

# Passagererne tager pulsen



på trygheden i den  
kollektive transport

Tryghedskonference på Christiansborg  
25.05.2022



**WE DO  
DEMOCRACY**

FORBRUGERRÅDET TÆNK



**PASSAGER  
PULSEN**

FORBRUGERRÅDET



# Velkommen

**Hans Christian Schmidt**

(MF, Venstre, næstformand for transportudvalget)



**Anja Philip**

(Formand for Forbrugerrådet Tænk)

# Dagens program

- **12:00**      **Åbning og netværk**
- **12:30**      **Velkomsttaler**
- **12:45**      **Lytteworkshop**
- **13:30**      **Pause**
- **13:45**      **Vidensinput**
- **14:30**      **Anbefalingsværksted**
- **15:15**      **Refleksions- og handlingspanel**
- **15:45**      **Opsamling og afrunding**
- **16:00**      **Tak for i dag**

# Formål

- **At undersøge hvilken rolle tryghed spiller i den kollektive transport – og sammen blive klogere på, hvilke indsatser der kan forbedre trygheden for flere passagerer.**
- **At understrege vigtigheden af passageres perspektiver når den kollektive transport skal udvikles.**
- **At passagerer og trafik-aktører sammen begynder at udvikle anbefalinger, der sætter retningen for fremtidens kollektive transport.**

# Lytteworkshop

45 min.

# Lytteworkshop

- Tænk for dig selv:  
Tænk på en situation, hvor du følte dig utryg i forbindelse med kollektiv transport – hvad gjorde dig tryk? (2 min.)
- Tal med sidemakkeren:  
Del jeres oplevelser med hinanden og tal derefter om, hvad tryk i kollektiv transport er for jer? (10 min.)
- Tal rundt om bordet:  
Hvad skaber tryk i den kollektive transport? (15 min.)

# Vi tager pulsen



- 1 Find telefonen frem
- 2 Hent app'en Slido
- 3 Indtast koden fra skærmen

# Pause

**Kl. 13.30-13.45**



# Vidensinput

45 min.

**SOFIE KIRT STRANDBYGAARD** (Specialist i kriminalpræventiv byplanlægning)

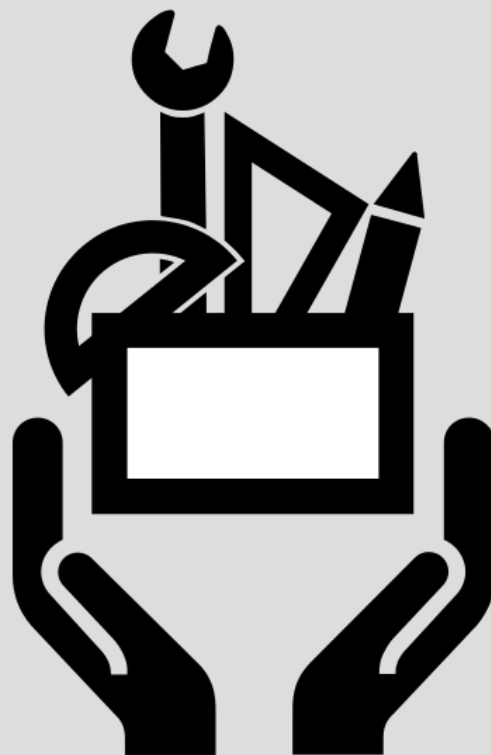
**MICHAEL ENGLUND** (Sikkerhedschef i det svenske Jernhusen)

**HENRIK RASMUSSEN** (Borgmester i Vallensbæk Kommune)

# Metoder til at skabe trygge byrum

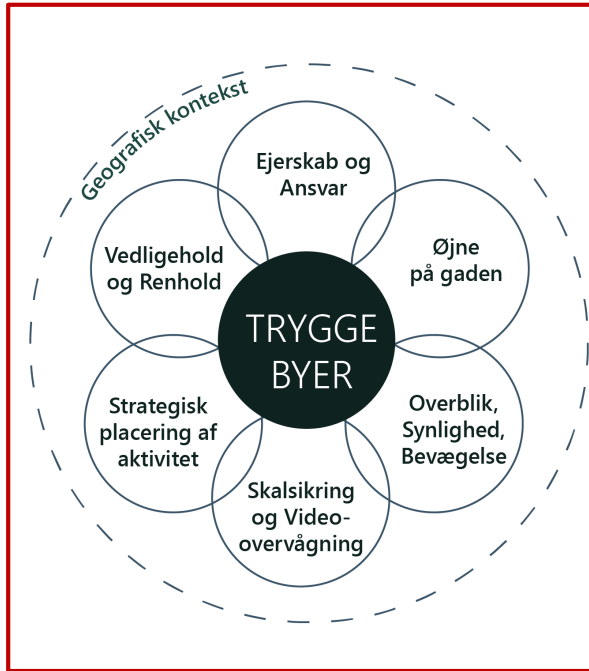
Kriminalpræventiv  
byplanlægning

25. maj 2022

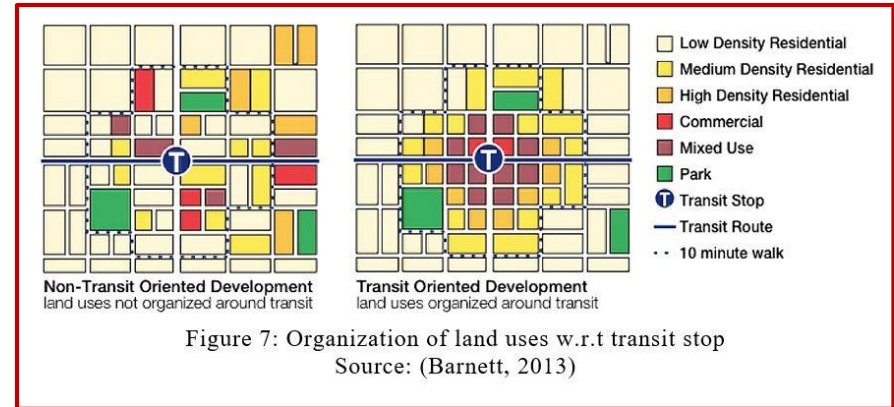


# Udvikling af metoder

## Kriminalpræventiv byplanlægning 1960



## Transit Orienteret Byudvikling 1970 TOB



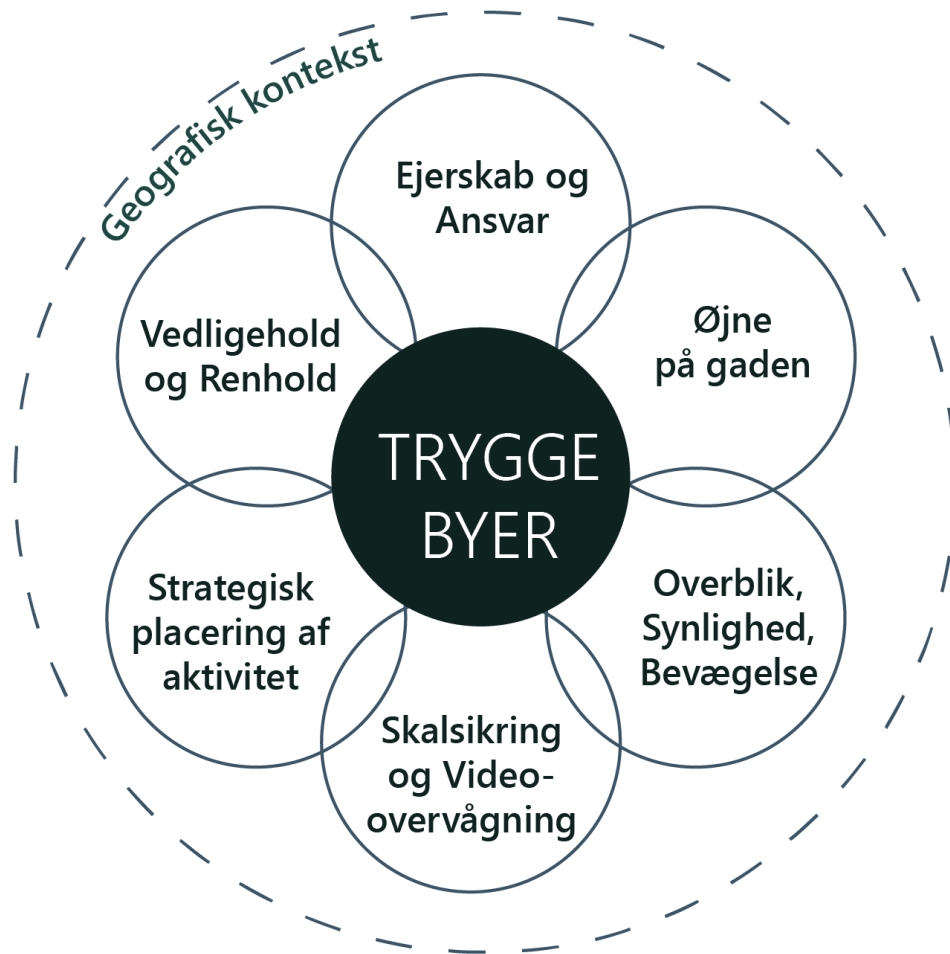
# Kriminalpræventiv byplanlægning

CPTED

Crime Prevention Through  
Environmental Design  
(CPTED).

Evidensbaserede  
kriminalpræventive metoder  
til at analysere rum og skabe  
kriminalpræventivt design.

Dansk pendant: Det  
Kriminalpræventive Råd  
(DKR), 2022, 'Byrum for alle,  
mange, få'



# Kontekst

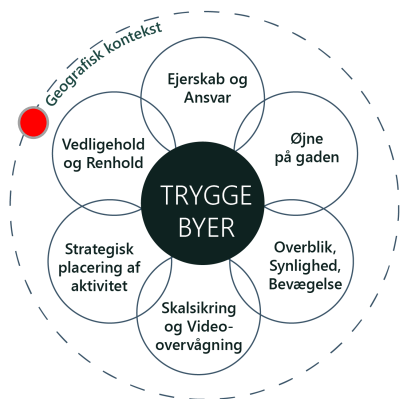
Lokalt, regionalt, nationalt

Netværk og infrastruktur

Byplanlægning

Socioøkonomiske parametre

Image og historik



# Ejerskab og ansvar

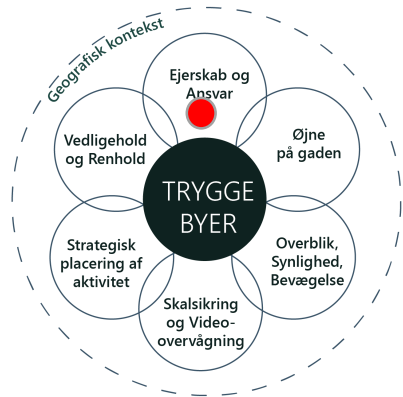
## Territorialitet

Hvem står du til ansvar for?

Hvem passer på dig?

Er der en person eller ej?

Hvad er normen her?

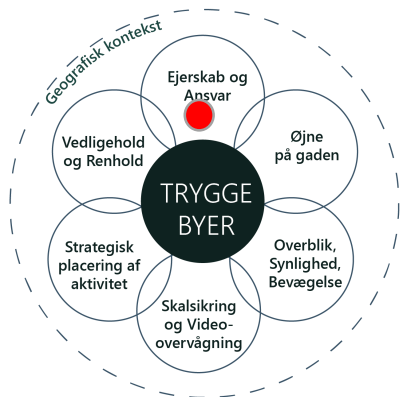


# Ejerskab og ansvar

**Zonering:** Hvor skal jeg gå?

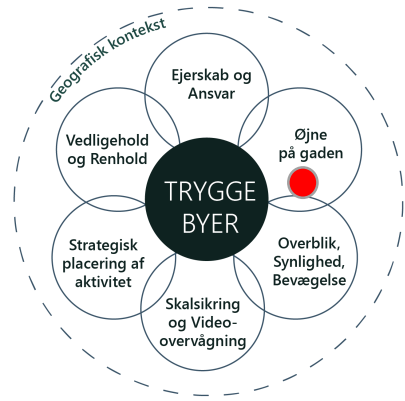
Hvad er grænserne her?

Hvordan skal jeg agere?



# Øjne på gaden

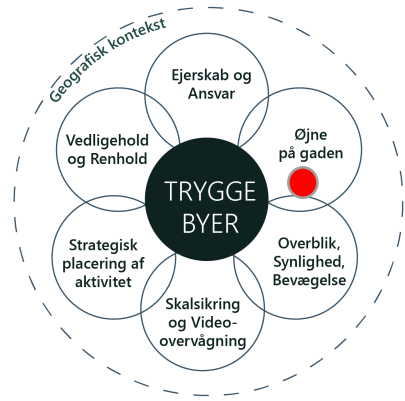
Er det øde? Er jeg alene?





# Øjne på gaden

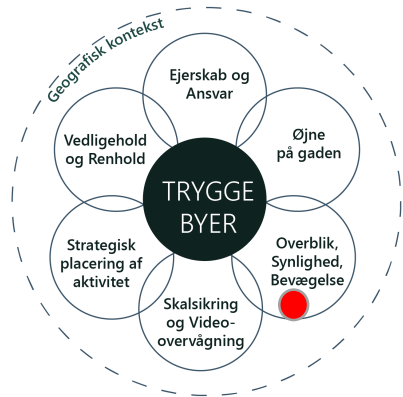
Belysning?



# Synlighed overblik bevægelse

Kan man skabe sig et  
overblik over hvem der  
kommer?

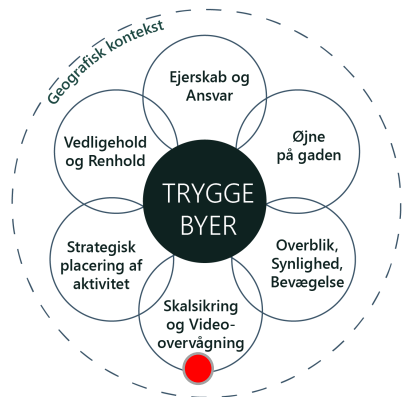
Er der en hovedindgang  
og enkelte hovedstier til  
indgangen?



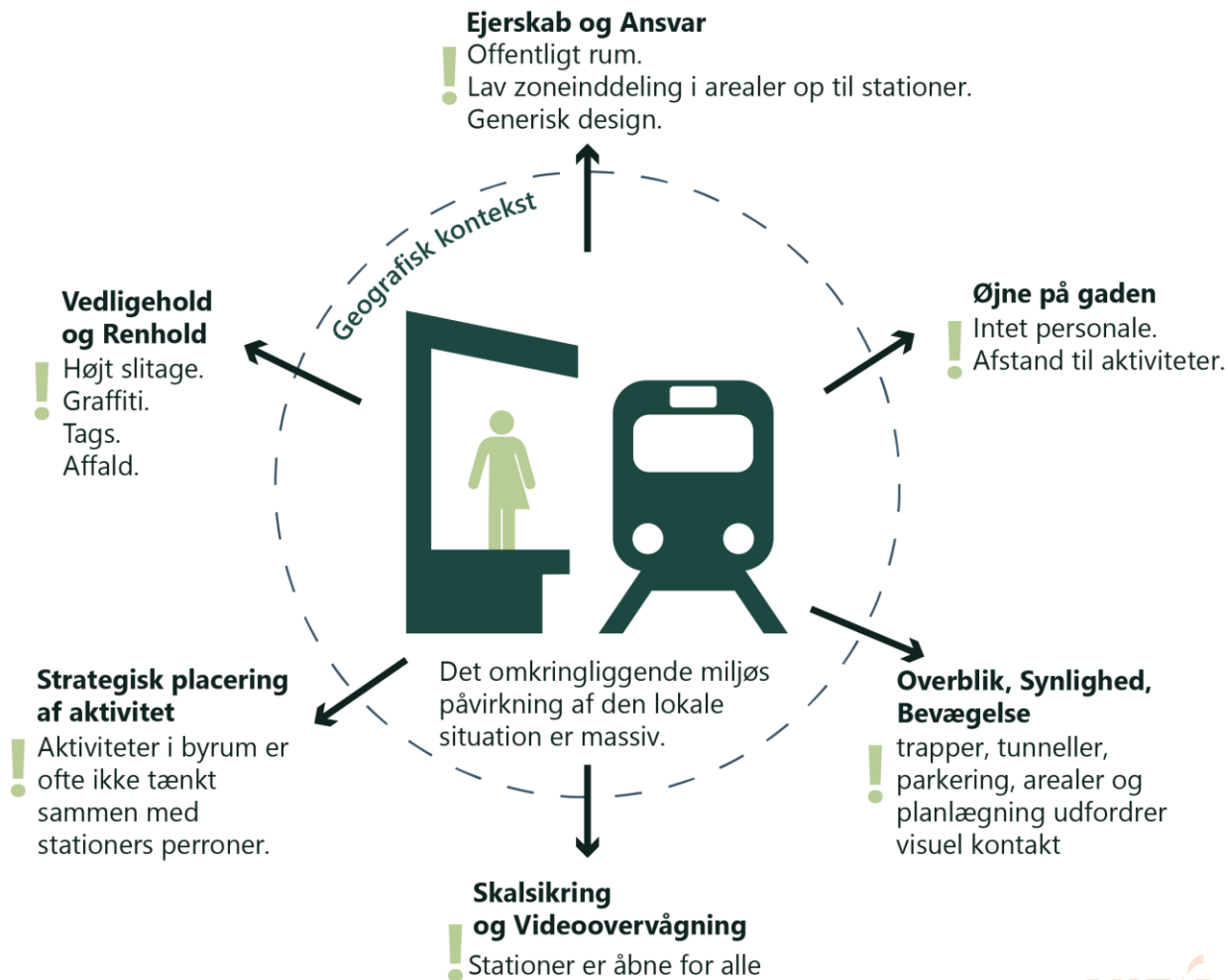
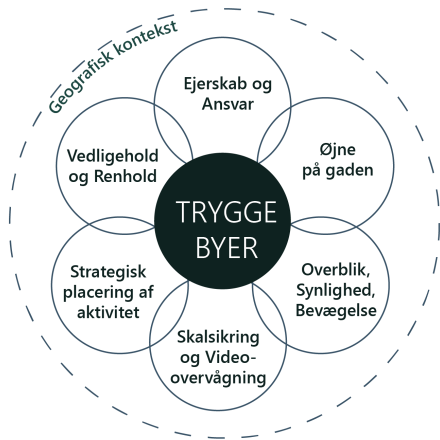
# Skalsikring Over- vågning

Adgangskontrol,  
billettering, mure, zoner,  
hegn, låse.

Kameraer



# Togstationer er udfordrede på tryghed



# TOB Praksis: Tryghed ligger implicit i TOB design

## Design/planlægning

- Aktive facader ud mod gaden
- Sørg for at placere aktivitet i gadebilledet strategisk
- Indgange og udgange af bygninger skal være mod gaden
- Fjern biler fra områder man ønsker ophold og aktivitet
- God belysning om aftenen
- Lav aktiviteter og muligheder for ophold for alle
- Vedligehold



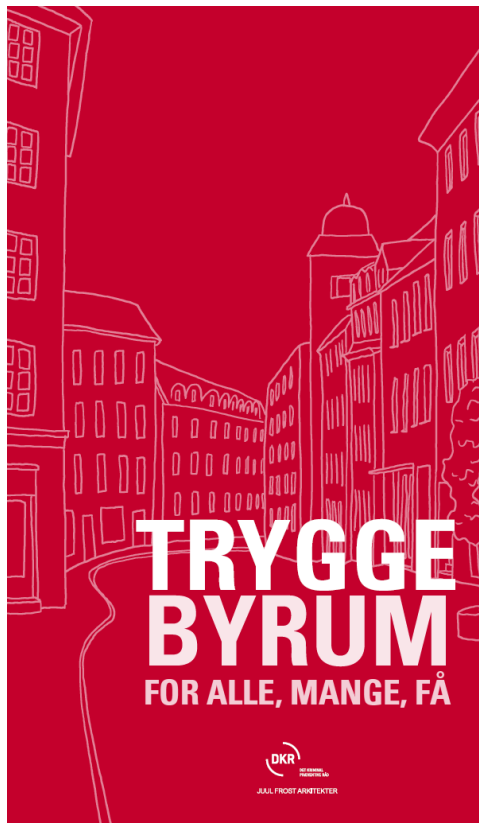
# TOB Praksis: Hvad skal man gøre for at det lykkes?

## Proces

- Lav en fælles vision
- Baser den på interessenter, partnerskaber og samarbejde
- Engager virksomheder i udviklingen
- Tænk byudvikling når du tænker kollektiv transport
- Skab et sted, ikke et projekt (Placemaking)



# Dansk anbefaling



## TRYGGE BYRUM FOR ALLE, MANGE, FÅ



DKR  
DANSK KONGERIGET  
JULI 2017  
FRIST ANBUD

### ANBEFALINGER

## ANBEFALINGER

### ET IDEKATALOG

Anbefalingerne skal sætte tryghed på den politiske dagsorden og implementere tryghedsafledende og kriminalpræventive tiltag. De går på tværs fra strategi til implementering og stiller skarpt på tryghed i både byer, bydele og byrum.

Anbefalingerne henvender sig bredt til både politikere, planlæggere og rådgivere. Med andre ord, alle de aktører, der har ansvar for at skabe byrum, hvor borgere, brugere og besøgende føler sig trygge. De omfatter en variation af værktøjer, der hver især har særlige fokuspunkter og forudsætninger. De spænder fra de formelle planer underlagt planloven til uformelle planer, fra strategiske planer til implementeringsredskaber som udbud.

- I. ARBEJD HELHEDSORIENTERET
- II. SÆT TRYGHED PÅ DEN POLITISKE DAGSORDEN
- III. OMSÆT VISIONER TIL VIRKELIGHED
- IV. SKAB SUCCES Gennem SAMARBEJDE



### ANBEFALINGER

54

## I. ARBEJD HELHEDSORIENTERET

Et konsistent arbejde med tryghed fra strategi til konkretisering, på tværs af skalaer fra byområde til byrum og med en mangfoldighed af brugere for øje skaber synergi og merværdi.

### HAV BLIK FOR SAMMENHÆNGENE

Udformning af bystrukturen har indflydelse på, om byrum og byområder opleves som trygge eller utrygge. F.eks. påvirker bystrukturen omkring togstationer passagerernes oplevelser af tryghed på stationerne.<sup>41</sup> Omvendt påvirker oplevelser af enkelte byrum opfattelsen af byområder og byer som helhed.<sup>42</sup> Man bør derfor arbejde konsistent med tryghed på tværs af by, byområder og byrum. Det kræver, at arbejdet organiseres på tværs af kommunens sejler, skel og på tværs af sektorer.

Høje-Taastrup Kommunes arbejde er, som sædvanlig, et godt eksempel på det helhedsorienterede og konsistente arbejde med tryghed på tværs af skalaer, herunder:

- Den overordnede bystruktur.
- Byområder.
- Enkelte byrum.

De tryghedsskabende tiltag implementeres i strategi- og plandokumenter i udviklingsstrategi, helhedsplaner og lokalplanlægning.

### STIL SKARPT PÅ HVERDAGENS BYRUM

Et helhedsorienteret blik på variationen af byrum sikrer en højere grad af tryghed i byen. Det kræver et blik på tværs af skalaer og på de forskellige behov, der knytter sig til de mennesker, som bor i og besøger området.

Casen omkring fodboldbanen i Gølleup-søsten, Aahus, viser, at en ny funktion bidrager til liv i et rundt store dele af degnat.

• Fodboldbanen skaber både øjne på gaden og en øget tryghed. Men fodboldbanen har også haft den effekt, at hele byen nu inviteres ind i det udsatte område.

• Ved at tilføje en funktion, der henvender sig til store dele af byen, er der skabt rum for positive møder på tværs af forskelle.

Også hverdagens byrum spiller en rolle. Det kan være skolegårde og fodboldbaner, oversete rum som parkeringspladser, overkudsrum f.eks. gadehjørner, transitrum og mellemrum som t.l.a. stilforløb og tunneller. Tryghed i hverdagens byrum er en forudsætning for udfoldelses- og bevægelsesfrihed i byen.



# Internationale standarder

**From Commute Care: Public Transport Role in the Normal**

**Publications**

Home · Publications · TOD Standard

**TOD Standard**

Share this publication

Published 2017

The TOD Standard is a powerful tool to help shape maximizing the benefits of public transit and non-motorized transport back on the users; people.

The Standard outlines eight core principles of urban performance objectives and easily measurable indicators to create balanced and vibrant neighborhoods around station networks; densities that ensure strong customer benefits and minimal car traffic and parking interference.

Transit-oriented development (TOD) is an answer to urban sprawl that has characterized the growth of cities. It contrasts with transit-adjacent development that fails to create an environment needed to complement and activate transit.

The Standard is addressed to a broad range of team members, planners, city officials, developers, architects, engineers, civil society organizations, and the interested public. It provides the instruments available in the urgent task of providing healthy living places.

## ITDP'S PRINCIPLES OF URBAN DEVELOPMENT FOR TRANSPORT IN URBAN LIFE & TOD STANDARD KEY IMPLEMENTATION OBJECTIVES

### WALK

#### DEVELOPING NEIGHBORHOODS THAT PROMOTE WALKING

- OBJECTIVE A.** The pedestrian realm is safe, complete, and accessible to all.
- OBJECTIVE B.** The pedestrian realm is active and vibrant.
- OBJECTIVE C.** The pedestrian realm is temperate and comfortable.

### CYCLE

#### PRIORITIZE NONMOTORIZED TRANSPORT NETWORKS

- OBJECTIVE A.** The cycling network is safe and complete.
- OBJECTIVE B.** Cycle parking and storage is ample and secure.

### CONNECT

#### CREATE DENSE NETWORKS OF STREETS AND PATHS

- OBJECTIVE A.** Walking and cycling routes are short, direct, and varied.
- OBJECTIVE B.** Walking and cycling routes are shorter than motor vehicle routes.

### TRANSIT

#### LOCATE DEVELOPMENT NEAR HIGH-QUALITY PUBLIC TRANSPORT

- OBJECTIVE A.** High-quality transit is accessible by foot. (TOD Requirement)

### MIX

#### PLAN FOR MIXED USES, INCOME, AND DEMOGRAPHICS

- OBJECTIVE A.** Opportunities and services are within a short walking distance of where people live and work, and the public space is activated over extended hours.
- OBJECTIVE B.** Diverse demographics and income ranges are included among local residents.

### DENSIFY

#### OPTIMIZE DENSITY AND MATCH TRANSIT CAPACITY

- OBJECTIVE A.** High residential and job densities support high-quality transit, local services, and public space activity.

### COMPACT

#### CREATE REGIONS WITH SHORT TRANSIT COMMUTES

- OBJECTIVE A.** The development is in, or next to, an existing urban area.
- OBJECTIVE B.** Traveling through the city is convenient.

### SHIFT

#### INCREASE MOBILITY BY REGULATING PARKING AND ROAD USE

- OBJECTIVE A.** The land occupied by motor vehicles is minimized.

OBJECTIVE 1.B. The pedestrian realm is active and vibrant.

6 POINTS

## 1.B.1 VISUALLY ACTIVE FRONTAGE

Percentage of walkway segments with visual connection to interior building activity.

### DETAILS

- A walkway in the pedestrian realm is active and vibrant when it is visually connected to interior building activity.
- Visually active public space includes:
- Visually permeable materials (m) above pedestrian level.
- Accessible landscaping.
- Windows.
- Garage entrances.
- Undeveloped areas.
- Alleyways.
- Public walls.

### MEASURE

- Quantify (a) For each 20 m segment (b) For each block
- Quantify details above
- Divide the total by the number of segments

### DATA SOURCE

Plans and data



STATION CATCHMENT AREA EVALUATION

MEASUREMENT METHOD: Same as above.

SCOPE: Within the defined station catchment area.



Visually active frontage within residential district of Liyuan Xizhoushi in Guangzhou, China.



1.B.1 VISUALLY ACTIVE FRONTAGE

WALK OBJECTIVE 1.B. The pedestrian realm is active and vibrant.



# Internationale standarder for tryk planlægning



## APTA STANDARDS DEVELOPMENT PROGRAM RECOMMENDED PRACTICE

American Public Transportation Association  
1666 K Street, NW, Washington, DC, 20006-1215

APTA SS-SIS-RP-007-10

Approved June 24, 2010

APTA Transit Infrastructure  
Security Work Group

## Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) for Transit Facilities

**Abstract:** This *Recommended Practice* provides guidance the use of crime prevention through environmental design at revenue and non-revenue transit facilities.

**Keywords:** access control, assessment, CPTED, fencing systems, gate, landscaping, lighting, threat and vulnerability analysis

**Summary:** This *Recommended Practice* is intended to ensure that security measures are employed, and costs are considered in the application of CPTED concepts and strategies; to incorporate security considerations prior to designing, planning, building or remodeling transit facilities and areas; and to identify all pertinent stakeholders in the process application of CPTED concepts and strategies. Transit systems may use a system security program plan to specify an alternate means to achieve an equivalent level of security as provided by this APTA security *Recommended Practice*. The system security program plan should identify the transit security *Recommended Practice* requirements that cannot be met; state why each of these requirements cannot be met; describe the alternate means to ensure equivalent security is achieved; and provide a reasonable explanation (i.e. operating history, threat, security or risk assessment) for why security is not compromised through alternate means.

**Scope and purpose:** This *Recommended Practice* provides guidance for the application of CPTED principles to enhance safety and security, while reducing risk to people, operations and assets at public transit facilities. There are no specific transit standards for CPTED. It is a theory to design and build a safer environment. APTA recommends the use of the recommended practice by individuals or organizations that build, operate or maintain transit properties; individuals or organizations that contract to build, operate or maintain transit properties; and individuals or organizations that influence how transit systems develop, inspect, build, maintain or evaluate transit properties. The purpose of an APTA transit *Recommended Practice* is to ensure that each transit system achieves an appropriate level of protection for people, operations and assets, and the general public. APTA transit security *Recommended Practices* represent an industry consensus of acceptable security practices. However, agency specific constraints may make compliance with every provision of an APTA transit security recommended practice impractical.

This Recommended Practice represents a common viewpoint of those parties concerned with its provisions, namely, transit operating/planning agencies, manufacturers, consultants, engineers and general interest groups. The application of any standards, practices or guidelines contained herein is voluntary. In some cases, federal and/or state

NPR/CEN/TR 14383-7:2009

TECHNICAL REPORT

CEN/TR 14383-7

RAPPORT TECHNIQUE

TECHNISCHER BERICHT

July 2009

ICS 03.220.01; 13.310; 91.040.20

English Version

### Prevention of crime - Urban planning and building design - Part 7: Design and management of public transport facilities

Prévention de la malveillance - Urbanisme et conception des bâtiments - Partie 7: Conception et gestion des espaces dédiés au transport public

Vorbeugende Kriminalitätsbekämpfung - Stadt- und Gebäudeplanung - Teil 7: Planung und Management von Anlagen und Einrichtungen des öffentlichen Personennahverkehrs

This Technical Report was approved by CEN on 21 March 2009. It has been drawn up by the Technical Committee CEN/TC 325.

CEN members are the national standards bodies of Austria, Belgium, Bulgaria, Cyprus, Czech Republic, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spain, Sweden, Switzerland and United Kingdom.



EUROPEAN COMMITTEE FOR STANDARDIZATION  
COMITÉ EUROPÉEN DE NORMALISATION  
EUROPÄISCHES KOMITEE FÜR NORMUNG

Management Centre: Avenue Manix 17, B-1000 Brussels

# Vidensinput

**SOFIE KIRT STRANDBYGAARD** (Specialist i kriminalpræventiv byplanlægning)

**MICHAEL ENGLUND** (Sikkerhedschef i det svenske Jernhusen)

**HENRIK RASMUSSEN** (Borgmester i Vallensbæk Kommune)

37 stationer

# Trygghet i kollektivtrafiken från två perspektiv

**Michael Englund**  
Chef Säkerhet Jernhusen

# Trygghet i kollektivtrafiken

*Vi definierar trygghet som individens upplevelse av sin egen eller närståendes säkerhet*

## Individens känsla av Kontroll

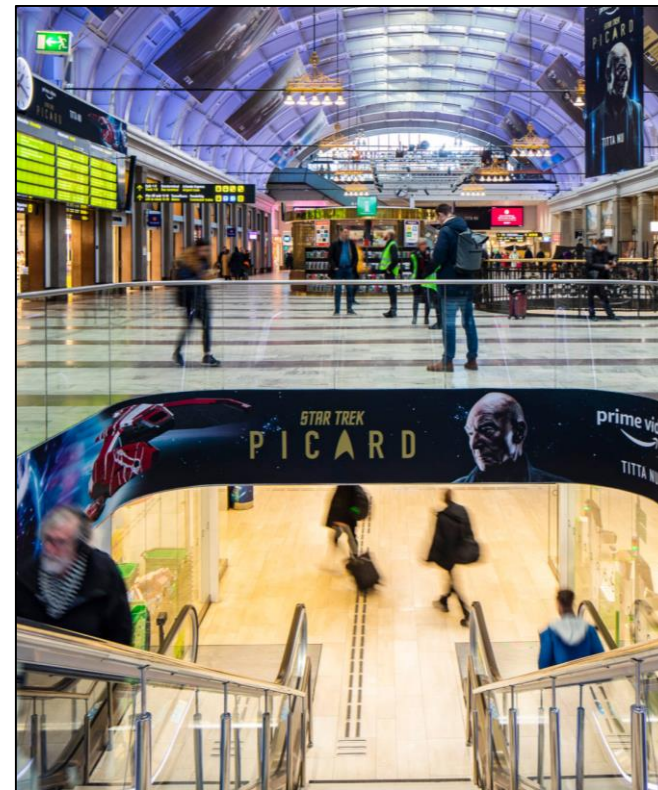
Utformning av den fysiska miljön, tillgänglig information.

## Tillit till samhället och andra människor

Förvaltning och skötsel och bra stöd till individer som drabbas av brott.

## Anhörigas och andras Säkerhet

Hur andra uppfattar situationen, löper risk för att utsättas för brott eller har utsatts för brott. Medias rapportering påverkar.



# Centralen har blivit deras vardagsrum

Den akuta hemlösheten i Stockholm har minskat med 30 procent på tre år. Men uppåt 100 personer lever alljämt sina liv på Centralstationen och på stadens akutboenden stannar fler längre perioder. Nu satsar Stockholms stad nya miljoner på att ge de mest utsatta konkret hjälp. Text: Ulrika By Foto: Robin Bäckman



"Jag tycker det är bra att folk får uppöppnas för hur det ser ut. Här man är gång blivit av med sin boende i det ständigt och att ta sig tillbaka in på marknaden", säger Peter Andersson som har haft med sig på Centralen sen i somras.



"Jag vill bli en riktig, jag vill vara en krona från socialen och ber hellre här än på bärbygge, det är mitt eget val", säger Mikael Ljungmark som har varit hemlös i 14 år. Sörja Nordberg, 72, hotar sig mot hans berättelse.



Peter Järnkamman, 37, har allt han äger och har en handväg. "Jag söker både jobb och bostad, men det är svårt i min situation. När jag det rätt bra. Krappan tar styrk, men jag har väldigt braa ve- dagerna i alla fall", säger han.



**"uppåt 100 personer lever sina liv på Stockholms Centralstation"**

"Vi stänger inte ut dem som söker sig till Centralen, många som lever här känner sig trygga här. Uppöpparna gör ett fantastisk jobb, men de måste mycket mer till", säger ordningsvaktens Niklas.

**Fakta. Antalet hemlösa i Sveriges storstäder**

Enligt de senaste tillgängliga uppgifterna har hemlösheten minskat i storstäderna Stockholm, Göteborg och Malmö under de senaste åren.

Göteborg och Malmö gör årliga kartläggningar medan Stockholm endast mäter varannat år. De senaste siffrorna från Stockholm kommer från september 2020.

**Stockholms definition av hemlöshet** är personer som inte har en sommarbostad eller annan bostad som Socialstyrelsens anmälar. Den utgår från bostads och bostadsförhållanden (se fakta på nästa sida). Det går inte att jämföra Stockholms siffror med Göteborg och Malmö.

**Mörkertal**

Hälsorna av hemlösheten i Sverige går också här. Organisationer som till exempel Stockholmsmission förklarar att mörkertal även växa. **EU-land: Belgien, Danmark, Frankrike, Italien, Nederländerna och Spanien. Högsta och nyutbildade räknas till arbetslösa i de staterna.**

**Stockholm**

- Minskning från 2439 till 2379 personer mellan åren 2018 och 2020.
- Under samma period har antalet individer som sover på gatan minskat från 103 till 114.

**Göteborg**

- Minskning från 2875 till 2564 personer mellan år 2020 och 2021.
- Gruppen som räknas till akut hemlösa vid tiden 39 personer utomhus eller i offentlig utrymme vid mätstillfället.

**Malmö**

- Minskning från 2312 till 1877 personer mellan åren 2020 och 2021.
- Av dem som räknas till gruppen akut hemlösa bedöms 39 personer utomhus vid mätstillfället.

I siffrorna här ovan är antalet barn som lever under svåra bostadsförhållanden inte medräknade.

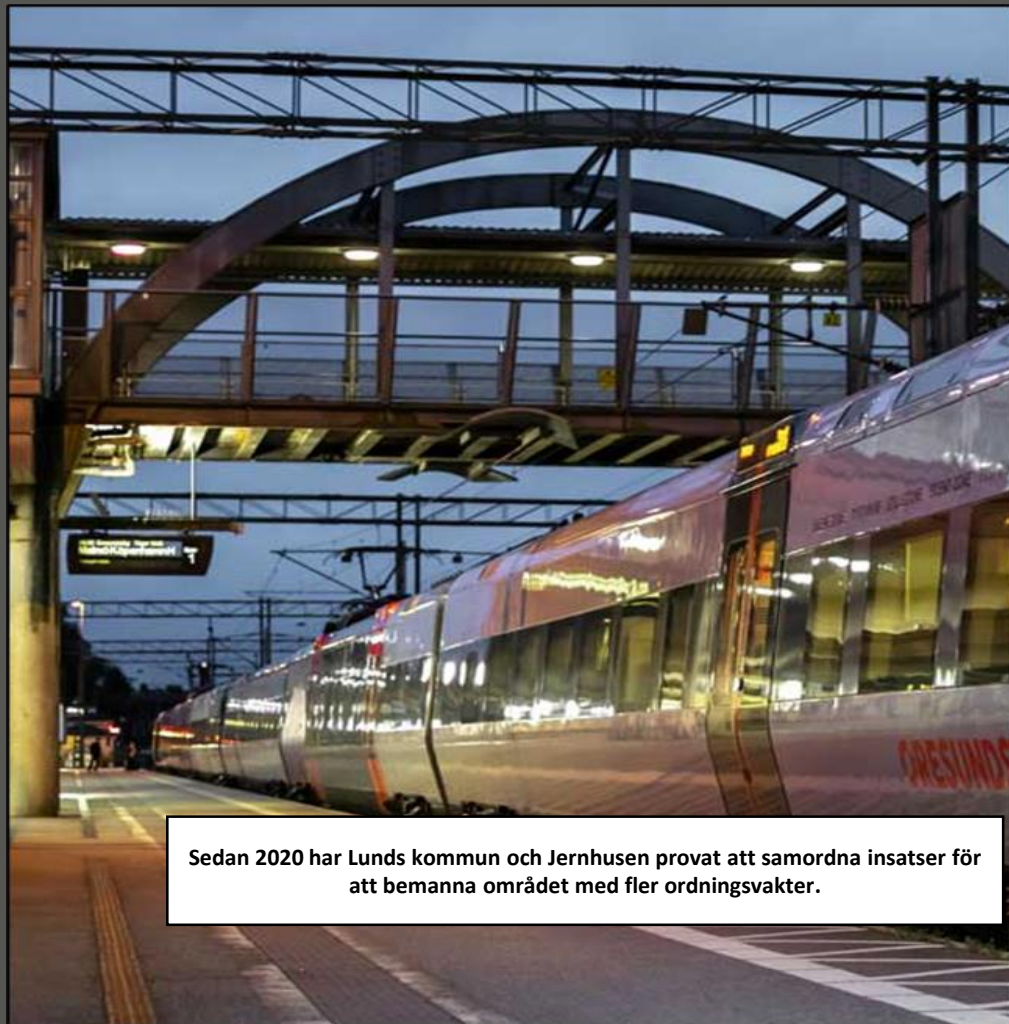
# STOCKHOLM

Ordning och reda med hjärta

- Invånare: 976.000
- Resenärer 9 746 114 \*
- Polis: 24/7

Sedan 2019 pågår ett samverkansprojekt mellan följande verksamheter:

- Uppsökarteamet och EU-teamet Stockholms stad
- Enheten för hemlösa
- Norrmalms Stadsdelsförvaltning
- Capio Vård för hemlösa
- Lokalpolisen Norrmalm
- Stockholms Stadsmission
- Jernhusen



**Sedan 2020 har Lunds kommun och Jernhusen provat att samordna insatser för att bemanna området med fler ordningsvakter.**

# LUND

## *Samverkan. Gemensamt ansvar en väg framåt.*

- Invånare: 92 000
- Resenärer: 854 921 \*
- Polis: Mån-Fre

När det etableras en lokal Samverkansgrupp med olika samhällsfunktioner och civilsamhället får vi ofta till stånd en långsiktig förändring. En sådan grupp kan inkludera:

- Polisen
- Socialförvaltningen
- Stadsmissionen
- Tågoperatörer
- Kommunens säkerhetsansvarig
- Brottsförebyggande Rådet (BRÅ)
- Regionala vårdenheter.

Idag arbetar vi i lokala Samverkansprojekt i bl.a.

Stockholm, Uppsala, Falköping, Gävle, Hässleholm, Karlstad, Katrineholm, Kristianstad, Lund, Skövde, Västerås, Växjö och Örebro.

SAMVERKAN  
SAMARBEJDE

# Vidensinput

**SOFIE KIRT STRANDBYGAARD** (Specialist i kriminalpræventiv byplanlægning)

**MICHAEL ENGLUND** (Sikkerhedschef i det svenske Jernhusen)

**HENRIK RASMUSSEN** (Borgmester i Vallensbæk Kommune)



Tryghed  
– når rum og  
byrum kan  
noget nyt

**dias** DIGITAL INTERACTIVE  
ART SPACE  
VALLENSBÆK





# Anbefalingsværksted

45 min.

# Tryghedstemaer

1. Personale
2. Belysning
3. Rengøring
4. God plads og overblik over stationen
5. Udsmykning, kunst og farver
6. Andet?



# Vi tager pulsen



# Anbefalingsværksted

- **Udvælg ét tryghedstema, som I ønsker at arbejde med ved bordet (2 min.)**
- **Tal sammen om skabelonens spørgsmål – og udfyld skabelonen i fællesskab (25 min.)**
- **Fremhæv jeres vigtigste initiativ i plenum (10 min.)**

# Refleksion & handling

# Panelet



**LARS GØTKE**  
UNDERDIREKTØR  
DSB



**BIANKA SAARNAK**  
OMRÅDECHEF  
BANEDANMARK



**SØREN ENEMARK**  
FORMAND FOR MILJØ-,  
TEKNIK- OG  
EJENDOMSUDVALGET  
GLOSTRUP KOMMUNE  
(A)



**KAREN RIIS KJØLBYE**  
FORMAND FOR KLIMA-,  
MILJØ- OG  
TEKNIKUDVALGET  
GENTOFTE KOMMUNE  
(C)



**MARIANNE FREDERIK**  
FORMAND FOR UDVALG  
FOR TRAFIK OG  
REGIONAL UDVIKLING,  
REGION HOVEDSTADEN  
(Ø)



# Opsamling på dagen

# Vi tager pulsen



**Tak for i dag!**