

Dialogværktøj til tryk planlægning

Tryghed i byrum omkring letbanestationer

Region Hovedstaden

Tryk planlægning i kommuner

Metoder til at skabe trygge byer understøtter byudvikling og øget brug af kollektiv transport. Derfor kan retningslinjerne for trygge byrum bruges som løftestang for den **stationsnære byudvikling**.

Nærværende notat er et dialogværktøj, som skaber et overblik over strategier, som kan tages i brug, når kommuner skal gå i dialog og indarbejde tryghed i deres planlægning. Det er udformet på baggrund af analyser af letbanestationerne og deres stationsnære kerneområde¹ langs Ring 3 i projektet **'Tryghed i byplanlægning omkring letbanestationerne'**. Analyserne ligger som separate notater i et opslagsværk, der giver eksempler på strategi og metode for tryk planlægning.

Gode huskeråd til arbejdet med tryghed:

1. **Arbejd på tværs af forvaltninger.** Tryghed bliver påvirket af både trafik, lys, landskab, facader, aktiviteter og den sociale struktur, SSP og meget andet. Afsæt tid af til tværfaglig dialog om tryghed i projektet.
2. **Sammensætning af funktioner som understøtter hinanden positivt** (Triangulering): et busstation, en kaffeknallert, og en genbrugsforretning, kan være med til at skabe et lille miljø, fordi elementerne supplerer hinanden i at skabe positiv social aktivitet. En kiosk med alkoholsalg kan omvendt skabe et utrygt miljø for passagerer.
3. **Lokalmiljøet er eksperterne.** Tryk planlægning skal tilpasses lokale forhold. De, som bor der, har viden og erfaringen. Det bedste er at arbejde nedefra og op, ellers bliver det ikke bæredygtigt på længere sigt.
4. **Tryghed skal tidligt i planlægningsprocessen.** Hvis et område er planlagt uden tryghed for øje, f.eks. placering et idrætsanlæg og byplanlægning omkring, kan det være svært at gøre trygt efterfølgende.
5. **Indtænk tryghed og få større afkast/succes.** De mest attraktive byrum er de som er trygge, og et projekt får et kæmpe løft, hvis der er indtænkt tryghed. Selvom det kan virke uoverskueligt at skulle indarbejde, så er det resourcemæssigt en investering, der er rigtig godt givet ud.

'Tryghed i byplanlægning omkring letbanestationer' er en tryghedsanalyse igangsat af Region Hovedstaden, for at fremme brugen af letbanen og understøtte stationsnær byudvikling. Dokumentet belyser, hvordan man skaber baggrund for trygge byrum. Det fokuserer på den fysiske planlægning og ikke de sociale strukturer i et område. Sociale perspektiver og sammenhængskraft i et område er også af stor vigtighed for at skabe byområder og tryghed. Derfor skal SSP og instanser med lokalt socialt kendskab inddrages i det tværfaglige arbejde.

Dokumentet består af fire typer analyser fra fire forskellige casestudier af letbanestationer:

1. **Netværksanalyse** af veje og stier og hvordan man prioriterer sti-forbindelser
2. **Byrumstyper** med anbefalinger til konkrete tryghedsskabende tiltag.
3. **Tryghedsanalyse** af case-stationsområderne med anbefalinger lokalt og generelt.
4. **Workshop** - Ønsker fra forskellige brugergrupper.

¹ Det stationsnære kerneområde er arealet inden for en 600m radius af letbanestoppet.

Dialog

Dialog er det vigtigste værktøj til at påbegynde tryk planlægning. Anbefalingerne i dokumentet 'Tryghed i byplanlægning ...' er baseret på kriminalpræventiv metode, og kan bruges som baggrundsviden i samtaler omkring planlægning.

Dialog internt i kommunen

Alle fagområder kan påvirke tryghed i byrum. Det anbefales derfor at nedsætte en **tværfaglig arbejdsgruppe**, hvor tryghedsskabende tiltag aftales og koordineres. Lokalt kan utryghed være en kombination af det fysiske miljø og sociale konstruktioner. Det er derfor vigtigt, at kommunerne har en dialog og forståelse af, hvor i planlægningen, der skal sættes ind, for at det er mest effektivt. Lys alene, eller opsætninger af kameraer, skaber sjældent attraktive områder eller langsigtede løsninger.

Det kan ikke forventes, at tryghed i et byområde bliver løst på en gang. Se på, hvad der kan laves kortsigtet, og gem det langsigtede til, når I står overfor fx en ny helhedsplan eller kommuneplan. Nogle af de konkrete tiltag i dokumentet 'Tryghed i byplanlægning...' er til kortsigtet arbejde og andet er til langsigtet. **Lidt har også ret** – det hele behøves ikke løses på én gang.

Involver og hør borgerne. **Borgerinddragelse** fungerer kriminalpræventivt, da det bidrager til, at man sammen skaber et sted og tager ejerskab. Det er borgerne, som skaber den gode by.

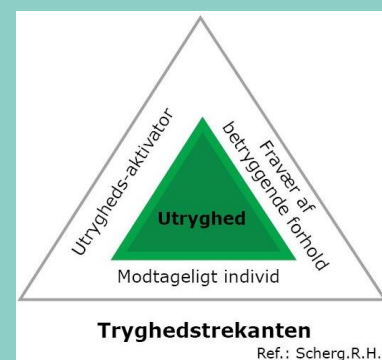
Nogle løsninger indeholder et **dilemma**, hvor det som er godt for nogle borgere, kan medføre at andre føler sig generet, så som f.eks. placering af aktiviteter for unge. Her betyder dialog meget for at lykkes lokalt.

Dialog med eksterne interessenter

I arbejdet med at skabe trygge byrum er der potentiale for at styrke **OOP** og **OPP samarbejder** (Offentlig-Offentlig Partnerskaber, Offentlig-Private Partnerskaber). Det kan også bruges som springbræt til at indlede en dialog med f.eks. boligselskaber vedr. tryghed. Her kan det anbefales at starte med at se på, om **kommunens rammer** spænder ben for tryghed. Et eksempel kan være en lokalplan, der kræver et beplantningsbælte, som måske skaber dårlige oversigtsforhold og gemmesteder. OBS på, at rammene muligvis skal ændres for at skabe bedre forhold.

Tryghed og sikkerhed er to forskellige ting: Sikkerhed er fysisk og teknisk sikkerhed som risiko for uheld i trafikken. Tryghed er en oplevelse, baseret på den enkeltes modtagelighed. Tryghed og risiko for kriminalitet behøver ikke at hænge sammen. Ofte er vi mest utrygge steder som er øde eller mørke, hvor vi er alene, men hvor risikoen for overfald er lille.

Tryghedstrekanten forklarer teoretisk hvornår utryghed opstår:



Utryghed opstår når en person (et modtageligt individ) f.eks. befinder sig et sted der er øde (Utrygheds-aktivator), alene eller mulighed for at kontakte andre (Fravær af betryggende forhold).

I planlægning skal vi sikre os, at mindst en af trekantens øverste sider er taget hånd om, så alle kan færdes trygt.

Politisk dialog

Evidens er vigtigt, når det bruges op mod det **politiske niveau**. Dokumentet 'Tryghed i byplanlægning ..' er baseret på evidensbaseret kriminalpræventiv viden om emnet, og datadrevne analyser af casestudierne. Det kan bruges argument og baggrundsmateriale for beslutninger. Hvis et sted er trygt, vil flere mennesker ønske at opholde sig der, og et område bliver mere attraktivt. Tryghed bidrager til, at investering får et større afkast, og flere ressourcestærke borgere kan tiltrækkes kommuner med trygge og attraktive byrum at opholde sig i. Tryghedsskabende tiltag er baseret på kriminalpræventive metoder, som også bidrager til at reducere kriminalitet og understøtter positiv opførsel i byrum.

I nogle kommuner har politikerne temadrøftelser med forvaltningen, hvor det er oplagt at tage tryghed op. Her kan temaet etableres som en prioritering i forvaltningens arbejde. Dokumentet 'Tryghed i byplanlægning...' kan sikre argumenter og evidensbaseret basis for et godt beslutningsgrundlag.

Tryghed omkring letbanestationer

Tryghed på letbanestationen hænger sammen med vejen dertil. Det er vigtigt at have for øje, at det ikke er nok at arbejde med letbanestationsforpladsen, hvis der skal komme flere rejsende og trygge brugere. Tryghed på stationen hænger sammen med byområdet. Stationen skal derfor ses i sammenhæng med den omkringliggende by, så der skabes et bedre passagergrundlag og også påbegyndes et god stationsnær byudvikling.

Forskellige byrumstyper har forskellige udfordringer - og forskellige anbefalinger til tryghedsskabende tiltag. Alle stationerne langs letbanen har kombinationer af forskellige byrumstyper inden for det stationsnære område. Nogle af typerne er mere udfordret end andre, når det kommer til at skabe tryk by. I dokumentet 'tryghed i byrum ...' står hvilke kort- og langsigtede strategier, der kan laves til de forskellige byrumstyper, for at opgradere området. Vejledningerne gælder også byrum ved letbanestationsforpladserne.

Huskeliste til at sikre tryghed i den fysiske planlægning

Design af stationsforpladser. De fire vigtigste tryghedsskabende tiltag til udformning af letbanestationsforpladserne er:

- **Belysning.** Punktbelysning som gør opmærksom på stedet, hvor passagererne skal stå/pladsdannelse, spredelys på jorden omkring stoppet, så det er muligt at se jorden og omgivelser omkring, og evt. belysning af facader/træer omkring for at få markeret et rum.
- **Aktive gader med liv i facaderne.** Jo flere bløde trafikanter, der kan aktivere byrummet, jo bedre. Åbne aktive facader ud mod stationen og frit udsyn til vinduer i bygninger. Tilstedeværelsen af andre mennesker skaber tryghed.
- **At der er et 'anker',** dvs. visuel kontakt til en åben facade, hvor der er betjening/bemanding. Det skaber mulighed for at kontakte nogen, hvis en passager står alene på stationen og føler sig utryk. Et anker skal kunne aflæses af ikke-stedkendte personer, og kan være en kiosk eller dagligvareforretning, der har længe åbent.
- **Barriere/hegn og afgrænsning mellem biltrafik og platform,** som fortsat tillader visuel kontakt. Specielt ved krydsninger af Ring 3, hvor der er helle til fodgængere, skal det føles sikkert og trygt at færdes som blød trafikant.

Planlægning kortsigtet

Det er særligt vigtigt at se på, hvordan brugere, der cykler og går, kommer hen til stationen. Her skal udvalgte stier/smutveje/forbindelsesled være trygge og attraktive. Et stærkt tiltag er at lede og samle aktivitet på få trygge stier ind til stationen, ved hjælp af markeringer i belægning, terræn, skiltning og belysning. Det argumenterer også for en økonomisk prioritering, da kommuner som oftest ikke har kapacitet til at opgradere alle stier og veje.

Prioritering af veje sætter også en positiv lokal byudvikling i gang. Ved at fokusere på at aktivere udvalgte veje, og skabe attraktive, aktive byrum, kan der langsomt dannes et aktivt bymiljø, som vil profilere sig i forhold til andre veje og byrum lokalt. Det lægger op til den langsigtede planlægning af området.

Planlægning langsigtet

Hvis foreninger, vejlaug, developere eller andre henvender sig vedr. ændringer eller nybyg, så kan dokumentet 'Tryghed i byplanlægning..' med fordel inddrages som en del af dialogprocessen.

I udformning og revision af lokalplaner er det muligt at slå op i 'Tryghed i byplanlægning...' under de byrumstyper, som er aktuelle, for at få inspiration til udformning og dialog.

Hvis der i nærområdet skal udarbejdes en ny helhedsplan, eller kommunen står overfor en fremtidig transformation af by, så er den strategiske netværksanalyse (notat 1 i 'Tryghed i planlægning...') i sammenhæng med byrumstypologierne (notat 2) gode at se på. Strategisk udvikling af by baseret på en prioritering af veje i netværket, og udvikling af byrumstyper langs dem, kan være med til at aktivere gaderummet.

Byen skal understøtte brugen af letbanen, og letbanen kan på den baggrund udvikle byen, med gode transportmuligheder og besøgende til området.