



Kan vi planlægge tryghed?

Har du nogensinde følt dig utryg ved at stå alene på en togstation efter mørkets frembrud? Så er du ikke alene. Undersøgelser viser, at mange passagerer i den kollektiv trafik oplever stationer og stationsområder som utrygge. Der er bestemte træk i byplanlægningen omkring S-togsstationer, som er sammenhængende med passagerernes oplevelse af tryghed på perronen. Den viden kan vi bruge til at skabe tryghed – og måske få flere til at vælge den kollektive trafik til.

Af arkitekt, erhvervs PhD Sofie Kirt Strandbygaard, DTU

Hvis jeg ikke var på et påkrævet feltarbejde med min Ph.d., var jeg stukket af for længe siden. Klokken er 21 på en novemberaften, og tunnelen foran mig er mørk, jeg kan ikke se, om nogen er på vej herved, for vejen udenfor har en skarp vinkel og skrånere op mod boligområdet længere væk. På begge sider af mig er tæt buskads, og gadebelysningen lyser midten af vejen op og efterlader resten i mørke. Der er affald i buskadset og tags på væggene. Her er ingen, og jeg er utryg, som jeg står og fumler med kamerastativet.

'Jeg forstår ikke, hvad din forskning går ud på, Sofie. Her er da ikke så slemt?' Min mand Mogens dukker ud af mørket. Han har indvilliget i at tage med, fordi jeg var utryg ved at tage rundt på S-togsstationer i forstæderne og tage natfotos alene. Mogens er mand, høj og stærk, hvilket gør ham

mindre sensibel overfor utryghed. Han er dermed også et konkret eksempel på, hvor forskelligt vi oplever byrum, og hvad det betyder for vores mobilitet. Jeg – og andre mere frygtsomme personer – har nemlig undgåelsesadfærd, det vil sige, at vi planlægger vores liv, så vi for eksempel undgår at skulle tage S-toget alene efter mørkets frembrud.

Helt konkret viser København Kommunes Tryghedsundersøgelse¹ fra 2020, at 17% af de adspurgte borgere føler sig utrygge omkring togstationer, og 79 % er ifølge Passagerpulsens² undersøgelse fra 2019 nogle gange eller altid utrygge ved at stå på togstationer efter mørkets frembrud. Generelt er kvinder mere frygtsomme end mænd, men også fysisk eller socialt udsatte borgere føler sig udsatte. Men hvorfor er folk mere utrygge på og omkring stationer

end i andre offentlige rum? Det er relevant at se nærmere på, der er nemlig mange gode grunde til at få flere borgere over i den kollektive trafik, heriblandt øget social sammenhængskraft, reduktion af udledning af CO₂ og trængsel på vejene. Men hvis vi skal have flere til at vælge den kollektive trafik til, så kræver det måske, at rejseformen opleves som både tryk og attraktiv.

Sammenhængen mellem byplanlægning og utryghed på stationer

I min forskning har jeg undersøgt sammenhængen mellem det byggede miljø omkring S-togsstationer og ni års passagermålinger af tryghed på stationerne. Her kan man se en tydelig sammenhæng mellem byrummets udformning omkring stationen og passagerers oplevelse af tryghed.



København Kommunes Tryghedsundersøgelse fra 2020 viser, at 17% af de adspurgte borgere føler sig utrygge omkring togstationer. Lys og indretning er helt afgørende for oplevelsen. Fotos: Sofie Kirt Strandbygaard

Specielt de mest åbne byområder med god plads til bilinfrastruktur og parkering, med få aktive facader i gadeplan og brudte facaderækker, havde et sammenfald med utryghed. Selv efter at have taget højde for forskelle i indkomst, en stærk socioøkonomisk indikator, var oplevelsen af utryghed blandt passagerer større her end andre steder.

De førnævnte byrum har flere karakteristika, som kriminalpræventive praksis kæder sammen med oplevelsen af utryghed. Det omhandler indikation af ejerskab, territorialitet, afgrænsning af rum, overblik og andre parametre, som hænger sammen med vores evne til at aflæse det byggede miljø.

En stærk international planlægningstendens er Transit Orienteret Byplanlægning (TOB), som baserer bydannelse på kollektiv trafik. TOB har inkluderet kriminalpræventive strategier og understøtter aktivitet i stationsområdet med vægt på æstetik, belysning, aktive facader og en blanding af kommercielle interesser og lokale initiativer. Her er stationen centrum for tæt by. Grundlæggende er konceptet en moderne version af grundtanken bag stationerne i Fingerplanen, men med fokus på oplevelsen af det byggede miljø omkring stationerne. Det er interessant at se på danske stationer igennem en TOB-analyse, for her bliver det tydeligt, at specielt byrummet

mellem stationen og det byområde, den servicere, er udfordret.

Et kerneområde der falder mellem to stole

Ifølge TOB skal en togstation integreres helt i det byområde, den servicere. Det er ikke tilstrækkeligt at udleje et lokale til en frisør eller foliere en gangtunnel for at skabe opbakning til kollektiv transport, stationen skal have direkte kontakt til aktive byrum og helst tænkes som et centrum for byens funktioner.

I Danmark er transport og by håndteret som adskilte enheder: DSB og Banedanmark er sat i verden for at køre tog og vedligeholde systemet, og byrummet omkring stationen varetages af andre, ofte den lokale kommune. Her falder bindeledet til den kollektive transport ofte mellem to stole, fordi de to ikke bliver tænkt og forvaltet som en enhed. Mange stationsnære byområder kræver en større omlægning og fortætning af by for at få integreret den kollektive trafik. Opgradering af stationsforpladser og adgangsveje kan også være en udfordring, da det kræver at parterne, DSB, Banedanmark og den lokale kommune, har penge til projektet på samme tidspunkt, og også kan blive enige om, hvad der skal laves. Og sidst, men ikke mindst, skal de som tegner området have viden om udformning af kriminalpræventive miljøer i

forbindelse med kollektiv transport; en praksis der ikke har været specielt fokus på i dansk regi.

Hurtige resultater

Flere S-togsstationer i Hovedstadsområdet har potentiale til at blive små urbane kerneområder alene i kraft af mulighederne for fortætning samt den korte afstand og direkte adgang til København.

Men hvis man ikke kan eller vil lave lokalplanen om, og hvis staten ikke har lyst til at ændre på strukturen mellem bane, drift og kommuner, så er der også lavt hængende frugter, der kan hæve trygheden på stationsområder. Det handler om at se sin planlægning og design af stationer og stationsområder gennem kriminalpræventive briller.

Der findes masser af viden om, hvordan man skaber trygge byrum, og det er et planlægningsfelt, som oplever stigende interesse internationalt. Der er fremtid i at undervise arkitekter og planlæggere i kriminalpræventiv design og planlægning. Specielt i byrum omkring stationer er det vigtigt viden, fordi det bidrager til, at vores byer bliver tryggere for alle, og flere vil vælge den kollektive trafik til.

(1) Københavns Kommunes Tryghedsundersøgelse 2020

(2) Passagerernes oplevelse af tryghed på togstationerne. Passagerpuls. 2019