



## Lokalmiljøet omkring stationen: Sammenhængen mellem oplevet tryghed og brugen af kollektiv transport

Strandbygaard, Sofie Kirt

*Published in:*

Danish Journal of Transportation Research - Dansk tidsskrift for transportforskning

*Publication date:*

2016

*Document Version*

Publisher's PDF, also known as Version of record

[Link back to DTU Orbit](#)

*Citation (APA):*

Strandbygaard, S. K. (2016). Lokalmiljøet omkring stationen: Sammenhængen mellem oplevet tryghed og brugen af kollektiv transport. *Danish Journal of Transportation Research - Dansk tidsskrift for transportforskning*, 2015.

---

### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Denne artikel er publiceret i det elektroniske tidsskrift

**Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet**

(Proceedings from the Annual Transport Conference  
at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

[www.trafikdage.dk/artikelarkiv](http://www.trafikdage.dk/artikelarkiv)

# Lokalmiljøet omkring stationen: sammenhængen mellem oplevet tryghed og brugen af kollektiv transport

Sofie Kirt Strandbygaard, [sost@tbst.dk](mailto:sost@tbst.dk)

*Offentlig ErhvervsPhD studerende i Trafik- og Byggestyrelsen, i samarbejde med DTU Transport.*

---

## Abstrakt

Udvidet resume 3-5 sider

---

## Indledning

Københavns Kommune har sat som mål at være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025, og da en stor del af CO<sub>2</sub>-forureningen stammer fra privatbilisme, forventes det at kollektiv transport vil være en del af løsningen. For at den kollektive transport skal kunne løfte opgaven, er det oplagt at se nøjere på det produkt man forventer sig så meget af; ikke det rullende materiel eller mængden af togafgange, men de miljøer og byrum der omgiver stationerne, som er uadskilleligt forbundet til den kollektive trafik.

Forskningsprojektet, der er en offentlig Erhvervs-Ph.d. i Trafik- og Byggestyrelsen, skal afdække hvilke parametre der har indflydelse på brug og opfattelse af det stationsnære område, og hvordan dets udformning påvirker oplevelsen af tryghed for borgerne i den kollektive trafik.

## Tryghed.

Fokus i projektet ligger på oplevelsen af tryghed i det stationsnære område, da tryghed er en meget vigtig kvalitet i et byområde; opleves et byrum som værende utrygt, vil borgerne gøre meget for at forsøge at undgå at færdes i det (Roman & Chalfin, 2008)(Clark et al., 2009)(Valentine & McKendrick, 1997). Den oplevede utryghed kan beskrives som en ængstelse, en diffus fornemmelse af fare eller en underliggende følelse af uro eller angst, der i modsætning til frygt ikke nødvendigvis er objektrelateret. (Vidensopsamling, 2013)(Blobaum, 2005)

Utryghed begrænser individets adfærd, og specielt kan utryghedsskabende omgivelser omkring kollektiv trafik virke indskrænkende for den enkeltes bevægelsesfrihed og mobilitet (Clarke, 1996) (Smith, 2008)(Loukaitou-Sideris, 2005).

Utryghed er ofte forbundet med brugen af kollektiv transport. Internationale studier af oplevet utryghed viser at togpassagerer i kollektiv transport anslår deres egen risiko for at blive overfaldet eller et offer for kriminalitet, til at være markant højere end det statistisk reelt er tilfældet (Brantingham, Brantingham, & Wong, 1991) (Cozens, Neale, Hillier, & Whitaker, 2004). En undersøgelse fra 'Crime Concern and Transport and Travel Research' fra 1997 estimerede en passagervækst på over 15 % hvis tryghedsniveauet for rejsende med kollektiv transport i UK kunne blive bedre (Concern, 2002).

Fokus på tryghed i transportmiljøer har også sin berettigelse da en stor del brugerne af kollektiv trafik er 'captive public transport users' (Jacques, Manaugh, & El-Geneidy, 2013); de der ikke har et reelt alternativ til den kollektive trafik. Det er som oftest mindre bemidlede borgere, herunder også socialt udsatte, børn, unge og ældre. Sociologiske og adfærdspsykologiske undersøgelser viser at næsten præcis samme gruppe af borgere er mest påvirkelige i forhold til at føle utryghed i det offentlige rum (Loukaitou-Sideris, 2005)(Ceccato, 2012). Antallet af 'tvangskunder' er mindst i de større byer, men i tyndere befolkede landområder kan næsten alle brugere betegnes som tvangskunder.

I international litteratur og transportforskning er kvinder som ofte placeret i gruppen af følsomme passagerer, da kvinder generelt er mere udsatte når de færdes i det offentlige rum og derfor har en større oplevelse af utryghed end mænd. (Stanko, 1995)(Loukaitou-Sideris, 2005)

### **Det fysiske miljø**

Forskningsresultater fra bl.a. Stockholm og Washington (Ceccato, 2015)(Irvin-Erickson & La Vigne, 2015) viser en tydelig sammenhæng mellem udformningen af arealerne omkring stationen (f.eks. gangtunneller, åbne parkeringspladser, buskadsler) og funktionerne i det stationsnære miljø (f.eks. barer, dagligvareforretninger, universiteter, erhvervsområder), og stationens niveau af både kriminelle hændelser og oplevet utryghed. Stationens 'tilstand'; dens udsathed for hæværk, kundegrundlaget, og oplevelsen af utryghed o.a., er tæt forbundet til aktiviteterne i, og udformningen af det omkringliggende miljø.

En undersøgelse fra Perth i Australien, indikerer at stationens lokale miljø og områdets ry - lokale rygter eller historier i medierne, i højere grad påvirker brugen af kollektiv transport og opfattelsen af tryghed på stationen, end stationsdesign gør. (Cozens, 2015). Det er meget vigtig viden som skal uddybes, for det betyder at transportselskaber med fordel kan fokusere mindre på stationsdesign, og i højere grad forsøge at arbejde ud fra den lokale kontekst og det miljø man placerer den kollektive transport i.

I England har tryghed på stationer været et fokusområde i mange år. I 1998 begyndte 'the Department for Transport' (DfT) og 'British Transport Police' (BTP), opbygningen af et akkrediteringsystem 'The Secure Station Scheme', et skema med retningslinjer for hvordan man opbygger en tryk station (<https://www.gov.uk/guidance/secure-stations-scheme-accrreditation-for-rail-operators>). Skemaet indeholder en række parametre inden for tryghedsskabende design, vedligehold af stationen, samarbejde med politi, anmeldelser og fokus på asocial adfærd, tilstedeværelse af personale, passagerundersøgelser af tryghedsniveauet før og efter implementeringen af 'Secure Station Scheme', etc. Via skemaet ledes man gennem en udviklingsproces for stationen, og hvis man til slut opfylder alle punkterne på skemaet, får man et diplom der kan pryde stationen. I introduktionen til 'Secure Station Scheme' lyder det: " If you are involved in the management of a train station, one of your top priorities should be to provide a safe railway

station environment for passengers and staff. The risks and effects of crime and disorder can seriously harm your business.”

### Ph.d.-projektet

Forskningen er baseret på case studies, udgangspunktet er tre S-togsstationer på Københavns Vestegn, hvor en lang række analyser skal afdække hvilke karakteristika der er med til at forme miljøerne ved hver enkelt station, og om det påvirker opfattelsen og brugen af den kollektive trafik. Analyserne består af arkitektoniske analyser, analyser baseret på CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design), Secure Station Scheme, Politiets kriminalitetsdata, Gehl's bylivsstudier, 'walk arounds', og interviews med borgere som bruger -og de som ikke bruger- den lokale S-togsstation. Stationerne er udvalgt ud fra deres placering i Fingerplanen, alder, lokalplanlægning og historie.

I indlægget til Trafikdage præsenterer jeg state-of-the-art inden for internationale forskning i stationsmiljøer og tryghed, en del af eksemplerne har kriminologisk karakter da det er den gren af forskningen der har beskæftiget sig mest med emnet. I indlægget fortæller jeg om de førnævnte anerkendte metoder inden for CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design), CPTUD (Crime Prevention Through Urban Planning) og Secure Station Scheme fra England, som alle er metoder til at arbejde med tryghed i planlægning og design. Indlægget vil berøre behovet for viden og undersøgelser i Danmark, på baggrund af de eksisterende S-togsstationer og med perspektivering til de kommende stationer og transportknudepunkter i Københavnsområdet.

### Bibliografi

- Brantingham, P. J.P. L.Brantingham, and P.S.Wong. (1991). How public transport feeds private crime: Notes on the Vancouver "Skytrain" experience, *Security journal* 2, 2:91-95.
- Blobaum, a. (2005). Perceived Danger in Urban Public Space: The Impacts of Physical Features and Personal Factors. *Environment and Behavior*, 37(4), 465–486. <http://doi.org/10.1177/0013916504269643>
- Ceccato, V. (2012). *The urban fabric of crime and fear*. Springer.
- Ceccato, V. (2015). Space-time variations of crime and safety related events in commuting train systems.
- Clark, C. R., Kawachi, I., Ryan, L., Ertel, K., Fay, M. E., & Berkman, L. F. (2009). Perceived neighborhood safety and incident mobility disability among elders: the hazards of poverty. *BMC Public Health*, 9, 162. <http://doi.org/10.1186/1471-2458-9-162>
- Clarke, R. (1996). Editorial introduction: Crime and the economics of mass transit. *Preventing Mass Transit Crime*, 6(Preventing Mass Transit Crime), 1–4. Retrieved from [http://www.popcenter.org/library/crimeprevention/volume\\_06/00b\\_editorial.pdf](http://www.popcenter.org/library/crimeprevention/volume_06/00b_editorial.pdf)
- Concern, C. (2002). People'S Perceptions of Personal Security and Their Concerns About Crime on Public Transport: the Literature Review, 59 p. Retrieved from [http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft\\_mobility/documents/page/dft\\_mobility\\_028689.pdf](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_mobility/documents/page/dft_mobility_028689.pdf)
- Cozens, P. (2015). Perceptions of Crime Prevention Through Environmental Design ( CPTED ) at Australian Railway Stations, 18(4), 73–92.

- Cozens, P., Neale, R., Hillier, D., & Whitaker, J. (2004). Tackling Crime and Fear of Crime While Waiting at Britain's Railway Stations. *Journal of Public Transportation*, 7(3), 23–41. <http://doi.org/10.5038/2375-0901.7.3.2>
- Irvin-Erickson, Y., & La Vigne, N. (2015). A Spatio-temporal Analysis of Crime at Washington, DC Metro Rail: Stations' Crime-generating and Crime-attracting Characteristics as Transportation Nodes and Places. *Crime Science*, 4(1), 14. <http://doi.org/10.1186/s40163-015-0026-5>
- Jacques, C., Manaugh, K., & El-Geneidy, A. M. (2013). Rescuing the captive [mode] user: An alternative approach to transport market segmentation. *Transportation*, 40(3), 625–645.
- Loukaitou-Sideris, A. (2005). Is it safe to walk here? Design and policy responses to women's fear of victimization in public places. *Research on Women's Issues in Transportation*.
- Roman, C. G., & Chalfin, A. (2008). Fear of Walking Outdoors. A Multilevel Ecologic Analysis of Crime and Disorder. *American Journal of Preventive Medicine*, 34(4), 306–312.
- Smith, M. J. (2008). Addressing the Security Needs of Women Passengers on Public Transport. *Security Journal*, (1-2), 117–133. <http://doi.org/10.1057/palgrave.sj.8350071>
- Stanko, E. (1995). Women, Crime and Fear. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 539, 46–58.
- Valentine, G., & McKendrick, J. (1997). Children's outdoor play: Exploring parental concerns about children's safety and the changing nature of childhood. *Geoforum*, 28(2), 219–235.
- Vidensopsamling, E. N. (2013). *Kriminalpræventiv Og Utryghedsforebyggende Miljø-*

---

## Overskrift 1

Brødtekst

## Overskrift 2

Brødtekst

## Overskrift 3

Brødtekst

**Figurtekst - eksempel**

**Tabel 1 – eksempel**

	Lakfsj					

DO NOT COPY