunkt och alla möjliga tider som det skulle göra en sådan resa.

Även om risken för viktimisering är låg så försämrar rädsla för brott individens rörlighet och ökar därmed oron och rädslan. Rädsla varierar betydligt beroende på socio-demografiska egenskaper som kön, ålder, inkomst etnicitet och sexuell läggning. Bland de olika sociodemografiska variablerna verkar kön ha ett framträdande inflytande på rädsla. Vi får dock inte tro att en individs trygghet enbart baseras på genus. Ytterligare individuella egenskaper interagerar ofta med kön och med varandra och påverkar känslor av säkerhet. Intersektionalitet vid utsatthet för brott och rädsla för brott måste beaktas när vi behandlar stadsmiljöns inverkan på individens trygghet (Potter, 2015). Enligt (Davis, 1981) försöker intersektionalitet förklara hur etnicitet, klass, förmåga, ålder, hälsostatus – och även andra dimensioner av identitet som sociala sedvänjor, institutionella arrangemang och kulturella ideologier – sammanfaller för att generera ett utfall som går bortom ett endimensionellt trygghetsperspektiv.

Studier har visat att medan män oftare är brottsoffer i kollektivtrafiken (Morgan and Smith, 2006) så uppger kvinnor att de är mer rädda än män (Dymen and Ceccato, 2012, Loukaitou-Sideris, 2012, Loukaitou-Sideris, 2018). Det kan troligtvis bero på att kvinnor är mer utsatta för underrapporterat sexuellt våld, särskilt i transitmiljöer (Ceccato and Loukaitou-Sideris, forthcoming, Moreira and Ceccato V., 2019).

Forskning visar att unga kvinnor är mer sannolika offer för sexuellt våld på offentliga platser än äldre kvinnor, inklusive i kollektivtrafiken (Whitzman, 2007, Madan and Nalla, 2015). Som föreslagits av Gray (2018) behöver i synnerhet unga kvinnor göra sitt "säkerhetsarbete" innan de lämnar sina hem, eller pendlar till skola, arbete och rekreation. I Sverige visade nationella brottsofferundersökningen 2018 att sårbarheten för sexuella brott skiljer sig mycket mellan olika åldersgrupper (BRÅ, 2019). Med åldern kan vi drabbas av ett antal

funktionsnedsättningar (Sochor, 2015), vilket ökar risken för oönskat sexuellt våld. Som Iudici med kollegor indikerar är funktionsnedsättningar förknippade med en högre förekomst av viktimisering, och forskare finner att kvinnor med funktionsnedsättning är bland dem som drabbas mest av sexuella övergrepp i transitmiljöer (Iudici et al., 2017). I en studie i USA, fann Lubitow et al. (2017) att könsöverskridande personer ofta upplever trakasserier, vilket undergräver deras tillgång till säker kollektivtrafik.

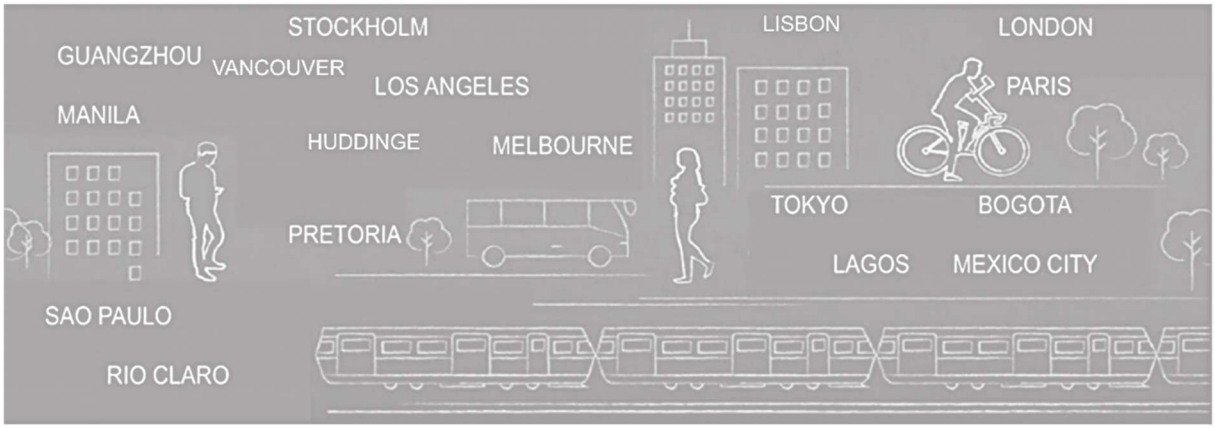
Risken att bli utsatt för sexuell brottslighet i trafiken är positivt korrelerad med att tidigare blivit utsatt för sexuellt våld (Ceccato et al., 2017). En individs etniska bakgrund (här löst associerad med ens ”etnicitet”) kan också vara en nyckelfaktor som förklarar ens upplevelser av sexuellt våld (Sommers et al., 2006). En studie i USA av Loukaitou-Sideris visade till exempel att icke-vita kvinnor ofta upplever mer rädsla än vita kvinnor och tenderar att vara rädda för vita män, medan vita kvinnor tenderar att vara rädda för icke-vita män, vilket kan vara resultatet av både fördomar och ihållande hierarkier (Loukaitou-Sideris, 2004).

Många av oss skulle associera en trång buss med tafsande och en tom station med de nödvändiga förutsättningarna för otillbörlig exponering. Forskning visar att vissa sexuella beteenden faktiskt "kräver en folksamling" medan andra "kräver anonymitet" för att hända. Mindre känt är om och hur transitmiljöer möjliggör, och i andra situationer kan förhindra, sexuellt våld. Den inre utformningen av vagnar och bussar, den fysiska och sociala miljön i transportnoder (som stationer och/eller busshållplatser), liksom de socioekonomiska och markanvändningskontexterna för transportnoder påverkar nivåerna och typerna av brott som sker i dessa transitmiljöer (Madan and Nalla, 2015).

Transitanvändare svarar på risken för transitbrott genom att ägna sig åt defensivt beteende. Vanliga försiktighetsåtgärder inkluderar att ändra resetid/färdmedel/rutt, resa i grupper, välja andra tider på dagen, stanna hemma, välja försvarbara platser i en vagn, stå nära "säkra" människor (vanligtvis andra kvinnor), fundera över vad de bär för kläder eller använda föremål för att skydda sig själva. Enligt Kash (2019) tillåter dessa beteenden vissa offer att återfå en känsla av säkerhet när de använder kollektivtrafik medan andra kan kämpa med hypervigilans, ångest och annan respons på ett sexuellt trauma.

Ett brett spektrum av interventioner har införts genom särskilda program som ofta omfattar ett antal åtgärder för att hantera sexuellt våld. Vanliga säkerhetsinsatser kan omfatta designstrategier (t.ex. förbättrad belysning, bra underhåll av transportfaciliteter, implementering av realtidsinformation), passagerarseparationsstrategier (t.ex. vagnar/taxi bara för kvinnor), förbättring av övervakningen (t.ex. CCTV, närvaro av säkerhetsansvariga, utbildning av personal och passagerare för att vara uppmärksam och ingripa, hotlines), inriktning på vissa rutter (hot spots som är kända för att ha högre brottsfrekvens), ökande av medvetenheten (kampanjer för att motivera individer att rapportera, organisera offentliga workshops). Det finns begränsade bevis för effektiviteten hos dessa insatser, särskilt kampanjer som syftar till allmän utbildning och att öka medvetenheten.

Trots den ökande medvetenheten om brott och sexuella trakasserier i kollektivtrafiken saknas det fortfarande storskaliga bevis på omfattningen av deras förekomst. Detta kan tillskrivas både underrapportering och det faktum att officiella klassificeringar och registrering av brottsstatistik sällan återger specifik statistik om sexuell trakasserier (Gardner et al., 2017, Ceccato, 2017a). I vissa kollektivtrafiksystem världen över är registrering av sexuell brottslighet inte prioriterad. Dessa system kan sakna rutiner för registrering, analys och ingripanden.



4.Studien i Storstockholm

Denna studie tittade globalt på fenomenet sexuella trakasserier och brottslighet i transitmiljöer och hur det upplevs av en särskild undergrupp: 1431 studenter på universitet i Stockholms län (figur 2). Projektets genomförande omfattade cirka 18 månader, med start i början av 2018 och slut i mitten av 2019. Vi strävar efter att studera ämnet i många olika geografiska sammanhang och på olika kontinenter (Tabell 1).

Tabell 1 - Jämförande information för 18 fallstudier efter plats, befolkning och urval.

Kontinent	Land	Stad	Befolkning	Dominerande kollektivtrafikslag	Involverade universitet	Urval	Kvinnor/Män
Asien	Japan	**Tokyo**	13,857,443	Tåg och tunnelbana	Flera universitet i Tokyo-området	400	196/196
	Kina	**Guangzhou**	14,904,400	Tunnelbana	SCUT & SCAU	402	202/191
	Filippinerna	**Manila**	12, 877, 253	Jeepney, spårvagn och tunnelbana	University of the Philippines	316	166/144
Oceanien	Australien	**Melbourne**	4,700,000	Tåg och spårvagn, följt av buss	University of Melbourne (primärt)	517	350/151
Afrika	Nigeria	**Lagos**	20,000,000	Buss	University of Lagos	270	149/115
Sydamerika	Colombia	**Bogotá**	7,181,469	Buss	University of Los Andes	1065	531/522
	Brasilien	**São Paulo**	12,176,866	Buss and tåg	USP	557	371/179
		Rio Claro	201,473	Buss	UNESP	462	215/197
Nord-amerika	USA	**Los Angeles**	3,792,621	Buss, tunnelbana	UCLA	448	278/150
		San Jose	1,046,079	Buss och tåg	San Jose State University	891	437/403
	Kanada	**Vancouver**	631,486	SkyTrain & Buss	Simon Fraser University	304	235/57
Central-amerika	Mexico	**Mexico City**	8,855,000	Buss	CU Nezahualcóyotl	383	191/188
Europa	**Sverige**	**Stockholm**	**965,232**	**Buss och tåg/tunnelbana**	**KTH (Kungliga tekniska högskolan)**	**1122**	**478/583**
		Huddinge	**112,000**	**Buss och tåg/tunnelbana**	**Södertörns högskola**	**309**	**230/64**
	Portugal	**Lisabon**	547,773	Tåg och buss	Flera i Lisabon-området	2507	1815/640
	UK	**London**	8,170,000	Buss och tunnelbana	Flera i London-området	119	69/47
	Frankrike	**Paris**	2,140,526	Tåg	SciencesPo	740	574/156
	Italien	**Milano**	1,400,000	Tåg	Università Cattolica del Sacro Cuore – Milan Campus	898	637/162

Fallstudier valdes inledningsvis på frivillig basis med hjälp av konversationer i användarlistan *Transit Crime Research Network*[1] såväl som via forskningskoordinatorernas kontaktnät. Fallstudierna skulle uppfylla följande kriterier:

[1] https://maillist.sys.kth.se/mailman/listinfo/abe.kth.se_tcr-network

- Ha ett urval på minst 300 universitetsstudenter per stad. Medan de flesta forskare lyckades nå och i många fall överträffa detta urval kunde forskare i ett par städer bara samla in ett mindre antal respondenter.
- Alla forskare var tvungna att använda samma enkätfrågor för att möjliggöra jämförande av resultat, med undantaget att vissa frågor inte tilläts i ett land eller inte tilläts av Etikkommittén (se nedan).
- Alla forskare var tvungna att följa ett förutbestämt tidsschema.

Genom att distribuera en identisk undersökning till universitetsstudenter runt om i världen strävade vi efter att undersöka typen av, inställningen till och omfattningen av viktimisering i kollektivtrafiken, efter kön och sexuell läggning, bland universitetsstudenter i olika städer och länder, bedöma resenärernas säkerhetsbehov och undersöka innovativa policyer som kan tillgodose sådana behov.

Forskare i länder som Sverige, Italien, Frankrike, USA och Brasilien var tvungna att få godkännande innan de kontaktade studenterna med frågeformuläret. Det första frågeformuläret på svenska testades 2016 med ett urval av allmänheten och bestod av 35 frågor baserade på det ursprungliga frågeformuläret som användes av Transport for London (TfL). För att möjliggöra jämförelser med andra städer översattes frågorna senare till engelska och ytterligare nya frågor lades till enkäten. Enkäten bestod av 50 frågor översatta till det lokala språket.

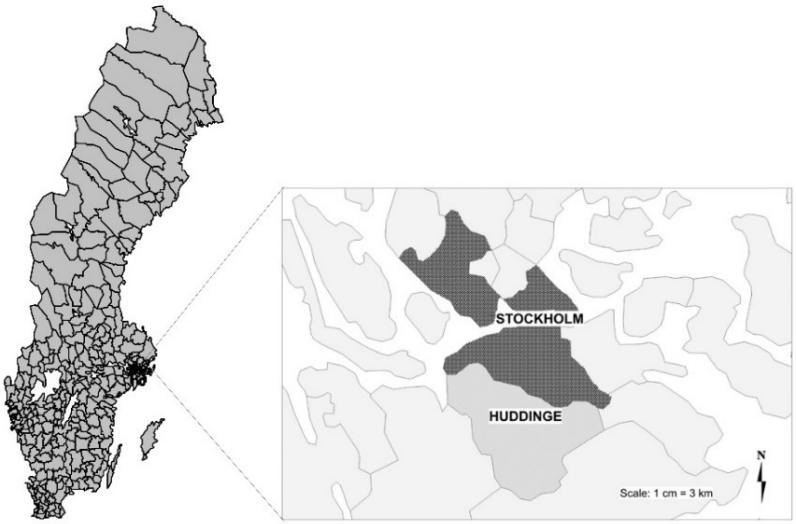
Frågeformuläret delades ut på olika sätt. I de flesta fall delades undersökningen elektroniskt, antingen med hjälp av en webbplattform (till exempel Wordpress, Google-dokument etc.), e-postlistor eller universitetssidor med länkar till sociala medier och till externa elektroniska frågeformulär. I några få fall (t.ex. Rio Claro, Mexico City och Huddinge) distribuerade forskare papperskopior i kombination med en elektronisk version. I Australien och Filippinerna publicerades länken till undersökningen i sociala medier.

Den web-baserade plattformen *Crowdsignal* (https://crowdsignal.com/), användes för att administrera frågeformuläret, bestående av 52 frågor. Frågeformuläret godkändes först av den svenska Etikprövningsnämnden i april 2018. Inbjudan att delta i studien med en länk till frågeformuläret, skickades via e-post till studenter på Stockholms största tekniska universitet, KTH och till Södertörns högskola, också det i Stockholms län. I den första delen av frågeformuläret tillfrågades respondenterna om resor med kollektivtrafik, inklusive resefrekvens, upplevd trygghet och olika problem som rör resande med kollektivtrafik. Den innehöll också frågor om viktimisering utifrån olika typer av brott och trakasserier vid kollektivtrafikresor (med fokus på sexuellt våld) och om upplevd trygghet vid privat transport (som privat bil, taxi och cykel). I den sista delen av frågeformuläret tillfrågades respondenterna om enskilda egenskaper (ålder, kön och födelseort), rapporteringsmetoder samt vad de ville förbättra. Detta frågeformulär testades ursprungligen 2016 i en pilotstudie i Stockholm och reviderades senare av forskare som deltagit i den globala studien om sexuellt våld.

Urvalen

KTH - Enkäten skickades ut till studenter vid Kungliga tekniska högskolan i Stockholm, ett tekniskt universitet som hade 13 323 studenter vid undersökningstillfället (KTH, 2018). Cirka en tredjedel (34%) av studenterna är kvinnor och två tredjedelar är män. Universitetet är beläget ganska centralt i staden, mindre än 10 minuters tunnelbaneresa från centralstationen, och lättåtkomligt med flera busslinjer, liksom lokalbanan Roslagsbanan. Vårt urval bestod av 1 122 universitetsstudenter; 43% av de svarande var kvinnor och 52% män. Två procent av de svarande definierade sig som HBTQI (homosexuell, bisexuell, transperson, queer eller

intersexuell) och 3% valde kategorin ”annat.” Den stora majoriteten av de svarande var mellan 18 och 29 år och födda i Sverige, men 16% var mer än 29 år gamla och 21% var födda utanför Sverige. Majoriteten (64%) av de undersökta studenterna använder tunnelbanan minst fyra dagar i veckan, medan 32% använder bussar minst fyra dagar per vecka.



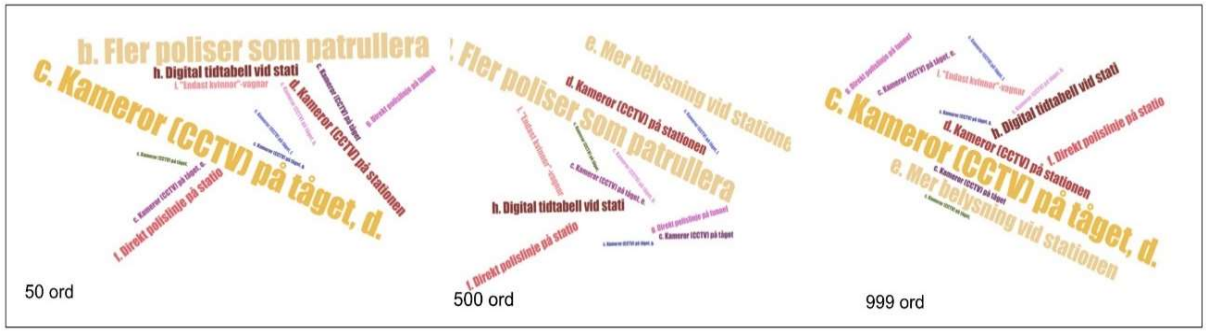
Figur 2 – Universitetsstudenter från KTH (Stockholm) and från Södertörn högskola (Huddinge).

Huddinge - För att bättre förstå transiteringsupplevelserna från högskolestudenter i Huddinge skickade vi ut undersökningen till studenter vid Södertörns högskola i Flemingsberg. Högskolan har 11 000 studenter, varav 70% är kvinnor och 30% män. Utbildningen är inriktad på humaniora, samhällsvetenskap, teknik och vetenskap, polisutbildning och lärarutbildning. Högskolan ligger nära Flemingsbergs station, 20 minuter med pendeltåg från Stockholm City. Eftersom det också är möjligt att nå högskolan både med buss såväl som regionala och långväga tåg, kan studenter också bo i städer utanför Stockholms län och pendla till Södertörns högskola. Urvalet består av 309 studenter, 75% kvinnor och 21% män. Fyra procent av de svarande angav HBTQI. En procent föredrog att inte rapportera sitt kön. Tre fjärdedelar av de svarande var 18-29 år gamla; och den återstående fjärdedelen varierade från 30 till 59. Åttiofem procent var födda i Sverige, 7% i ett land utanför Europa, 5% i ett annat europeiskt land och 3% i ett annat skandinaviskt land. De färdmedel som studenter oftast använde var tåg (pendeltåg, tunnelbana eller spårvagn): 79% rapporterade att de använde någon form av spårbundet färdmedel ofta (minst 3 dagar per vecka) och 55% använde buss ofta.

Analys av data

Alla forskare analyserade undersökningssvar efter kön separat, och de som kunde samla in information om sexuell läggning undersökte även hur sexuell läggning påverkar graden av viktimisering. Analys av färdmedel gjordes också (i de flesta fall buss eller tåg). Analysen av enkätdata baserades på beskrivande statistik, medan mer avancerad statistisk analys också användes för att identifiera samband mellan variablerna i undersökningen och undersöka effekterna av vissa individuella och miljömässiga variabler på viktimisering och upplevelse av trygghet. Hypotestestning gjorde också med hjälp av logistiska regressionsmodeller för att testa vikten av fysisk och social miljö för sexuell viktimisering. Mer specifikt modellerade vi sexuell viktimisering som en funktion av resenärernas individuella egenskaper, frekvensen av kollektivtrafikanvändning och miljöfaktorer i transportnoder.

Den kvalitativa analysen av Stockholmsstudien innefattade också word cloud-teknik och innehållsanalys (content analysis) av fritext som svar på vissa av frågorna. Molnets känslighet testades med hjälp av olika urval av svar, illustrerat nedan i Figur 3.



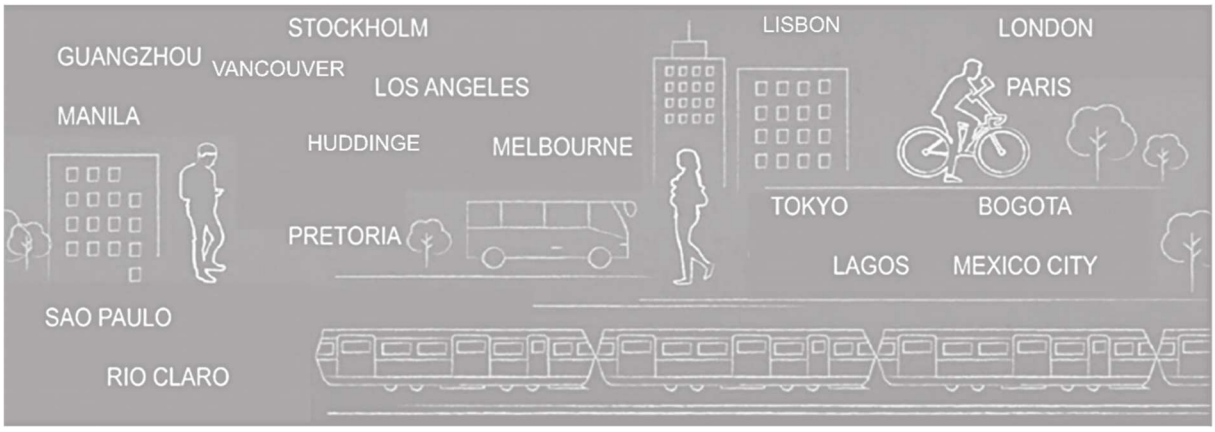
Figur 3 - ”Word cloud”: Vad tycker du skulle göra resan med tunnelbana, spårvagn eller pendeltåg säkrare?

Vi jämförde också grupper med varandra med hjälp av kalkylblad och standard statistikprogramvara. Analysen fokuserade på: 1) Påverkan av individuella egenskaper (t.ex. kön, etnicitet eller ursprung, och i vissa städer sexuell läggning och ålder) på sexuell viktimisering och rädsla; 2) omfattningen av sexuell viktimisering och rädsla vid resa med olika färdmedel (tåg eller buss) och omgivning (transitfordon, station, väg till/från station); 3) effekterna av den fysiska och sociala miljön i kollektivtrafikmiljöer på sexuell viktimisering och rädsla; 4) omfattningen av underrapportering per stad; 5) effekterna av rädsla på användandet av försiktighetsåtgärder; och 6) förslag till åtgärder och strategier för att hantera sexuella trakasserier i kollektivtrafiken.

Hypotestestning gjordes också för att utreda vikten av fysisk och social miljö på sexuell viktimisering med hjälp av logistiska regressionsmodeller. Mer specifikt modellerade vi sexuell viktimisering som en funktion av resenärers individuella egenskaper, hur ofta de använder kollektivtrafik och knutpunkters miljömässiga variabler. För mera detaljer se till exempel Ceccato et al. (forthcoming) och Ceccato and Loukaitou-Sideris (forthcoming)

Utmaningar i forskningsdesignen

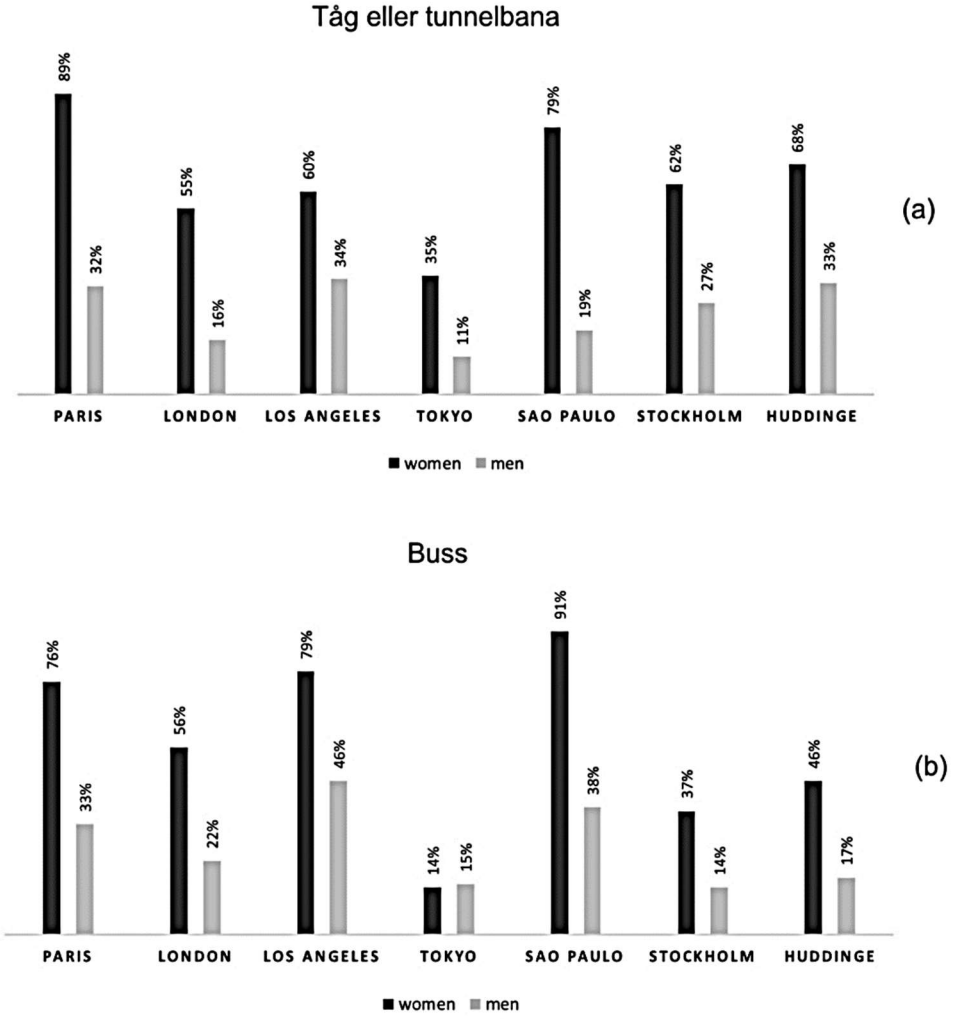
Liksom i alla andra jämförande projekt av denna typ har studien mött ett antal utmaningar. De varierar från svårigheter att säkerställa minsta urvalet till att få ett *könsbalanserat urval.* Vi hade också en *underrepresentation av internationella studenter*. Andra frågor var relaterade till hur vi standardiserar frågan om etnicitet på grund av olika lokala normer. Slutligen, medan det relativt stora urvalet av studenter tillät en robust statistisk analys över kön, förhindrade de genomgående små grupperna av HBTQI-studenter eller studenter med olika etniska bakgrunder en robust statistisk analys av viktimiseringsmönster bland olika undergrupper. På grund av dessa brister, bör slutsatser för de små grupperna av HBTQI-studenter eller studenter med olika etniska bakgrunder tas med försiktighet.


STOCKHOLM
GUANGZHOU
VANCOUVER
LOS ANGELES
MANILA
HUDDINGE
MELBOURNE
PRETORIA
SAO PAULO
RIO CLARO
LISBON
LONDON
PARIS
TOKYO
BOGOTA
LAGOS
MEXICO CITY

5. Resultat

Vem som påverkas mest?

I Stockholm indikerade 45% av studenterna, och i Huddinge 48%, att de utsatts för sexuella trakasserier: oftare verbala än fysiska, oftare i samband med tågresor (tunnelbana, pendeltåg och spårvagn) än med buss. Kvinnor hade drabbats i högre utsträckning än män; 62% av kvinnorna i Stockholm och 68% i Huddinge hade blivit utsatta i samband med tågresor medan 27% respektive 33% av männen haft samma erfarenhet (Figur 4). Verbalt sexuellt våld är vanligare än fysiskt eller ickeverbalt; 34% av respondenterna har upplevt verbalt sexuellt våld och 22% fysiskt sexuellt våld, 17% ickeverbalt sexuellt våld. Notera att studenterna kan ha svarat att de upplevt mer än en av dessa typer av sexuellt våld.

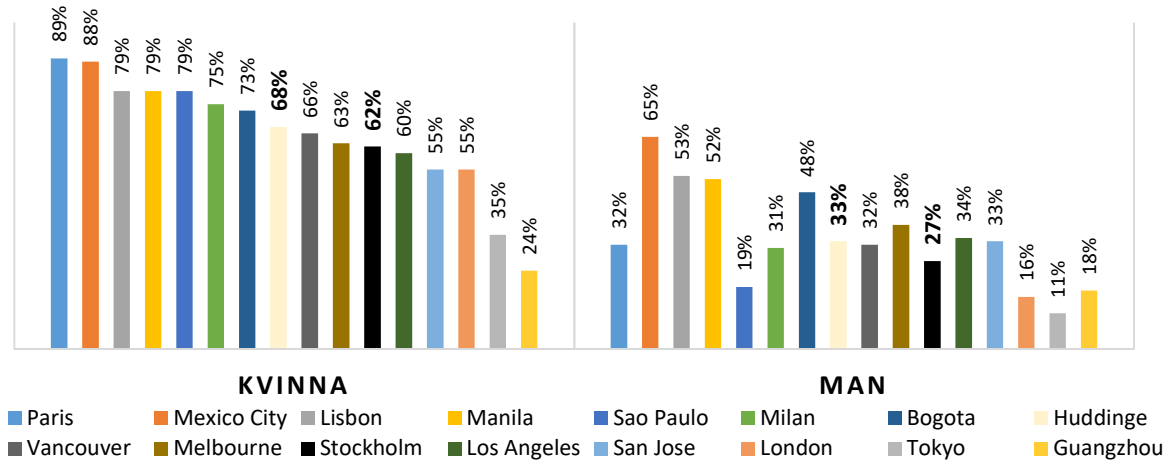


Figur 4 – Studenter som upplevt sexuella trakasserier/våld på tåg/tunnelbana och buss.

Det dominerande trafikslaget varierar i våra 18 städer[2]; i exempelvis Stockholm och London dominerar spårbunden trafik medan bussar är viktigare i städer som Sao Paulo och Los Angeles. I Stockholm uppges också utsattheten för sexuella trakasserier vara högre vid tågresor än vid bussresor. I Mexico City, däremot, uppger 92% av kvinnorna och 65% av männen att de utsatts för trakasserier vid bussresor. Tokyo ligger lägst i rapporterad utsatthet för kvinnor vid bussresor, med 14%. För män ligger Stockholm lägst, också med 14%.

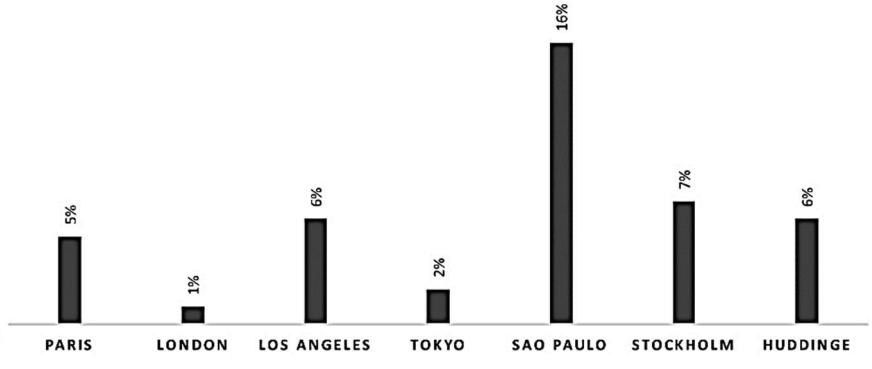
[2] Stockholm, Huddinge, Paris, Mexico City, Lisbon, Manilla, Sao Paulo, Rio Claro, Lagos, Milano, Bogota, Vancouver, Melbourne, Los Angeles, San Jose, London, Tokyo och Guangzhou.

Detta kan jämföras med Paris där hela 89% av kvinnorna och 32% av männen blivit utsatta. Lägst utsatthet rapporterades av kvinnorna i Guangzhou, Kina där 24% av kvinnorna angett att de drabbats av sexuella trakasserier. För männen var det Tokyo (11%) som hade den lägsta andelen rapporterat utsatta. Figur 5 illustrerar skillnaden mellan könen vad gäller utsattheten för sexuella trakasserier/våld på tåg/tunnelbana.



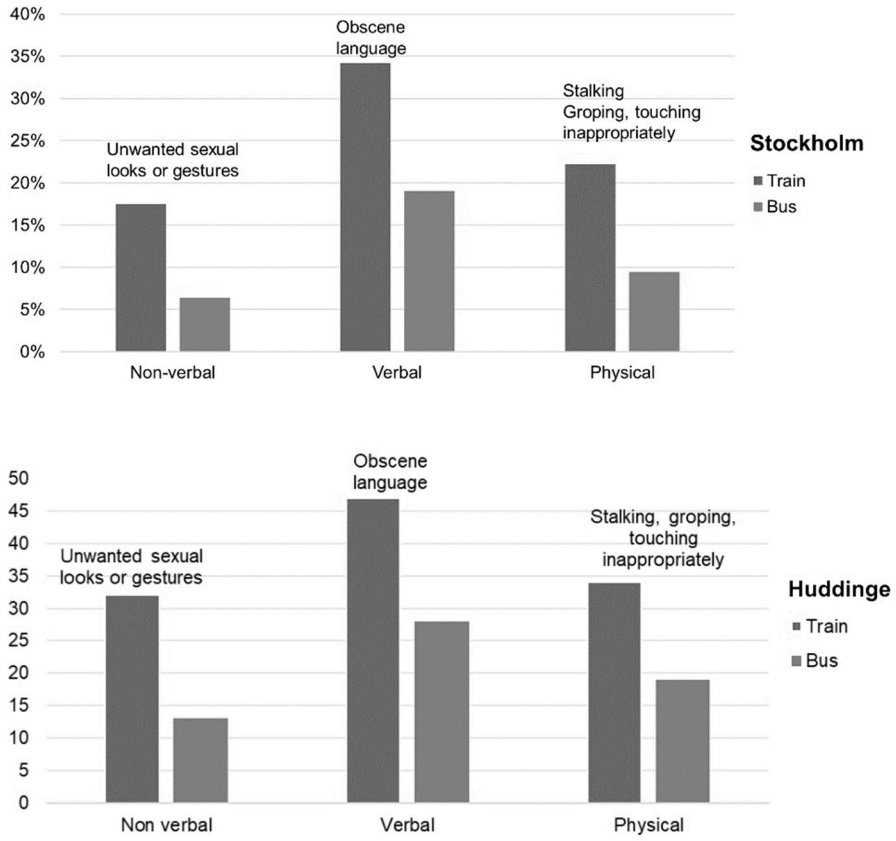
Figur 5 – Studenter som upplevt sexuella trakasserier/våld på tåg/tunnelbana uppdelat på kön.

Studenterna tillfrågades om de utsatts för annan allvarlig brottslighet vid kollektivtrafikresor, såsom överfall, rån eller våldtäkt. I Stockholm och Huddinge var det 7% respektive 6% som angav att de hade utsatts (Figur 6). Lagos, Nigeria hade den högsta utsattheten, 72% angav att de blivit offer för denna brottslighet, medan siffran för London låg på 1%.



Figur 6 - Brottsoffer i kollektivtrafik (Under de senaste 3 åren, har du blivit utsatt för annan allvarlig brottslighet (överfall, rån, våldtäkt) medan du var på bussen, tåget, spårvagnen, pendeltåget, vid busshållplatsen eller på stationen eller på väg till/från dessa platser?)

I Stockholm och Huddinge, speciellt vid tågresor, var de vanligaste sexuella trakasserierna verbala; 34% i Stockholm och 47% i Huddinge (Figur 7). Exempel på verbala sexuella trakasserier är visslingar, sexuella kommentarer och att bli kallad “älskling” eller liknande. Det näst vanligaste var fysiska sexuella trakasserier eller våld (22% I Stockholm och 34% i Huddinge). Exempelvis hade 30% av kvinnorna i Huddinge blivit utsatta för stalking och 27% för olämplig beröring. Ickeverbalt sexuellt våld som exempelvis oönskade sexuella gester hade erfarits av 17% i Stockholm och 32% i Huddinge. De flesta hade blivit utsatta mer än en gång. Man kan notera att mönstret för Stockholm och Huddinge är detsamma men siffrorna I Huddinge är högre. Figur 7 illustrerar viktimisering per typ av trakasserier och transportslag.



Figur 7. Studenters erfarenhet av olika typer av sexuella trakasserier/våld: ickeverbal, verbal och fysisk på tunnelbana/pendeltåg/spårvagn och buss.

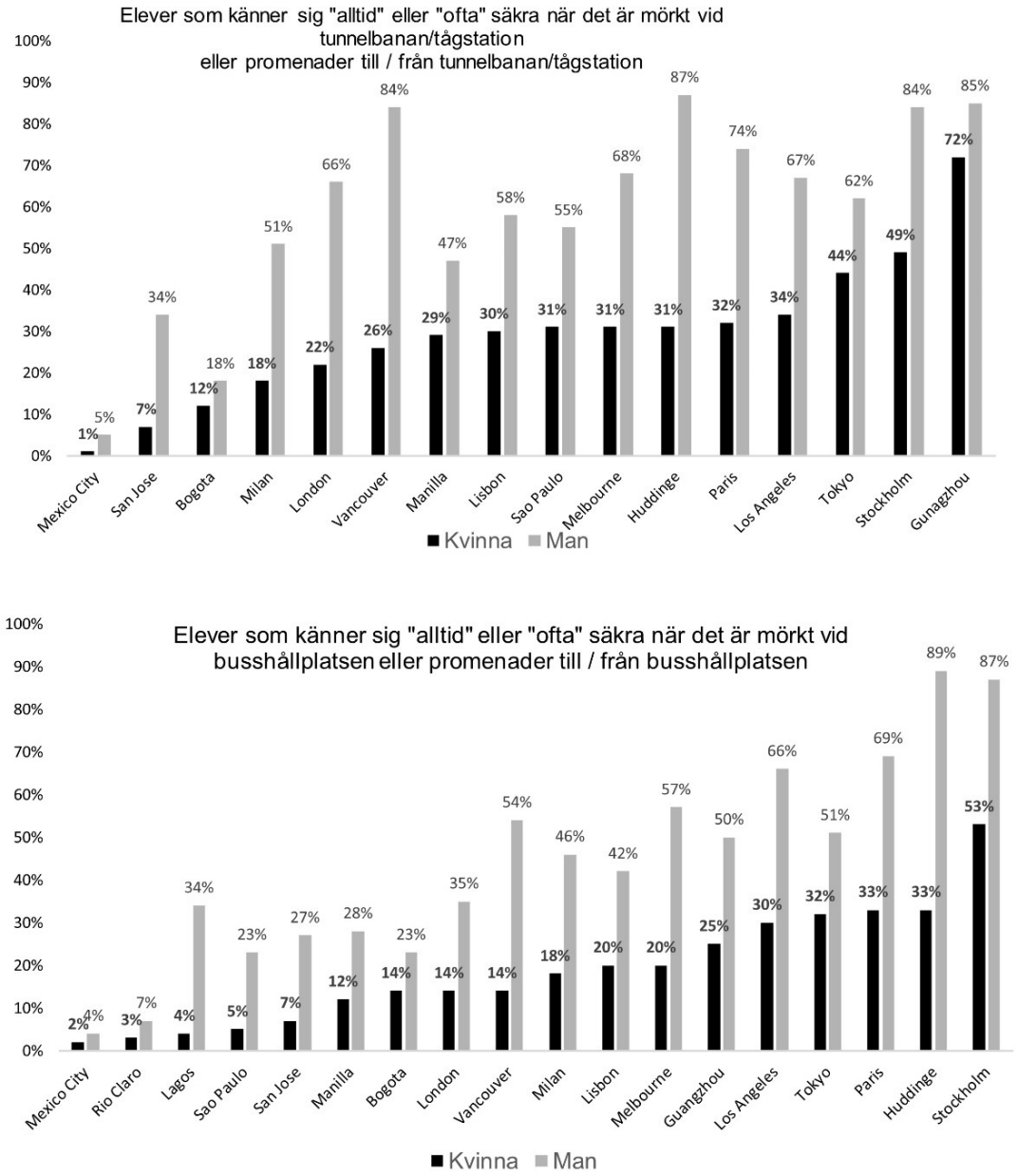
Av de studenter som utsatts för sexuella övergrepp eller trakasserier hade de flesta inte rapporterat detta till någon, bara 10% i Stockholm och 19% i Huddinge hade gjort det och då oftast till polisen, annars till vänner eller föräldrar.

Det finns en normalisering av problemet i hela världen. Detta var tydligt när studenterna tillfrågades om sina upplevelser av sexuella trakasserier i transitmiljöer vid två olika tillfällen i frågeformuläret. En fråga gällde om de hade upplevt sexuella trakasserier i transitmiljöer under de senaste tre åren. I en annan fråga ombads studenterna ange om de hade upplevt någon av de 16 listade formerna av trakasserier när de befann sig på stationer/hållplatser, på färdmedel eller på väg till/från stationer/hållplatser. I alla städer svarade färre respondenter positivt på den första frågan än de som indikerade att de utsatts för minst en form av trakasserier under samma tidsperiod. Detta indikerar att vissa av studenterna inte uppfattade vissa trakasserande beteenden som trakasserier. Vissa av dessa beteenden (speciellt verbala trakasserier) har tyvärr blivit ”normala” i transitmiljöer och på allmänna platser.

I Stockholm ser vi att sexuell viktimisering sker under hela resan. Bland studenterna från Stockholms urval förklarade 88% av dem som har blivit utsatta för sexuella brott i transitmiljöer att de hade utsatts under själva resan (i bussen eller i vagnen), 60% rapporterade att brottet hade skett på stationen och 55% angav att det sexuella brottet hade inträffat på väg till/från stationen. Dessa resultat legitimerar behovet att ta ett ”hela resan-perspektiv” på säkerhet och kräver åtgärder som går utöver transportoperatörernas ansvar och involverar andra aktörer såsom kommuner, polis, privata företag, icke-statliga organisationer och civilsamhället i allmänhet. Se en detaljerad diskussion av denna fråga i sista delen av denna rapport.

Trygghet

Stockholm placerar sig i toppen av de mest säkra när det är mörkt vid tunnelbanan/tågstation eller på väg till/från busshållplatserna eller tågstationen. Kvinnorna känner sig dock mindre säkra på väg till stationerna än på stationen och på tåget. Det inträffar också färre incidenter i bussar än på tunnelbana och detta påverkar hur kvinnor upplever dessa miljöer—dvs, kvinnor känner sig mer otrygga på tunnelbanan än på bussar.



Figur 8 – Trygghet på stationen och busshållplatser eller på väg till dem uppdelat på kön.

De flesta respondenterna svarade att de alltid kände sig trygga vid resor under dagtid (Figur 8). Det finns dock statistiskt signifikanta könsskillnader när det gäller studenternas upplevda säkerhet. I Stockholmsurvalet förklarade en mindre andel av de kvinnliga studenterna jämfört med de manliga att de alltid känner sig säkra vid tågresor på dagen. Observera också att 22% av de tillfrågade förklarade att de aldrig eller sällan känner sig säkra på bussen på kvällen/natten, medan endast 2% förklarade att de var osäkra under dagen. Något högre procentsatser för upplevd säkerhet fanns på tågstationer (25% nattetid och 4% dagtid).

Av de jämförda städerna är studenterna i Gungzhou tryggast på tåg, 72% av kvinnorna och 85% av männen kände sig alltid eller ofta trygga när de reste med tåg efter mörkrets inbrott. I Stockholm är motsvarande siffror 49% respektive 84%. Här skiljer sig Stockholm och Huddinge åt när det gäller kvinnorna, endast 31 % av kvinnorna och 87% av männen känner sig alltid eller ofta trygga i Huddinge. Otryggast är kvinnorna i Mexico City, 1% känner sig alltid eller ofta trygga, och motsvarande siffror för männen är 5%. Vid bussresor känner sig studenterna i både Stockholm och Huddinge tryggast på busshållplatser eller på väg till dem, men skillnaderna mellan könen är stor, 34% för Stockholm och 56% för Huddinge.

Intersektionalitet

Huruvida man löper högre risk att bli viktimiserad under en resa eller ej beror på personliga egenskaper, till exempel ålder, kön och etnicitet men också på interaktionen och betydelsen av dessa egenskaper i det specifika sociala och strukturella sammanhanget. Genom att se offren genom en intersektionell lins kan vi betona att strukturer av kön, etnicitet, klass och sexualitet vävs samman för att skapa en komplex blandning av möjligheter och motiv som formar variation i våld mellan grupper och situationer (De Coster and Heimer, 2016). Sexuellt våld överskrider ålder, etnicitet och inkomst för både brottslingar och offer och upplevs konsekvent av kvinnor som reser med kollektivtrafik eller promenerar runt i staden (Loukaitou-Sideris, 2014). Tidigare forskning har visat att tillhörighet till LGBQTI-gruppen också lägger till en ytterligare risk för sexuella övergrepp (Coulter et al., 2017, Gekoski et al., 2015), vilket oproportionerligt påverkar flera sexuella, köns- och etniska minoriteter.

Kvinnor löper en betydligt högre risk att uppleva sexuella trakasserier eller sexuella brott under en resa ($p < 0{,}001$) än män, inklusive bland de som tillhör LGBQTI grupp. Totalt svarade 62% av de kvinnliga studenterna att de hade drabbats minst en gång under de tre föregående åren; samma siffra för män är 26,6%. En större andel studenter som är födda i Sverige angav att de viktimiserats än de som är födda utomlands ($p = 0{,}014$), och yngre resenärer (18-29 år) är mer utsatta än de som är äldre ($p < 0{,}001$). Slutligen kan tidigare viktimisering bli en förklarande faktor beroende på vilken typ av brott respondenten har upplevt. Att tidigare ha blivit utsatt för våldsbrott (såsom övergrepp, rån och våldtäkt) är inte relaterat till risken att bli utsatt för sexuellt våld i kollektivtrafiken ($p = 0{,}95$) i denna modell, men däremot tidigare viktimisering för egendomskriminalitet.

Resultaten visar att viktimisering av sexuella trakasserier eller sexuella brott varierar beroende på typ av brott och karaktäristiken hos resenärerna. Till exempel är kvinnliga resenärer som använder kollektivtrafik mer än tre dagar i veckan mer utsatta för fysiskt sexuellt brott än andra kvinnor ($p = 0{,}008$), medan det inte finns någon signifikant skillnad i utsattheten av ickeverbalt sexuellt våld ($p = 0{,}818$) eller verbalt sexuell våld ($p = 0{,}151$). För män kan man inte se någon signifikant skillnad mellan frekventa och mindre frekventa användare ($p = 0{,}460$). Resultatet visar också att yngre kvinnor är mer utsatta för både ickeverbalt ($p = 0{,}002$) och verbalt sexuellt våld ($p < 0{,}001$), såväl som fysiskt sexuellt våld ($p = 0{,}010$) när de använder kollektivtrafik jämfört med äldre kvinnor. Bland män finns ingen signifikant skillnad mellan yngre och äldre resenärer i utsattheten av ickeverbalt ($p = 0{,}272$), verbalt ($p = 0{,}102$) och fysiskt sexuellt våld ($p = 0{,}729$) såsom stöld eller rån ($p = 0{,}002$).

Fysiska och sociala problem i resemiljöer

Studenterna uppmanades att svara på följande fråga: Vilket av följande uppfattar du som ett viktigt problem på bussen och vid busshållplatserna du använder; på tåget och på de tågperronger du använder? I vissa städer tenderade studenter att rapportera trakasserier (och känslor av brist på säkerhet) mer i en viss transitmiljö än i en annan, men detta varierade från stad till stad. Exempelvis indikerade studenter i Stockholm och Tokyo att fler trakasserier inträffade på tåget än på bussen medan det motsatta gällde i São Paulo och Los Angeles. Intressant nog var faktorerna som studenterna angav som problematiska och som till och med kunde uppmuntra händelser av trakasserier, i den fysiska och sociala miljön, karakteristiskt lika.

I de flesta städer var bristen på belysning och den öde miljön vid många busshållplatser en källa till rädsla. Respondenterna i nästan alla städer var också mycket bekymrade över närvaron av berusade människor på busshållplatserna, stationernas plattformar och på transitfordon. Regressionsmodeller i vissa städer visade faktiskt en koppling mellan förekomsten av berusade människor och trakasseringsincidenter. Annan oro som ofta angavs inkluderade sexuella trakasserier och närvaron av tiggeri vid busshållplatser samt obscent språk och ficktjuvar på buss eller tåg. Studenter klagade också över vandalism, nedskräpning, rån, stöld och trängsel i resemiljöer, men i mindre utsträckning.

Tabell 2 - Vilket av följande uppfattar du som ett viktigt problem på bussen och vid busshållplatserna du använder (eller på tåget och på de tågperronger du använder)?

Urval		**Kvinna**	**Man**
Stockholm	*Tåg/tunnelbana/spår*	berusade människor (23%)	berusade människor (14%)
		skadegörelse (13%)	skadegörelse (10%)
		sexuella ofredande (8%)	sexuella ofredande (5%)
	Buss	berusade människor (31%)	tiggeri (19%)
		sexuella trakasserier (20%)	berusade människor (12%)
		tiggeri (18%)	vandalism (8%)
Huddinge	*Tåg/tunnelbana/spår*	dålig belysning (37%)	vandalism, dåligt underhåll (14%)
		berusade människor (33%)	dålig belysning (13%)
		obevakat (30%)	obevakat (13%)
	Buss	berusade människor (30%)	berusade människor (9%)
		sexuella trakasserier (25%)	isolerad (8%)
		tiggeri (17%)	tiggeri (8%)

Vi har samlat de mest frekventa svaren i Tabell 2. Vi kan se i vår studie att faktorer i resemiljön påverkar studenternas trygghet och hindrar dem från att resa med kollektivtrafik. I Huddinge ser man att dålig belysning, eftersatt underhåll och andra indikationer på låg social kontroll upplevs som otryggt. Hållplatser som ligger isolerat, som inte är övervakade eller är tomma större delen av dagen ökar otryggheten. I Stockholm ser man att berusade människor är en vanlig anledning till att man undviker att resa och, för kvinnor, sexuella trakasserier.

Denna studie, som genomsyras av principerna för miljökriminologi och använder en lins av intersektionell analys, utvärderar mönster av sexuell viktimisering för unga resenärer i kollektivtrafik med ett urval av 1122 universitetsstudenter i Stockholm. Korstabeller och logistiska regressionsmodeller understödde denna analys. Medan sexuellt våld varierar beroende på individuella egenskaper hos unga resenärer, indikerar fynd att transitmiljöer också har en oberoende inverkan på sannolikheten för sexuell viktimisering, som skiljer sig beroende på typ av brott.

För att bedöma den potentiella differentierade effekten av transitmiljöer på resenärernas viktimisering, skapades tre nya modeller som delar upp sexuellt våld i ickeverbalt, verbalt och fysiskt våld. Fokus var endast på järnvägsbundna transportsätt (inte bussar) eftersom fler människor kände sig mindre säkra i tåg och tunnelbana än i bussar. Resultaten visade att respondenter som klagade över stationernas fysiska miljö, såsom dålig belysning, är cirka 1,4 gånger mer benägna att förklara att de har upplevt sexuellt våld (icke verbalt eller ickeverbalt sexuellt våld). De som är missnöjda med den smutsiga miljön på stationen är cirka 2 gånger mer benägna att förklara att de har upplevt ickeverbalt eller verbalt sexuellt våld än resten av urvalet.

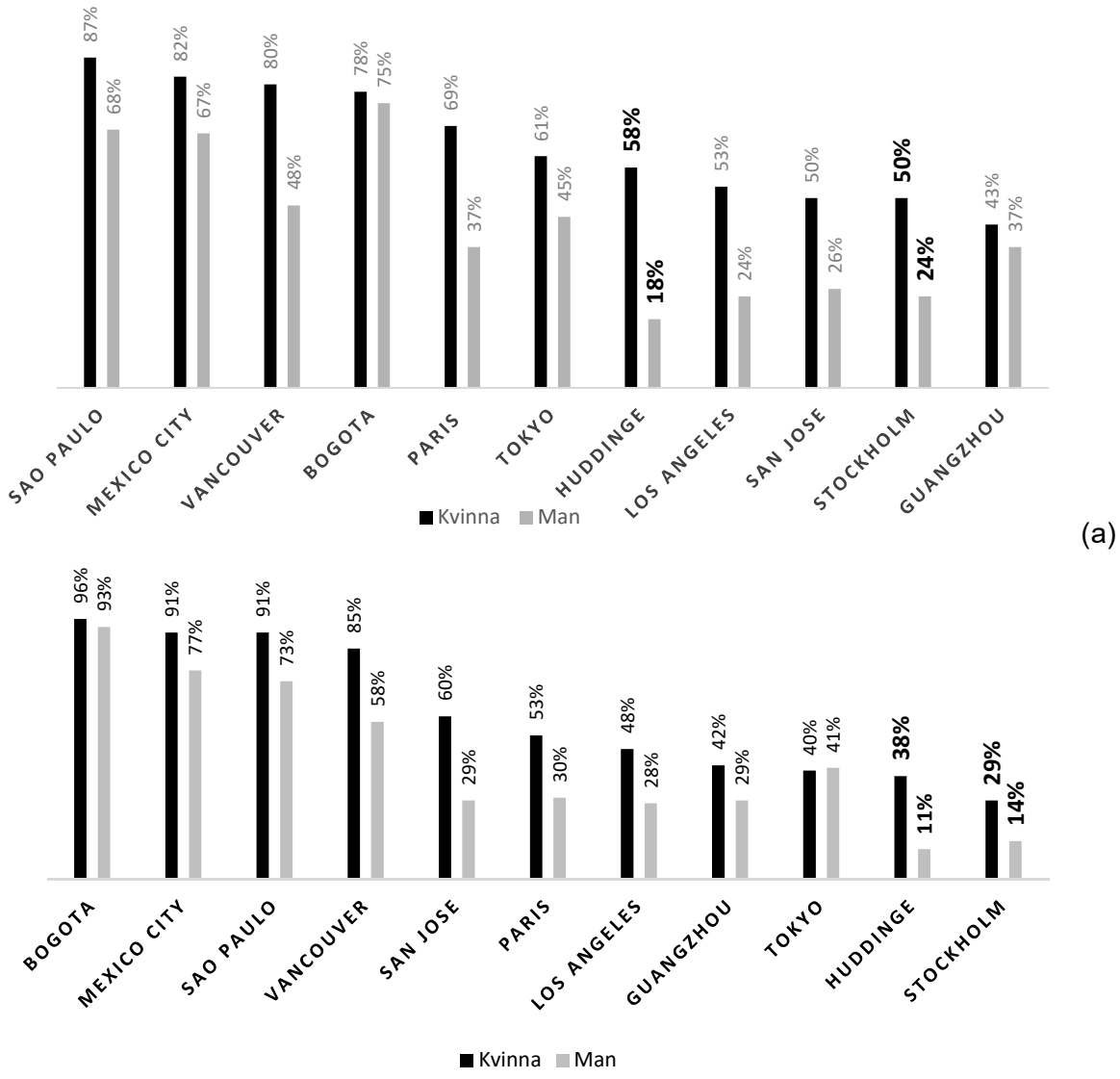
Närvaron av berusade personer på stationerna och omgivande områden har en låg förklaringskraft när det gäller att modellera variationen av individers viktimisering i termer av ickeverbalt sexuellt våld, men de som klagade på detta problem är 1,7 gånger mer benägna att ha upplevt verbalt sexuellt våld och, framför allt är de dubbelt så benägna att uppge att de är offer för fysiskt våld. På liknande sätt har studenter som önskar ökad formell social kontroll på stationerna i högre grad utsatts för sexuella övergrepp än andra studenter i gruppen (1,4 gånger mer sannolikt för ickeverbalt och verbalt våld och 1,5 gånger mer sannolikt för fysiskt sexuellt våld).

Bland resenärernas enskilda egenskaper är kön fortfarande en kraftfull förklarande faktor för utsatthet för sexuellt våld, men det skiljer sig beroende på typen av våld. Kvinnor är 3,5 gånger mer benägna än män att uppge upplevt verbalt sexuellt våld, jämfört med att det är fem gånger mer sannolikt för ickeverbala och mer än sju gånger mer sannolikt för fysiskt sexuellt våld. Yngre resenärer är tre gånger mer benägna än andra resenärer att riskera ickeverbalt sexuellt våld och dubbelt så stor risk för att verbalt sexuellt våld. Respondenter som är födda i Sverige är dubbelt så benägna att uppge upplevt verbalt och fysiskt sexuellt våld jämfört med respondenter som är födda utomlands, medan födelseort (i eller utanför Sverige) har ett mindre förklarande värde för ickeverbalt sexuellt våld (notera dock att vårt urval huvudsakligen består av svenskar, frågeformuläret var skrivet på svenska). Att tidigare ha varit utsatt för egendomsbrott var relaterat till en ökad sannolikhet för sexuell viktimisering av ickeverbalt eller fysiskt sexuellt våld, men inte till ökning av sannolikheten för att uppleva verbalt sexuellt våld.

Fysiskt (t.ex. tafsande) och verbalt sexuellt våld (t.ex. busvisslande) är mer beroende av kvaliteten på den sociala miljön än de vanligare typerna av sexuella brott. Att försöka reda ut dessa mekanismer är en svår uppgift eftersom transitmiljöer är speciella platser; de sammanför människor och skingrar dem också. Trots att andra passagerare är i närheten när ett sexuellt övergrepp inträffar kanske de inte är medvetna eller är villiga att (eller kanske inte kan) ingripa eftersom de är på resande fot (Ceccato och Haining, 2004). Detta är också fallet med säkerhetsvakter eller trygghetsvärdar eftersom de ständigt rör sig inom transportsystemet (från perronger till ingångar men också från stationer till stationer och mellan transportsätt), vilket gör det svårt att skydda resenärer. För fler detaljer, se Ceccato et al. (2019).

Försiktighetsåtgärder

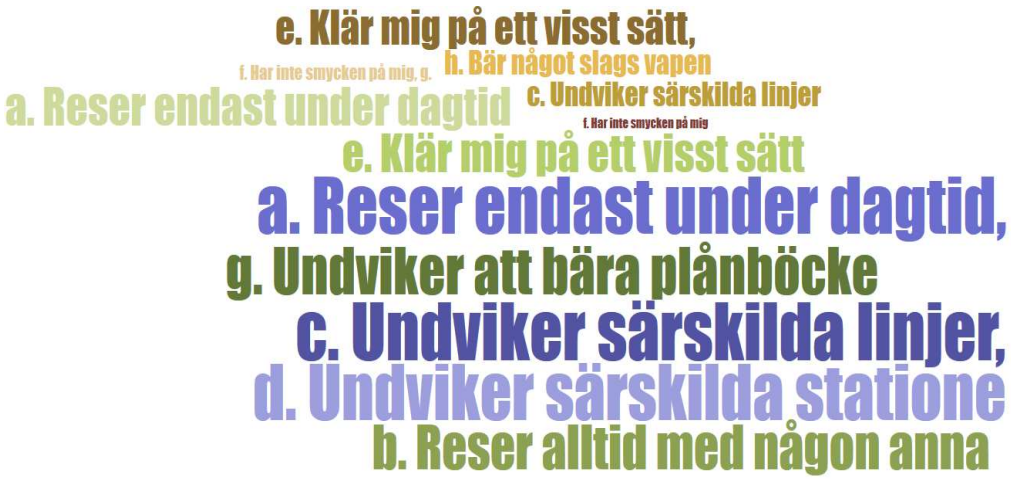
Viktimisering och rädsla påverkar resenärernas mobilitet. Bland studenterna i Huddinge är det över hälften, 53% och i Stockholm något lägre, 36% som känner att de måste vidta försiktighetsåtgärder när de ska resa med tunnelbana, pendeltåg eller spårvagn. Kvinnor vidtar i högre utsträckning än män försiktighetsåtgärder, 58% i Huddinge och 50% i Stockholm jämfört med 18% respektive 24% av männen (Figur 9).



Figur 9 – Andel studenter som vidtar försiktighetsåtgärder vid tågresor (a) och buss (b).

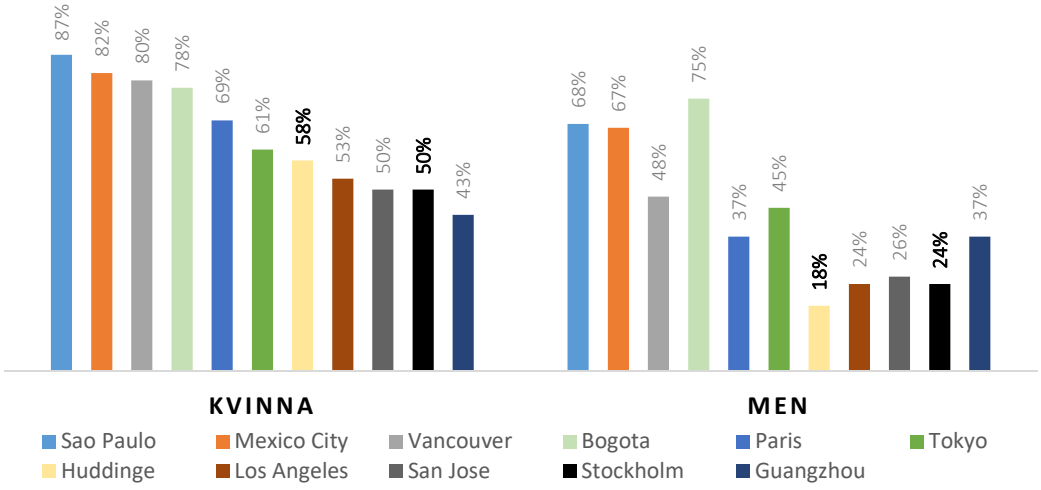
Buss upplevs som något tryggare än spårbunden trafik. Där är det, i Huddinge 38% av kvinnorna och 11% av männen, och i Stockholm 29% respektive 14% som känner att de behöver vidta försiktighetsåtgärder. De vanligaste försiktighetsåtgärderna är att man undviker vissa stationer och hållplatser eller klär sig på ett visst sätt. Även inom eller kring en station eller på ett färdmedel kan man välja vissa platser och vägar framför andra. Man undviker också vissa linjer eller reser bara på dagtid. Observera att oavsett hur många ord vi tar med som exempel på försiktighetsåtgärder, är svaren konsekventa och liknande från 50 till 1000 ord / meningar. ”Word cloud” i Figur 10 visar de vanligaste försiktighetsåtgärderna rapporterade av studenterna. Dessa är: Undviker visa tider eller stationer, reser alltid på

dagtid, har en person med, klär mig på ett visst sätt etc. Listan inkluderar olika typer av förbättringar som till exempel polispatrullering på stationen, fler poliser som patrullerar på tunnelbanetåget, spårvagnen eller pendeltåget, kameror (CCTV) på tåget, kameror (CCTV) på stationen, mer belysning vid stationen, ”endast kvinnor"-vagnar, direkt polislinje på tunnelbanetåget, spårvagnen eller pendeltåget samt digital tidtabell vid stationen.

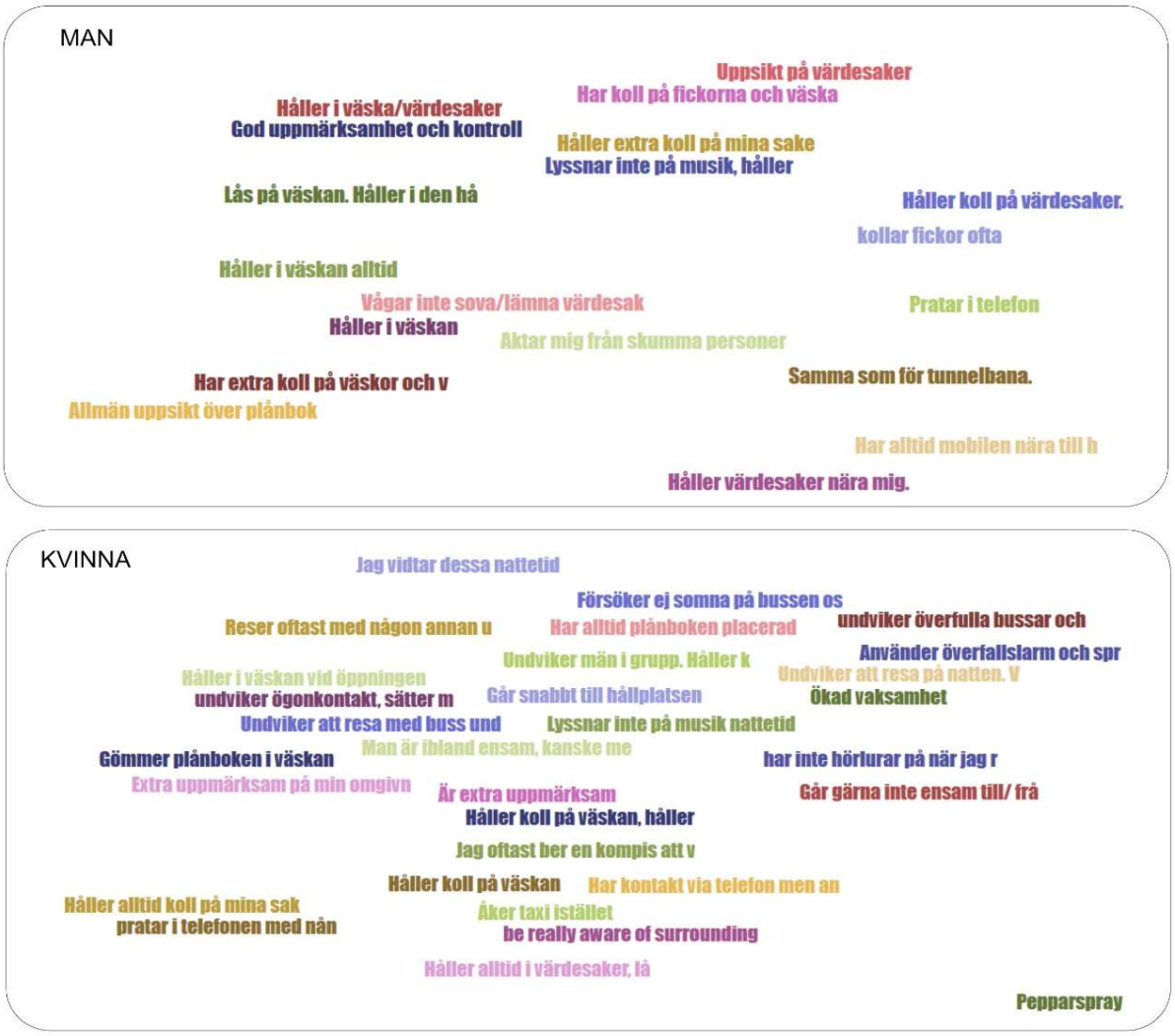


Figur 10 – ”Word cloud”: Vilken/vilka av följande försiktighetsåtgärder vidtar du? Svaren endast från Stockholmsurvalet, både kvinnor och män från en flervalsfråga med givna svarsalternativ.

Vid bussresor är det vanligast att man sitter nära busschaufförен samt att man bara väntar på bussen där belysningen är god. En vanlig kommentar är också att man behöver vara vaksam och beredd, många anger att de använder mobiltelefonen men det kan också vara någon form av ”vapen” om något skulle hända. Man undviker också att titta på människor eller försöker se ut på ett visst sätt så att ingen ska ta kontakt med en. Män och kvinnor förberedde sig olika i situationer de tolkar som otrygga. Bland män förberedde man sig ofta för stöld eller slagsmål medan det är tydligt i kvinnors svar att de ofta var rädda för en attack. Figur 11 visar procent av studenter som vidtar försiktighetsåtgärder uppdelat på kön.



Figur 11 – Procent av studenter som vidtar försiktighetsåtgärder och kön.



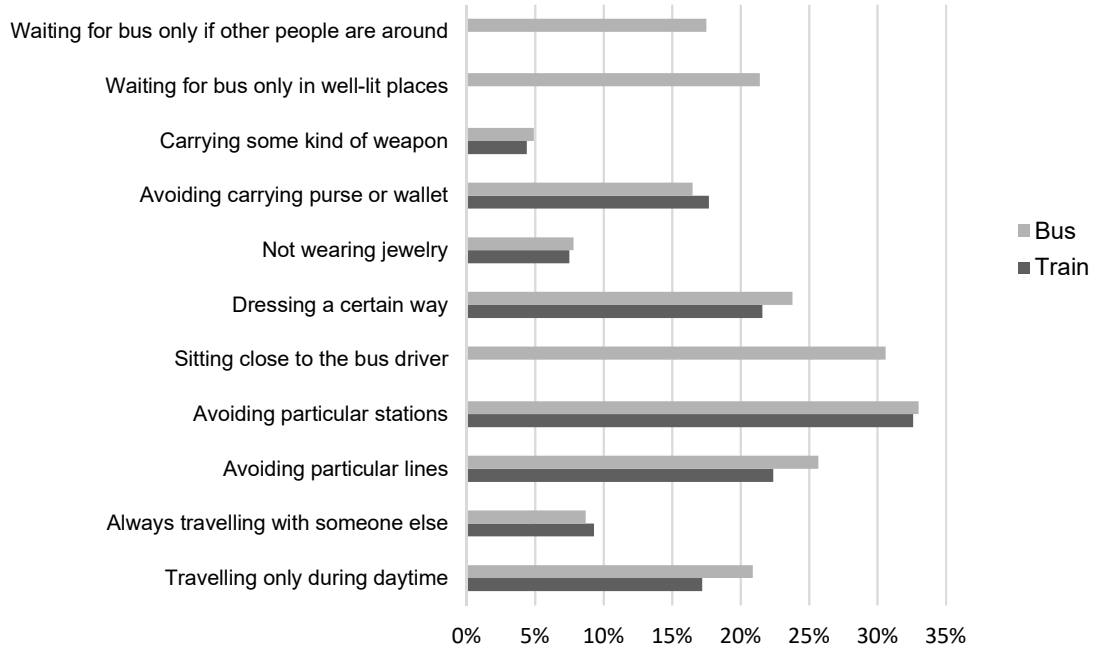
Figur 12 – ”Word cloud”: Frisvaren på ”Jag vidtar andra försiktighetsåtgärder” på frågan: Vilken/vilka av följande försiktighetsåtgärder vidtar du? Svaren är från Stockholmsurvalet.

Figur 12 visar skillnaden i svaren från män och kvinnor i urvalet i Stockholm. Dessa svar har kategoriseras efter svaret: ”annat”. Likande svar från studenterna i Huddinge (Figur 13) har vi fått bland kvinnorna som svarat på ”Jag vidtar andra försiktighetsåtgärder” på frågan: Vilken/vilka av följande försiktighetsåtgärder vidtar du? Medan männen oftast vill visa att de kan försvara sig vill kvinnorna se till att de är sedda.



Figur 13 – ”Word cloud”: Fri svaren bland kvinnorna på ”Jag vidtar andra försiktighetsåtgärder”: Vilken/vilka av följande försiktighetsåtgärder vidtar du? Svaren från Huddinges urval.

Resultaten visar också att eleverna skiljer sig åt vad gäller försiktighetsåtgärder per typ av kollektivtrafik. I Stockholm rapporterade till exempel hälften av de kvinnliga studenterna att de vidtog försiktighetsåtgärder när de reser med spårbunden trafik och 29% när de reser med buss. Motsvarande siffror för män var 25% när de reser med tåg och 14% när de reser med buss. Se nedan de olika försiktighetsåtgärderna per typ av kollektivtrafik (Figur 14).



Figur 14 - Procent av studenter som vidtar försiktighetsåtgärder per typ av kollektivtrafik. Svaren är från eleverna från Stockholms urval.

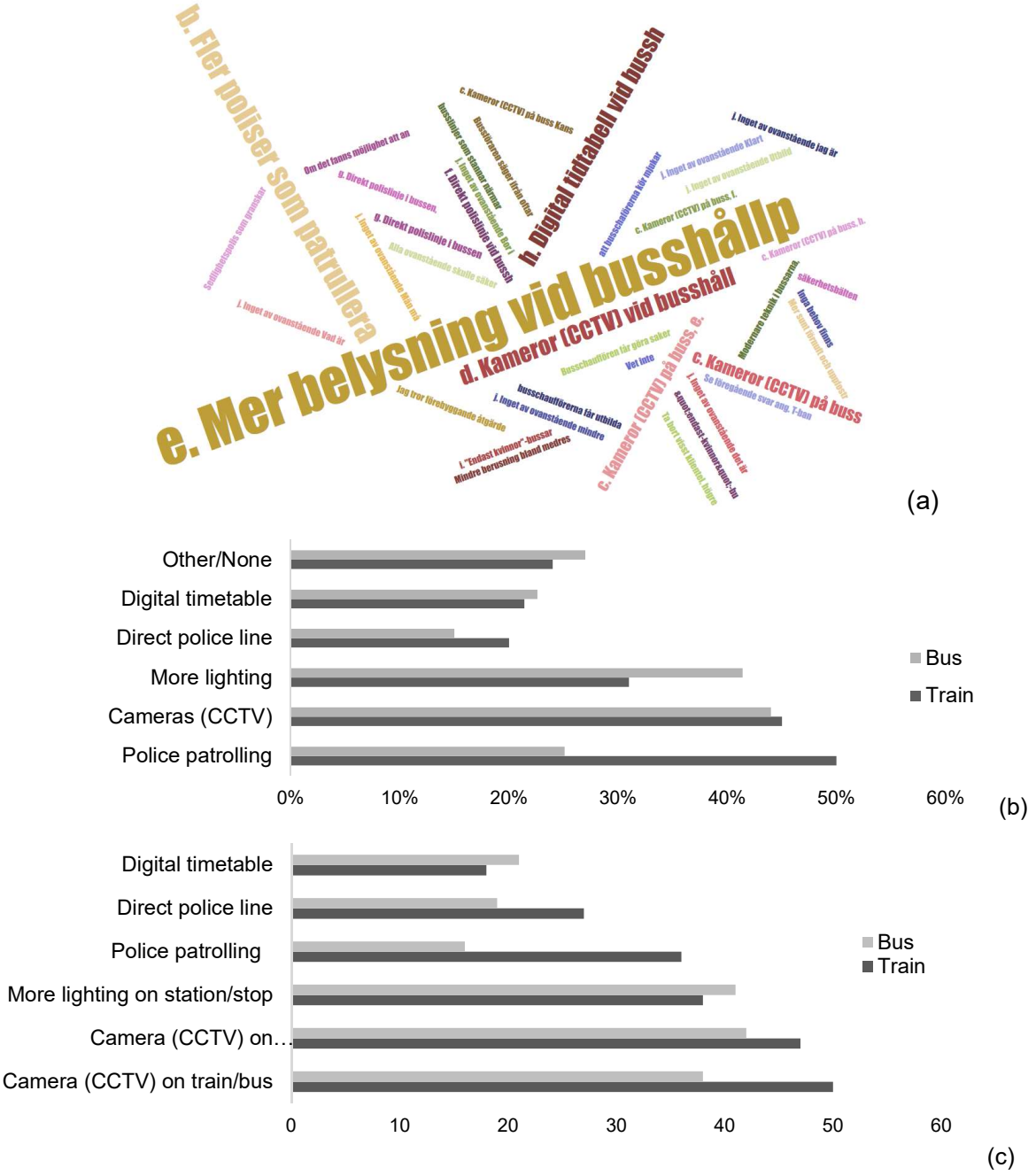
Signaler på vad man kallar dysfunktionell rädsla ser man tydligt när man börja undvika vissa platser (i detta fall vissa stationer eller linjer) eller vissa tider (till exempel att resa enbart under dagtid). Det finns tecken även på beteende-anpassning som till exempel att tänka på vilka kläder man använder, inte bära plånboken eller inte bära smycke. Liknande svar hittar man särskilt hos kvinnorna och LBQTGI-gruppen i andra städer i studien.

Forskare kunde bara fråga om sexuell läggning i 13 städer. I åtta av dessa 13 städer utsattes LGBTQI-studenter för viktimisering i något högre utsträckning än andra studenter, till exempel i Brasilien, USA och Kanada. Skillnaderna i grad av viktimisering för dessa mindre grupper i vissa städer var emellertid inte statistiskt signifikanta. Detta stämmer troligtvis eftersom, till skillnad från könsidentitet som vanligtvis är synlig, är sexuell läggning vanligtvis inte synlig. Dessutom gjorde det lilla antalet LGBTQI-studenter i vissa städer att robusta resultat och jämförelser mellan denna grupp och andra studenter inte var möjliga, som till exempel i Stockholm och Huddinge.

Studien i de 18 städerna visade ett annat vanligt fenomen: betydande underrapportering av incidenter med sexuella trakasserier. I vissa städer, som Rio Claro, Los Angeles, Mexico City och Stockholm, var andelen studenter som rapporterade trakasserier under 10%. Bland dem som utsattes för sexuell brottslighet under resor rapporterade 90% det inte till någon. Det vanligaste skälet till detta var att respondenten inte tyckte att brottet var så allvarligt (63% av kvinnorna och 26% av männen angav det). Det var också vanligt att avstå från att rapportera eftersom respondenten inte trodde att gärningsmannen skulle fångas (44% av kvinnorna och 26% av männen).

Förslag på förbättringar för ökad trygghet för studenterna

Från en lång lista på åtgärder, har studenternas givit förslag på trygghetsskapande åtgärder. De vanligaste förslagen är, både i Stockholm och i Huddinge, mer polisnärvaro, ökad kameraövervakning och bättre belysning på hållplatser och stationer. En del studenter anger att de enbart väntar på bussen där belysningen är god. Figur 15 illustrerar att deras svar är konsekventa oavsett hur manga svar vi utvärderar från frågeformuläret: mer social kontroll I tunnelbanevagnarna (CCTV), flera poliser, digital tidtabell.



Figur 15. Svar på frågan: Vad tycker du skulle göra resan med buss säkrare? (a) De vanligaste förslagen på förbättringar för ökad trygghet vid tåg- och bussresor, Stockholm (b) and Huddinge (c).

Mer formell social kontroll (polis/vakter som patrullerar och mer kameraövervakning) var överlägset det vanligaste förslaget från studenter för att förbättra säkerheten vid tåg- och bussresor i Stockholm. Studenter påpekade också behovet av att förbättra belysningsförhållandena, särskilt vid busshållplatser. I själva verket ansåg 96% av resenärerna i undersökningen att busshållplatserna är dåligt upplysta. Vissa stationer/hållplatser betraktades också som dåligt bevakade och isolerade av cirka 17% av de svarande. En annan faktor som beskrevs som ett säkerhetsproblem av 20% av både buss- och tunnelbaneresenärer var närvaron av berusade personer i transitmiljöer.

Förutom polisövervakning föreslår studenterna också annan typ av övervakning eller hårdare kontroller av passagerare:

> *”Alltid personal i nära anknytning till perrong. Som ser ut över perrongen”.* Kvinna, 18-29 år.
>
> *”Väktarpatruller med biljettkontroll”.* Man, 18-29 år.
>
> *”Det skulle kännas säkrare med personal och väktare på ödsliga stationer lite utanför city”.* Kvinna 18-29 år.
>
> *”Mer vakter! Räcker med SL-ordningsvakter”.* Kvinna, 18-29 år.
>
> *”Personal/Lugna gatan/säkerhetsvakter som befinner sig i samma vagn. Ofta ser jag t ex personal från Lugna Gatan, men de reser bara en eller två hållplatser. Sedan måste jag söka andra personer jag anser som pålitliga på pendeltåget. Sträckorna mellan pendelstationer är dessutom längre än på tunnelbanor”.* Kvinna, 30-39 år.
>
> *”En stor del av osäkerheten kommer sig av kontrollanter + spärrar. Öppna upp och ta bort kostnaden så kommer fler att kunna resa säkert. Sen tycker jag att fler ”värdar” borde röra sig på alla perronger och linjer med hotbild under ”tomma” tider när få rör sig i trafiken. Inte kontrollanter, inte poliser, inte väktare. Utan värdar”.* Man, 18-29 år.
>
> *”Kvinnliga trygghetsvärdar”.* Kvinna 18-29 år.
>
> *”Trygghetsvärdar tror jag skapar mer trygghet än polis som kan väcka provokation”.* Kvinna 30-39 år.
>
> *”Inte släppa på våldsamma personer”.* Kvinna 30-39 år.
>
> *”Det är ganska säkert idag, men busschaufförer borde bli hårdare vid försök till plankning samt direkt informera om trafikstörningar till passagerarna”.* LGBTQI, 30-39 år.

Vissa studenter menar att även medpassagerare har ett ansvar:

> *”Mer civilkurage hos resenärerna, känns fan inte tryggare med poliser”.* Kvinna 18-29.
>
> *”Allmänt sett visa respekt för sin omgivning”.* Kvinna 18-29 år.
>
> *”Utbildning i vett och etikett bland hos befolkningen. Detta är inte mitt fucking problem. Problem med otrygga situationer får vi enbart genom att de sociala skyddsnät som ”ska” fungera i samhället förbättras och faktiskt fångar upp de personer som är i riskzon att begå brått. Läs här, män. Läs här, patriarkala strukturer suger. Vi har alla negativa konsekvenser av de patriarkala strukturerna. Kvinnor bli offer och män förövare. Jag identifierar mig med en grupp, men det betyder inte att den andra inte lider likvärdigt”. LBGTQI, 18-29 år.*

Andra studenter skulle vilja ha åtgärder som gör att de inte behöver vänta så länge på nästa avgång, eller får veta när nästa tåg eller buss kommer:

> *”Oftare avgångar och lägga till sena avgångar för pendeltåg”.* Kvinna 18-29 år.
>
> *”Problemet med era digitala tidtabeller är att de ofta är ur funktion och då finns ingen tidtabell förutom i mobilen”.* Kvinna 50-59 år.

> *”Tidtabeller mer synliga innan man kommer ner på spåren. redan uppe i köpcentret så man slipper åka upp igen om man upptäcker att bussen inte går förrän om 30 minuter eller 1 timme.* Kvinna 50-59 år.

Slutligen efterlyser vissa studenter förbättrad kontroll av personal eller förändringar i samband med att händelser anmäls:

> *”Kontrollera busschaufförer bättre, jag har blivit trakasserad av chauffören flera gånger. Jag åker ofta till slutstation och är ofta ensam, är ofta rädd för att chauffören ska göra något.* Kvinna 18-29 år.

> *”Viktigt att vid påtalan med SL:s kundtjänst … som resenär inte slussas runt till olika enheter hos SL (stationspersonal, trygghetspersonal, infodisk etc.) utan att de agerar direkt vid info från resenärer om obehag etc.* LGBCTQI, 30-39 år.

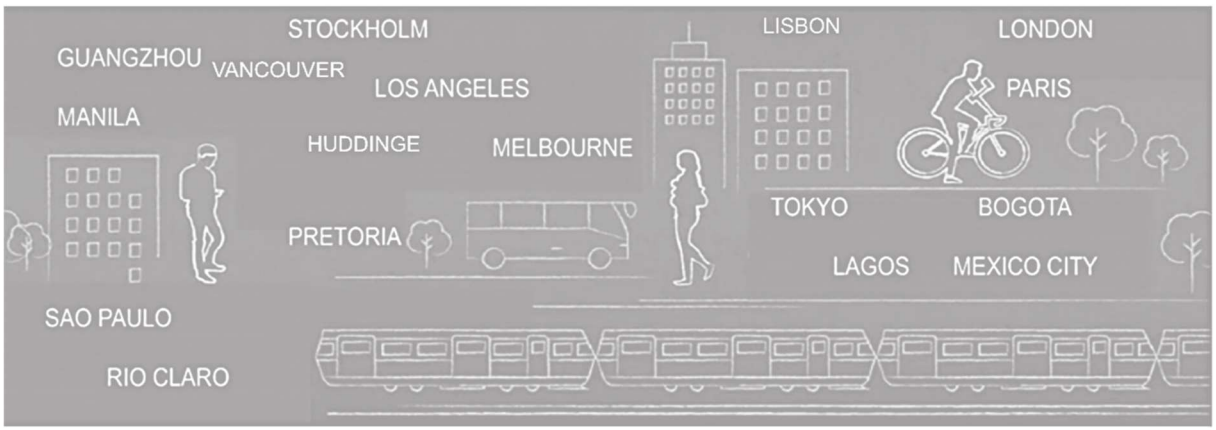
> *”Om polisväsendet började ta våld och trakasserier mot kvinnor på allvar så skulle det kännas tryggare”.* Kvinna 18-29 år.

> *”Om kameror ska användas så tycker jag fan att polisen också ska titta på filmerna. För de senaste två gångerna jag eller en väninna har anmält brott och till och med lyckats specificera buss, så har inget hänt. Trots film”.* Man 18-29 år.

När det gäller belysning är det viktigt att komma ihåg att eftersträva en jämn belysning, så att också sikten blir god vilket ökar den yta man upplever sig ha kontroll över. Om inte endast busshållplatsen är upplyst, utan även området runt omkring kan tryggheten upplevas som högre jämfört med om det är mörkt runt omkring hållplatsen. Studenterna angav också att eftersatt underhåll och andra faktorer som indikerar låg social kontroll är ett hinder för att resa med kollektivtrafik. Att miljöer som är skräpiga och innehåller till exempel graffiti är associerat med rädsla för brott är också känt från tidigare forskning. Det är därför viktigt att miljöer, framför allt där människor rör sig efter mörkrets inbrott hålls efter.

Isolerade hållplatser är ett problem för många när det är mörkt. Platser med fler fotgängare upplevs ofta som tryggare än platser där färre rör sig till fots. Ibland är det möjligt att förlägga hållplatser där andra människor redan rör sig, vilket ofta görs, ibland går det att förlägga olika aktiviteter där hållplatser ligger, speciellt att man redan vid stadsplanering samlar olika aktiviteter på ett ställe, både dag- och kvällsaktiviteter.

Unga män är den grupp som känner sig mest säker när de rör sig i städerna, trots att de är de vanligaste rapporterade offren. I Huddinge uppger dock unga vuxna, att de känner sig mer osäkra i utomhusmiljöerna jämfört med det nationella genomsnittet (BRÅ, 2018). År 2010 inledde kommunen ett projekt för att förbättra säkerheten vad gäller brottslighet och främja jämställdhet (när det gäller kön, ålder och socioekonomiska faktorer) i offentliga miljöer bland invånarna. Projektet befinner sig nu i sin tredje fas, som inkluderar beskrivning av metoder och verktyg som används i interventionerna för att förbättra säkerheten för olika grupper i kommunens pilotområden, till exempel Flemingsberg.



6. Slutsatser

Denna globala studie visade att sexuella trakasserier i transitmiljöer i bästa fall utgör en olägenhet och i värsta fall ett verkligt hot mot säkerheten för unga resenärer i städer runt om i världen. Det påverkar definitivt den obegränsade rörligheten för många människor vilket får dem att uppleva stress eller till och med rädsla i sina omgivningar i vardagen.

I Stockholm, trots att den sexuella viktimiseringen vid resor är lägre än i många stora europeiska och nordamerikanska städer, ser vi att hälften av våra studenter dagligen vidtar försiktighetsåtgärder när de använder kollektivtrafik, många undviker bussar och tåg på kvällen på grund av rädsla, vilket har en tydlig inverkan på deras rörlighet. Detta är ett problem eftersom de utgör de mest aktiva grupperna i befolkningen, och som har speciella dagliga och nattliga rutinaktiviteter. Dessutom är unga människor ofta "transitfångar" vilket innebär att de vanligtvis inte har något annat transportsätt tillgängligt för sina resor utöver kollektivtrafik (eller cykel eller promenad). Om de inte känner sig säkra, försämras deras rörlighet. En fjärdedel av de unga indikerade att de alltid känner sig osäkra under kväll/natt.

Även om trakasserier är ett brott som särskilt drabbar kvinnor, är det inte bara ett ”kvinnoproblem.” Hittills och med få undantag har politiken och designens svar på denna fråga varit ganska begränsad. Detta beror bara delvis på att de som trakasseras ofta undviker att rapportera kränkningen eller brottet utan även på att frågan har fått begränsad uppmärksamhet från transportoperatörerna - de nuvarande rapporteringskoderna i Stockholm är för allmänna för att vara meningsfulla för intervention. Dessutom saknar nuvarande metoder för brottsförebyggande stöd för att begränsa sexuell brottslighet vid resor.

Trots att ansvaret för att hantera sexuell trakasserier fortfarande, världen över, läggs på offret, finns det intressanta internationella exempel från transportoperatörer som kan belysa hur en handlingsplan skulle kunna genomföras här i Sverige. Som illustreras i figurerna 16-18 har kollektivtrafikoperatörer runt om i världen lanserat offentliga kommunikationskampanjer för att visa medvetenhet om problemet efter #MeToo-rörelsen, andra, i städer runt om i det ”globala söder”, har aktivt arbetat med dessa frågor i decennier, bland annat med drastiska åtgärder, som ibland endast involverar kvinnor. Se exemplen som lyfts fram av Hanson (2019) i städer i Nordamerika men också intressanta exempel på mindre kommuner i Sverige.

Idag i Sverige är flera olika aktörer ansvariga för att en given resa blir trygg från dörr till dörr. Kommuner, transportoperatörer, fastighetsförvaltare, säkerhetsföretag, poliser och andra aktörer har ansvar för olika delar under resan. Ansvar ligger också på instanser som tar emot anmälningar, så att resenärerna upplever att deras utsatthet tas på allvar. Man kan registrera brott och andra händelser, inklusive sexuella brott till Stockholms Lokaltrafiks Trygghetscentral. Det finns ett trygghetsnummer (020 120 25 25) och centralen är öppen dygnet runt, året runt. Som det står på SLs hemsida har ”operatörerna, som tar emot samtalet, tillgång till ordningsvakter och trafikledare i kollektivtrafiken och kan snabbt skicka personal till där det behövs”. Idag registrerar man sexuella trakasserier under flera rubriker som till exempel sexuellt ofredande. Även om dessa åtgärder existerar görs inte mycket för att ta itu med problemet delvis eftersom det dagliga arbetet för yrkesverksamma har lite fokus på sexuell brottslighet.

Det finns en betydande underrapportering av incidenter med sexuella trakasserier. Som ett exempel har det registrerats 3914 incidenter av ofredande hos Stockholms Lokaltrafik mellan 2009 och 2019, detta utgör 1,22% av de totala händelserna (brottslighet och social störning) (1 händelse per dag över 100 tunnelbana stationer). När man tittar på timvariationer är resenärer mer sårbara för ofredande efter lunchtimmar där det gradvis ökar till 20.00, innan

det minskar och toppar igen rejält under 2:00 - 4:00 på natten. Det finns stora variationer mellan vardagar och helger. Händelserna är indelade i två kategorier, mot personal och passagerare, men med denna grova kodning vet vi dock inte om det är tafsande eller verbala sexuella trakasserier (Tabell 3).

Tabell 3 – Fall av ofredanden vid tågresande, fokus på tunnelbanepassagerare 2009-2019

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ofredad personal	8	94	58	89	79	54	64	52	68	46	10
Ofredad resenär	15	223	244	306	344	317	430	423	430	471	89
Grand Total	23	317	302	395	423	371	494	475	498	517	99

Källa: Stockholm Lokaltrafik, 2019.

Det är viktigt att tryggheten lokalt på stations- eller hållplatsnivå är känd då olika faktorer kan påverka tryggheten på olika platser, så de åtgärder som behövs kan variera beroende på plats. Vårt resultat visar att rädsla för brott samt antal och typer av sexuella brott och trakasserier varierar beroende på olika typer av transportmiljö samt under resans gång.

I ett dynamiskt system varierar trygghetsupplevelsen från gång till gång. Det är t ex skillnad mellan upplevelsen dag och natt, vilket gör det viktigt att mäta dag och natt separat**.** I Sverige innebär också årstiderna stora variationer i vegetation, vilken spelar roll exempelvis för sikten, ljus och snö. På vintern när det är mörkt stora delar av dygnet kan till exempel belysningen vara en viktigare faktor än på sommaren, medan å andra sidan risken att stöta på berusade personer på vissa ställen kan vara större på sommaren när fler vistas ute under längre tider.

Den internationella litteraturen visar att det inte finns ett enda initiativ som helt behandlar oönskat sexuellt beteende och sexuella brott i transitmiljöer. Vissa sätt att hantera problemet måste förändra hur pojkar och flickor utbildas, det vill säga långsiktiga förändringar av samhällsnormerna vilka ger olika villkor för män och kvinnor. Dessa förändringar är viktiga men ligger långt utanför omfattningen av denna studie. I nästa avsnitt fokuserar vi på förändringar som är relaterade till transitmiljön istället för att helt fokusera på offer och gärningsmän.



Figur 16 - Exempel på en kampanj för att uppmuntra åskådare att rapportera sexuella brott i tunnelbanan. ‘Alla tunnelbaneresenärer mot sexuellt ofredande’ (E todos os usuários do metrô contra o abuso sexual).

North American Transit's Approach to Personal Security and Awareness*

King County/Seattle
Metropolitan King County (Seattle Region) launched a public facing communications campaign in April 2018 to coincide with the National Sexual Assault Awareness month. They developed a strong partnership with the King County Sexual Assault Resource Center (KCSARC) to assist with our campaign and support of crime victims.

WMATA
WMATA partnered with Collective Action for Safe Spaces (CASS) years ago. WMATA has a robust ad campaign on both bus and rail. Additionally, they have established an email that riders can report harassment directly to office of the Chief of Police. They track the number of occurrences and report these numbers on a quarterly basis.

Los Angeles - LA
Approximately three years ago, Metro conducted a ridership survey and found that nearly 22 percent of riders had experienced sexual harassment while riding the system. Metro immediately ramped up efforts to reduce these numbers and partnered with Peace Over Violence, a victim rights advocacy organization in L.A. County, as well as their law enforcement partners, to introduce the "It's Off Limits" campaign. The campaign encouraged victims of sexual harassment to contact police and was advertised on 2,200 buses and 400 train cars, in addition to distributing informational cards throughout the system. Subsequent surveys of the ridership indicated sexual harassment reported by riders decreased from 22 percent to 15 percent. Metro has also implemented cell service in Red/Purple Line stations in downtown Los Angeles, increased video surveillance and monitoring of the transit system and added provisions to the Metro Code of Conduct to specifically prohibit many different types of harassment.Additionally, Metro announced a one-year pilot program for a 24-hour sexual harassment counseling hotline. The hotline is staffed by counselors from Peace Over Violence, an organization which has 45 years of experience counseling victims of sexual abuse in Los Angeles County, and they are trained to address incidents that occur on the transit system.Metro and its law enforcement partners take reports of sexual harassment very seriously. The LA Sheriff Department's Transit Services Bureau deputies are equipped to provide victims with the resources necessary to help the victims of sex crimes and sexual harassment. LA partners with Metro and Peace Over Violence in saying "it's not OK."

MTPD - Twin Cities
MTPD – Twin Cities has been working on these types of incidents for the past two years. They included questions in their customer survey and found 14-15% report rate.

Toronto Transit Commission (TTC)
On September 6, 2017 the Toronto Transit Commission (TTC) launched a bold campaign and mobile app as part of our commitment to combat harassment in all forms, including sexual assault, and to enhance public safety while riding the TTC.Titled 'This is Where…', the campaign confronts different kinds of harassment through a series of real-life customer encounters, including sexual harassment and harassment based on gender identity, ability and race.Harassment in public places, including on public transit, is regrettably far too common. The TTC believes that identifying, acknowledging and owning the problem is the first step in stopping it. It's another way the TTC and our partners at the Toronto Police Service are working together to make an already safe system even safer.The TTC is also taking on these issues through the SafeTTC app.The free app is available for Apple and Android-powered devices and offers users the ability to report numerous non-emergency activities such as harassment, safety concerns and suspicious activities. In the event of an emergency requiring immediate police, fire or medical assistance, the TTC advises customers to use the familiar yellow emergency alarm on their trains, call 9-1-1 or alert a uniformed TTC Special Constable or other TTC employee.

Figur 17 – Exempel på kampanjer för personlig säkerhet och medvetenhet i Nordamerika.

Det här är nattstopp – Exempel från Kalmar
Nattstopp är en möjlighet för dig som reser ensam att själv få stiga av mellan två ordinarie hållplatser längs bussens linjesträckning där du känner dig trygg. För alla som reser själv efter klockan 21.00 på kvällen kan begära nattstopp, för ett tryggare resande. Nattstopp erbjuds i hela Kalmar län längs bussens vanliga linjesträckning, till och med sista turen. Bussföraren avgör om det är trafiksäkert för dig att kliva av på önskad plats, mellan två ordinarie hållplatser.

Hur funkar det? *Begär nattstopp senast vid hållplatsen innan, men allra helst redan vid påstigning, av bussföraren. Är det trafiksäkert släpps du av vid framdörren hos föraren. Det är bara du som kliver av.*
Källa: https://www.kalmarlanstrafik.se/reseinformation/nattstopp/

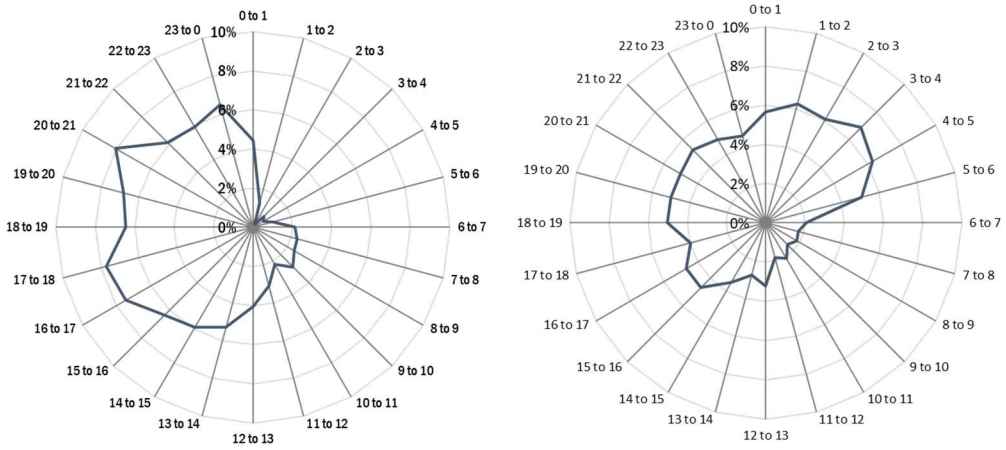
Figur 18 – Ett exempel på fokus på hela resans perspektiv – Exempel från Kalmar.



7. Rekommendationer

Vad behövs i Stockholm? Nedan föreslår vi en handlingsplan som syftar till att maximera användningen av kollektivtrafik av alla, det kräver en utvidgning av den nuvarande transiteringssäkerhets- och säkerhetspolitiken i transitmiljöer för att tillgodose behoven hos alla passagerare, särskilt kvinnor som främsta mål för sexuella transitbrott. Förslag involverar relativt aktiva åtgärder (kort sikt) medan andra kräver långsiktigt samarbete som planerade lokala åtgärder för säkerhet och mobilitet kopplade till FN:s hållbara utvecklingsmål 2030 (UN, 2019), för lika möjligheter oavsett kön och social hållbarhet i städerna.

1. **Detaljerat kodningssystem för rapportering av sexuell brottslighet i transitmiljöer**. De nuvarande metoderna för kodning tar inte hänsyn till spektrumet av sexuell brottslighet, från allvarliga brott som våldtäkt till tafsande och andra handlingar som stalking, tvångshandlingar och verbala kränkningar (t.ex., oönskade sexuella kommentarer). Man behöver ett kodningssystem som visar vad, var och när saker händer i kollektivtrafikmiljöer. Se Figur 1 för en lista över beteenden som är förknippade med fysiska, verbala och ickeverbala sexuella transitbrott. För att kunna arbeta med prevention mot sexuella trakasserier och sexuella brott är det viktigt att vara brottsspecifik, platsspecifik, tidsspecifik, konstextspecifik. Om man tittar på när ofredande sker ser man idag att det finns stora variatorer mellan vardagar och helger men också under dagen (Figur 19). Utan detta mikroperspektiv missar man möjligheter att jobba systematiskt med ett problem.
2. **En uppsättning kampanjer för att öka samhällets medvetenhet om problemet med sexuella brott i resemiljö**. Transportoperatörer runt om i världen har betonat åskådares roll i processen att registrera sexuellt brott i offentliga rum. Fallet med Sao Paulos tunnelbana eller Paris kan användas som exempel (se Ceccato och Paz, 2017 och Ceccato, 2017).
3. **Övergripande brottsförebyggande åtgärder inklusive sexuell brottslighet.** Att rapportera sexuella brott i resemiljö är viktigt, men det är lika viktigt att ha en långsiktig plan för att hantera dem. Rapportering av sexuellt våld kan ge oväntade resultat om transportoperatörer inte tar bevis på allvar och försöker begränsa problemet. Erfarenheter från transportoperatörer runt om i världen visade att kvinnor och andra utsatta transittgrupper slutar rapportera dessa brott om de märker att deras rapporter inte tas på allvar och leder till åtgärder för att förebygga nya fall av brott.
4. **Vikten av interaktion mellan människor och transitmiljö.** Stadsplaneringen behöver ta hänsyn till de grupper som känner sig mest otrygga, var och när de är rädda. För resenärerna är känslan av personlig kontroll i den fysiska miljön viktig för känslan av trygghet och brist på kontroll är kopplad till hjälplöshet och psykologiskt lidande. Miljöerna behöver utformas, inte bara utifrån funktionalitet utan även utifrån hur de upplevs, kognitivt och emotionellt. Tidigare erfarenheter av brottsprevention i Sverige har visat att åtgärder måste skräddarsys till varje kontext och spegla ett engagemang av olika lokala grupper för att kunna fungera. I det kan man ta hänsyn till hur man som individ idag försöker undvika brott och hur transitoperatörer också tydligt kan bidra.
5. **Design och miljö.** Ta reda på var problemet ligger och hantera det - Vanliga försiktighetsåtgärder för studenterna har varit att de undviker vissa stationer och hållplatser, men vilka är de? Vad ska man göra för att kunna förbättra säkerhet och trygghet på dessa platser? Att platserna ligger isolerat, med tecken på dålig social kontroll, har dålig belysning, underhåll och är tomma är otrygghetsfaktorer som studenterna rapporterar i den här studien. Sådana faktorer bör inte vara svåra att åtgärda!



(a) (b)

Figur 19 – Antalet av fall av ofredande under vardagarna (a) och på helgen (b).
Källa: Stockholm Lokaltraffik, 2019.

6. **I Stockholm ser vi att sexuell viktimisering sker under hela resan**. Bland studenterna från Stockholmsurvalet, angav 88% av dem som varit utsatta för sexuell brottslighet vid resa att de utsatts under själva färden (i bussen eller i vagnen), 60% av dem förklarade att brottet skedde på stationen och 55% meddelade att det sexuella brottet inträffade på väg till / från stationen.
7. **"Vem som ansvarade för vad" är en stor utmaning när man vill se till att alla resenärer känner sig trygga från dörr till dörr**. Långsiktig satsning på samarbete mellan intressenter - Det finns fortfarande "en grå-zon" i planering som måste tas bort genom ett bättre, välfungerande samarbete på regional och lokal nivå. Det "poppar upp" intressanta och bra exempel på praktiska arbeten i Stockholmsområdet där tunnelbanestationer och dess omnejd har spelat en viktig roll (se till exempel i nuvarande arbete i Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning).
8. **Brott och oro för brott är olika fenomen**. Att en station är kriminogen innebär inte nödvändigtvis att den upplevs som otrygg, och vice versa. För att kunna angripa problemen måste experter komma ihåg att det ofta inte är grundorsakerna till brottslighet som skapar osäkerhet bland resenärer i en station, även om de kan ha liknande utlösande faktorer. En dåligt underhållen gångbana som sammanbinder en individs hem med en busshållplats kan felaktigt uppfattas som otrygg även om inga brott inträffar där. Detta faktum har stora följdverkningar på både forskning och praktik. Polisen jobbar mest brottspreventivt medan trygghetsvärdar ser till att folk känner sig trygga.
9. **Garantera trygghet för alla.** Det är tydligt i vår forskning liksom i tidigare forskning, att den upplevda tryggheten i hög grad skiljer sig åt beroende på kön. I Sverige säger nästan hälften av alla kvinnor i socialt utsatta områden (48 procent) att de är otrygga på kvällstid, i jämförelse med kvinnorna i andra områden (30 procent) visar statistiken från 2017 (BRÅ, 2018). Som vi visar i rapporten sprider sig rädsla ojämnt i bostadsområden och på väg till kollektivtrafik. Olika resenärsgrupper behöver också tillfrågas när kommuner och andra intressenter gör trygghetsundersökningar.
10. **Investera i forskning i resemiljöer och skräddarsydd utbildning för dem som arbetar med resenärer i transitmiljöer, med en socialt inkluderande agenda** (inklusive ålder, etnicitet, kön och könsstatus-LBQTGI-grupp, olika individuella funktionsnedsättningar). Medpassagerare som kan bli åskådares och deras roll är också

relevant att klargöra i dessa policyer, men också skräddarsydd forskning som kan få tillgång till "vad som fungerar" och "vad som inte fungerar" för att förebygga brottslighet i transitmiljöer.

Styrning och trygghet

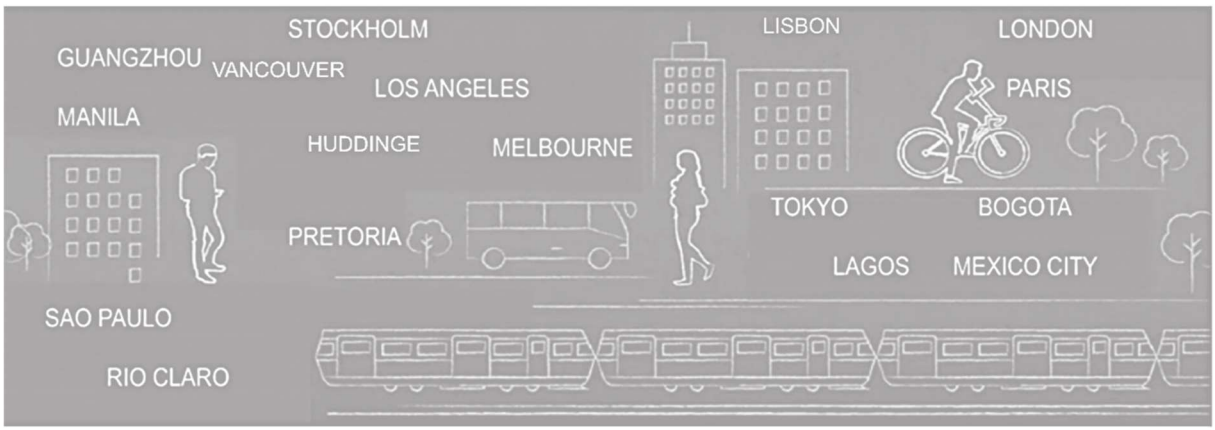
Resenärer måste känna sig trygga under hela resan. Ett hållbart samhälle kräver att alla aktörer är med och arbetar mot samma mål, dvs att öka användningen av kollektivtrafik. Nedan listar vi de största utmaningarna som vi har idag för att uppnå dessa mål:

- **Sexualbrott i kolletivtrafik är ett osynligt problem** – Kan vi skapa en handlingsplattform (på kort sikt) för att göra problemet mer synligt än det är idag. Idag vet vi inte hur många sexuella brott vid resor som förekommer. En diskussion om huruvida en icke-könsneutral politik för leverans av tjänster är önskvärd.
- **Djup kunskap om trygghet på väg saknas** – **"**Vad fungerar" och "vad fungerar inte" i brottsförebyggande arbete? Kan vi identifiera de mest problematiska stationerna eller busshållplatserna som traditionellt är problematiska? Och när? Det finns ett behov att skapa ett åtgärdsprogram som koncentrerar sig på de mest problematiska stationerna eller busshållplatserna och deras omnejd.
- **Nuvarande samarbetsformer brister** – Hur kan vi förstärka det pågående lokala och regionala samarbetet mellan kommuner, transportoperatörer, säkerhetsverksamheter och yrkesgrupper? Synliggöra exemplen som fungerar.
- **Sexuellt våld kräver ett holistiskt synsätt** transportoperatörer, polis, kommuner och kvinnoorganisationer i Sverige (t.ex. Kvinnojouren) bör vara engagerade i våldsproblemet på offentlig plats. Finns det utrymme för det civila samhället och icke-statliga organisationer att delta i denna process för medvetenhet och åtgärder mot brott på offentliga platser?
- **Oklart vilka möjligheter vi har idag och framtiden** – Hur kan nuvarande och ny teknik såväl som nya framsteg inom transport (t.ex. mikromobilitet, mobilitet som en tjänst - MaaS, drönare, Body Worn Cameras-BWC: er, Uber, appar osv) leda till säkrare miljöer för kvinnor? Hur kan de användas för att öka användningen av kollektivtrafik?

På kort sikt, om man tar den fysiska miljön, kan design av transitfordon, stopp och system, som föreslagits av Loukaitou-Sideris (2016, s. 559), bidra till komfort och upplevd säkerhet för alla resenärer, särskilt kvinnor. Hon illustrerar genom att föreslå att "placering av busshållplatser på ställen som underlättar naturlig övervakning, samt god belysning, gör väntan på bussen mindre stressande". Därför kan några av rekommendationerna i denna rapport också vara en utgångspunkt för att göra resan säkrare för yngre resenärer.

På lång sikt finns det ett behov av att tänka om när det gäller utbildningen för dem som planerar, bygger och förnyar stadsmiljöer, såsom arkitekter, ingenjörer och stadsplanerare. Kurser kan vara till hjälp men räcker kanske inte (Keddy, 2015). Förhållandet mellan kvinnors viktimisering och rädsla för brottslighet i transitmiljöer bör läras ut till studenterna, så att framtida yrkesverksamma får en känslighet för könsbaserade faktiska faror för personlig säkerhet och upplevd säkerhet—som båda utgör ett hot för rörlighet och social hållbarhet.

Trots begränsningarna har denna sammanställning gjort ett försök att ge exempel på rekommendationer som är anpassade till Stockholms kontext. För rekommendationer gällande sexuella trakasserier och brottslighet i transitmiljö i andra stads- och kontexter, se bilagan.


STOCKHOLM
GUANGZHOU
VANCOUVER
LOS ANGELES
MANILA
HUDDINGE
MELBOURNE
PRETORIA
SAO PAULO
RIO CLARO
LISBON
LONDON
PARIS
TOKYO
BOGOTA
LAGOS
MEXICO CITY

8. Bilaga

Bilaga – Recommendations to respond to sexual transit crime

Appendix 1 - Recommendations from the 18 cities in the study

Design

- First/last mile transit connections: Well-lit, well-maintained routes
- Good lighting at bus stops and station platforms
- CCTV cameras
- Digital timetables
- Bus stop placement near people and activities, allowing natural surveillance
- Bus/ bus stop design

RESEARCH

- Develop appropriate methodologies for data collection
- Examine harassment at different settings of the transit environment
- Understand how it affects different subgroups
- Examine the impact of new technologies on women's safe travel
- Disseminate findings beyond academia

POLICY

- Public education campaigns at schools against harassment
- Public outreach campaigns at social and print media and signage on buses and trains against sexual harassment
- Clear, easy protocol for reporting harassment incidents
- Strict penalties for perpetrators
- Improve transit frequency during rush hour to reduce bus overcrowding
- Bus driver, transit staff training

Appendix 2 - Recommendations by Gekoski et al. (2015, p. 53) by compiling a vast number of studies:

(a) increased surveillance in the form of extra transport staffing and police (both uniformed and plain clothes), as well as technological surveillance such as CCTV;

(b) crime prevention through environmental design (CPTED) measures such as increased visibility, lighting, alarms, phones, and good maintenance of transport facilities;

(c) alternative means of reporting such as the use of hotlines, texting, and phone apps;

(d) awareness campaigns through advertising, grassroots actions, and online platforms; and

(e) use of new technologies such as smartphone apps to report incidents, track passengers, record experiences, and create maps of offending hotpots.

Appendix 3 - Recommendations by Ceccato (2017) by compiling suggestions from 8 studies from a special issue on Women's transit safety:

(a) Improving physical environment and technological solutions

- installing CCTV and surveillance, emergency phones, and underground Wifi (Natajaran et al.)
- designing harassment-free, safe environments, design of streets and pedestrian walkways (Natajaran et al.)
- lighting and guardianship could be improved in transit environment at these specific hours to make up for the poorly lit areas(Vanier and Jubainville)
- transport agencies could consider adjusting the size of carriages according to passenger density for peak and off-peak hours (Vanier and Jubainville)
- instating prevention measures to combat sexual harassment and/or sexual violence in the metro (CCTV, guards) which take into account that these offences show distinct temporal peaks that correspond to people's daily routine activities (Ceccato and Paz)
- using ICT technologies and social media to faster inform passengers and report problems (Ceccato and Paz)
- CCTV cameras or additional security personnel will have a significant impact on the problem (Tripathi et al.)

(b) Strengthening social control and management

- increasing the number of safety agents to improve perceived safety in empty carriages (Vanier and Jubainville)
- increasing guardianship at specific locations or specific times where maximum harassment takes place (Tripathi et al.)
- increasing human guardianship at particular times of the day/night (Jubainville and Vanier)
- establishing joint safety initiatives directed at women's safety together with police stations, including women's police stations, where they exist (Ceccato and Paz)
- encouraging drivers and other passengers to intervene when a woman or girl seeks help (Lea et al.)

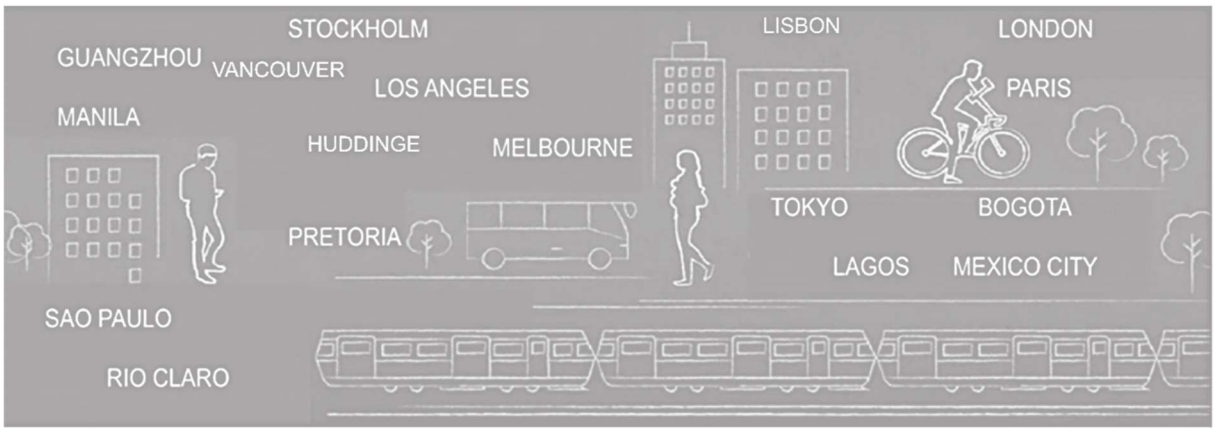
(c) Creating campaigns and policy frameworks;

- public transport authorities could launch awareness campaigns against incivilities (Vanier and Jubainville)
- providing emergency call numbers and easy access to reporting (Natajaran et al.)
- sharing strategies and getting institutions, organisations and the public at large to work together to reduce the incidence of violence against women (especially women with disabilities) on public transport (Iudici et al.)
- creating special programs focused on particular problem areas - central stations, for example, at particular times (Ceccato and Paz)
- implementing specific policies to give these vulnerable users more travel choices, or make them safer in the transit environment (Jubainville and Vanier)
- providing assurance to women and girls who are faced with sexual harassment or assault while riding on public transport (or witnesses of such) that it is 'acceptable to make a scene' (Lea et al.)
- ensuring that fellow passengers can be a valuable source of additional surveillance and reporting (Ball and Wesson)
- making sure that transport providers create victim support systems to increase women's willingness to report when something happens (Ceccato and Paz)

• establishing clear government guidelines for allocating specific areas of responsibility for ensuring passenger safety to various public and private agencies involved in the provision, maintenance and security of various public transports (Tripathi et al.).
- the guidelines should also lay down the framework whereby responsible agencies are charged with identifying vulnerabilities in the public transport system that facilitate sexual harassment, and putting in appropriate preventive measures (Tripathi et al.).
- the framework should specify mechanisms to ensure coordination and information sharing between the police, transport providers, and interested NGOs in the area of security provision (Tripathi et al.)
• avoiding one-size-fits-all solutions to the problem of women's avoidance behaviour in public transport for safety reasons. Instead tailor solutions to women's specific needs (Jubainville and Vanier)

(d) Reporting and improving knowledge basis
• carrying out extensive victimisation surveys to assist the efforts of public and law enforcement authorities in concentrating their efforts at targeting scarce resources most effectively (Tripathi et al.)
• widening the focus of reporting unwanted sexual behaviours (Ball and Wesson)
• investigating women's avoidance behaviour in public transport to identify and address the needs of these users (Jubainville and Vanier)
• improving data quality, e.g. when reports are made, more information needs to be obtained on the conditions surrounding the crime (Iudici et al.)
• The reluctance of 'bystanders' to act is not well understood. Further consideration to the bystander perspective is needed. Such information would be valuable to help develop further initiatives and may further contribute to 'what works' in the reduction of unwanted sexual behaviours (Ball and Wesson)
• improving understanding of the barriers to tackling problems of women's safety while in transit using 'a whole journey approach' and incorporating women's voices and views into transport services policies (Ceccato and Paz)

(e) Promoting transit safety as individual right
• considering women's safety in transit as an individual right, by taking differences in women's needs into account when providing transportation services (Ceccato and Paz, Iudici et al.)
• ensuring that transport providers fulfil minimum standards of service provision via contractual obligations (Tripathi et al.)
• the department for transport (or its equivalent) taking responsibility for liaising with law enforcement to ensure women are provided with adequate protection – this includes measures like background checks on transport staff in sensitive positions (Tripathi et al.)
• creating additional avenues whereby women can go and get support other than reporting to the police, such as NGO's, women's groups (Ceccato and Paz)
• changing education of those who plan, build and renew city environments. The relationship between women's fear of crime, victimisation and public space should be taught to students of architecture, sensitizing future architects to gender-based actual threats to personal security (Ball and Wesson).



9. Referenser

BALL, K. S. & WESSON, C. J. 2017. Perceptions of unwanted sexual behaviour on public transport: exploring transport density and behaviour severity. *Crime Prevention and Community Safety*, 19, 199-210.

BRÅ – Brottsförebyggande rådet. 2018. *Utvecklingen i socialt utsatta områden i urban miljö 2006–2017: En rapport om utsatthet, otrygghet och förtroende*. Stockholm: BRÅ. [Accessed 9 July 2019].

BRÅ – Brottsförebyggande rådet. 2019. The Swedish national Crime Victims Survey 2018 [Online]. Stockholm: BRÅ. Available: https://www.bra.se/statistik/statistik-utifran-brottstyper/valdtakt-och-sexualbrott.html [Accessed 9 July 2019].

CECCATO, V. 2013. *Moving safely: crime and perceived safety in Stockholm's subway stations*, Plymouth, Lexington.

CECCATO, V. 2017a. Women's transit safety: making connections and defining future directions in research and practice. *Crime Prevention and Community Safety*, 19, 276-287.

CECCATO, V. 2017b. Women's victimisation and safety in transit environments. *Crime Prevention and Community Safety*, 19, 163-167.

CECCATO, V. & LOUKAITOU-SIDERIS, A. forthcoming. *Transit Crime and Sexual Violence in Cities: International Evidence and Prevention*, London, Routledge.

CECCATO, V., NÄSMAN, P. & LANGEFORS, L. forthcoming. Sexual violence in public transportation in Stockholm, Sweden: The influence of individual and environmental factors. (Submitted).

CECCATO, V. & PAZ, Y. 2017. Crime in São Paulo's metro system: sexual crimes against women. *Crime Prevention and Community Safety*, 19, 211-226.

CECCATO, V., WIEBE, D. J., ESHRAGHI, B. & VROTSOU, K. 2017. Women's Mobility and the Situational Conditions of Rape: Cases Reported to Hospitals. *Journal of Interpersonal Violence*, https://doi.org/10.1177/0886260517699950.

COULTER, R. W. S., MAIR, C., MILLER, E., BLOSNICH, J. R., MATTHEWS, D. D. & MCCAULEY, H. L. 2017. Prevalence of Past-Year Sexual Assault Victimization Among Undergraduate Students: Exploring Differences by and Intersections of Gender Identity, Sexual Identity, and Race/Ethnicity. *Prevention Science*, 18, 726-736.

D'ARBOIS DE JUBAINVILLE, H. & VANIER, C. 2017. Women's avoidance behaviours in public transport in the Ile-de-France region. *Crime Prevention and Community Safety*, 19, 183-198.

DAVIS, A. Y. 1981. *Women, race & class*, New York, Vintage.

DE COSTER, S. & HEIMER, K. 2016. Choice within constraint: An explanation of crime at the intersections. *Theoretical Criminology*, 21, 11-22.

DYMEN, C. & CECCATO, V. 2012. An international perspective of the gender dimension in planning for urban safety. In: CECCATO, V. (ed.) *The urban fabric of crime and fear*. Dordrecht, Heidelberg, New york, London: Springer.

GARDNER, N., CUI, J. & COIACETTO, E. 2017. Harassment on public transport and its impacts on women's travel behaviour. *Australian Planner*, 54, 8-15.

GEKOSKI, A., JACQUELINE, M., GRAY, M. H., HORVATH, S. E., ALIYE, E. & ADLER, J. 2015. *'What Works' in Reducing Sexual Harassment and Sexual Offences on Public Transport Nationally and Internationally: A Rapid Evidence Assessment*. . In: TRANSPORT, B. T. P. A. D. F. (ed.). London, UK. Available: https://www.mdx.ac.uk/__data/assets/pdf_file/0019/155800/What-Works-in-Reducing-Sexual-Harassment-and-Sexual-Offences-on-Public-Transport-Nationally-and-Internationally.pdf [Accessed 9 July 2019].

GRAY, F. V. 2018. *The Right Amount of Panic: How women trade freedom for safety*, Bristol, Policy press.

HANSON, P. 2019. North American Transit's Approach to Personal Security and Awareness. *6th International Conference on Women's Issues in Transportation (WIiT 2019)*. Irvine, USA.

IUDICI, A., BERTOLI, L. & FACCIO, E. 2017. The 'invisible' needs of women with disabilities in transportation systems. *Crime Prevention and Community Safety,* 19, 264-275.

KASH, G. 2019. Always on the defensive: The effects of transit sexual assault on travel behavior and experience in Colombia and Bolivia. *Journal of Transport & Health*, 13, 234-246.

KEDDY, K. 2015. Safety is just a thing men take for granted'': Teaching a spatial vocabulary of equality to architecture students. *Atlantis: Critical Studies in Gender, Culture & Social Justice*, 37, 39–53.

LEA, S. G., D'SILVA, E. & ASOK, A. 2017. Women's strategies addressing sexual harassment and assault on public buses: an analysis of crowdsourced data. *Crime Prevention and Community Safety*, 19, 227-239.

LOUKAITOU-SIDERIS, A. Is it safe to walk here? *Research on Women's Issues in Transportation*. Conference Proceedings, 2004.

LOUKAITOU-SIDERIS, A. 2012. Safe on the Move: The Importance of the Built Environment. In: CECCATO, V. (ed.) *The Urban Fabric of Crime and Fear*. Springer Netherlands, pp 85-110.

LOUKAITOU-SIDERIS, A. 2014. Fear and safety in transit environments from the women's perspective. *Security Journal,* 27, 242-256.

LOUKAITOU-SIDERIS, A. Transit safety: Looking back and forward. In: CECCATO, V., ed. Crime and fear in public places: A conference on indvidual's right to safe public places 2018 Stockholm. KTH Royal institute of Technology, 14.

LUBITOW, A., CARATHERS, J., KELLY, M. & ABELSON, M. 2017. Transmobilities: mobility, harassment, and violence experienced by transgender and gender nonconforming public transit riders in Portland, Oregon. *Gender, Place & Culture*, 24, 1398-1418.

MADAN, M. & NALLA, M. 2015. Sexual Harassment in Public Spaces: Examining Gender Differences in Perceived Seriousness and Victimization. *International Criminal Justice Review*, 80-97.

MOREIRA, G. & CECCATO V. 2019. Gendered mobility and violence in the São Paulo metro, Brazil. *Urban Studies* (in press).

MORGAN, R. & SMITH, M. J. 2006. Crimes against passengers: Theft, robbery, assault and indecent assault. In: SMITH, D. B. C. M. J. (ed.) *Secure and tranquil travel: Preventing crime and disorder on public transport*. London: Jill Dando Institute of Crime Science.

NATARAJAN, M., SCHMUHL, M., SUDULA, S. & MANDALA, M. 2017. Sexual victimization of college students in public transport environments: a whole journey approach. *Crime Prevention and Community Safety*, 19, 168-182.

POTTER, H. 2015. *Intersectionality and criminology: Disrupting and revolutionizing studies of crime*, Abingdon, Oxon, Routledge.

SMITH, M. J. & CLARKE, R. V. 2000. Crime and Public Transport. *Crime and Justice*, 27, 169-233.

SOCHOR, J. 2015. Enhancing Mobility and Perceived Safety via ICT: The Case of a Navigation System for Visually Impaired Users. In: CECCATO, V. & NEWTON, A. (eds.) *Safety and Security in Transit Environments: An Interdisciplinary Approach*. London: Palgrave Macmillan UK.

SOMMERS, M. S., ZINK, T., BAKER, R. B., FARGO, J. D., PORTER, J., WEYBRIGHT, D. & SCHAFER, J. C. 2006. The Effects of Age and Ethnicity on Physical Injury from Rape. *Journal of Obstetric, Gynecologic & Neonatal Nursing*, 35, 199-207.

UN – United Nations. 2019. The Sustainable Development Goals [Online]. New York. Available: https://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals/, [Accessed 9 July 2019].

WHITZMAN, C. 2007. Stuck at the front door: Gender, fear of crime and the challenge of creating safer space. *Environment and Planning A,* 39, 2715–2732.

UN-WOMEN. 2017. Safe cities global initiatives [Online]. Available: www.unwomen.org [Accessed 9 July 2019].



Säkraplatser Nätverk