

Gülin Göksu Başaran, Ph.d.
Postdoc, DTU Management

Betydningen af oplevet tryghed omkring stationer



Hvad er oplevet tryghed?

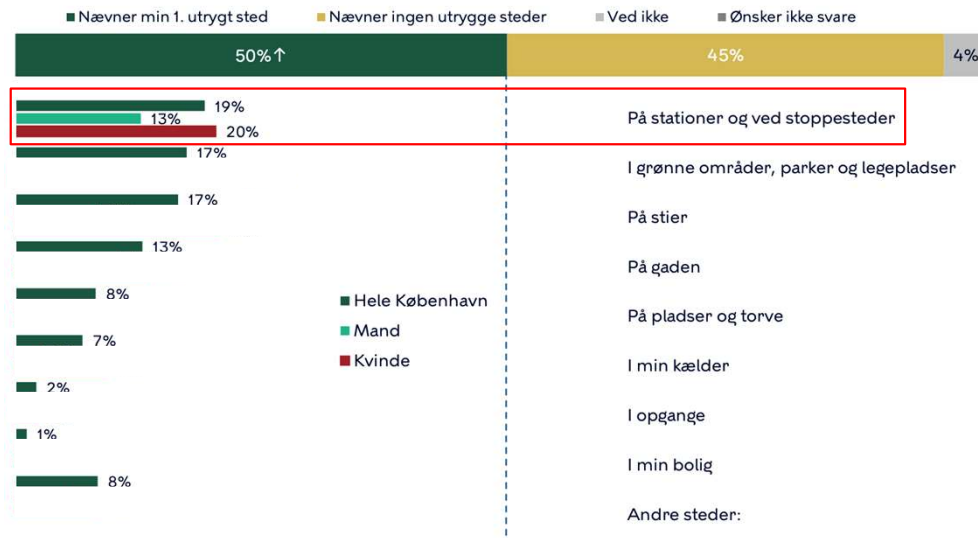


Ved Sydhavn st. (Billede: René Mølskov)

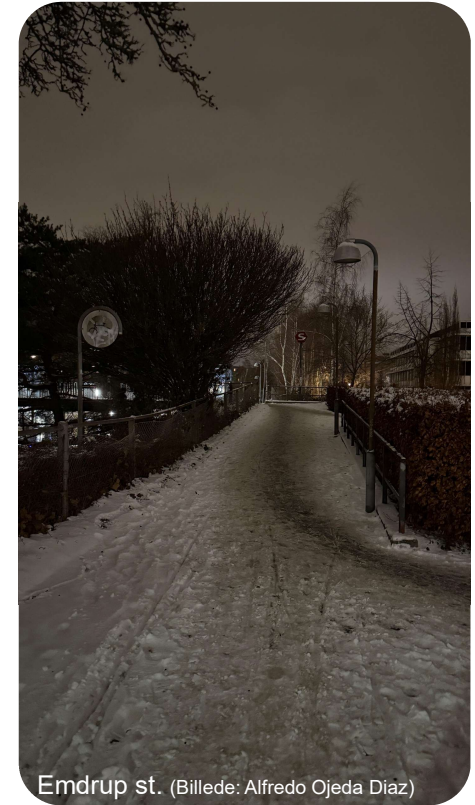
Oplevet tryghed på stationer og deres urbane omgivelser

Især opleves **stationer** og **stoppesteder** som utrygge steder

Figur P: Særlige steder, der angives som utrygge



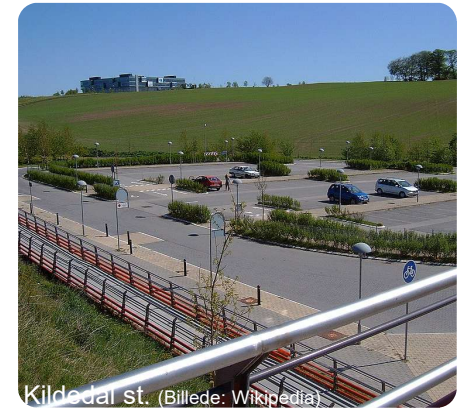
Københavns Kommunes tryghedsundersøgelse (2025)



Oplevet tryghed på stationer og deres urbane omgivelser

→ Har **oplevet tryghed** betydning for menneskers **transportmiddelvalg** og **tilfredshed med kollektiv transport**?

→ Hvis ja, hvordan skaber vi **trygge byrum og stationer**?



Kildedal St. (Billede: Wikipedia)

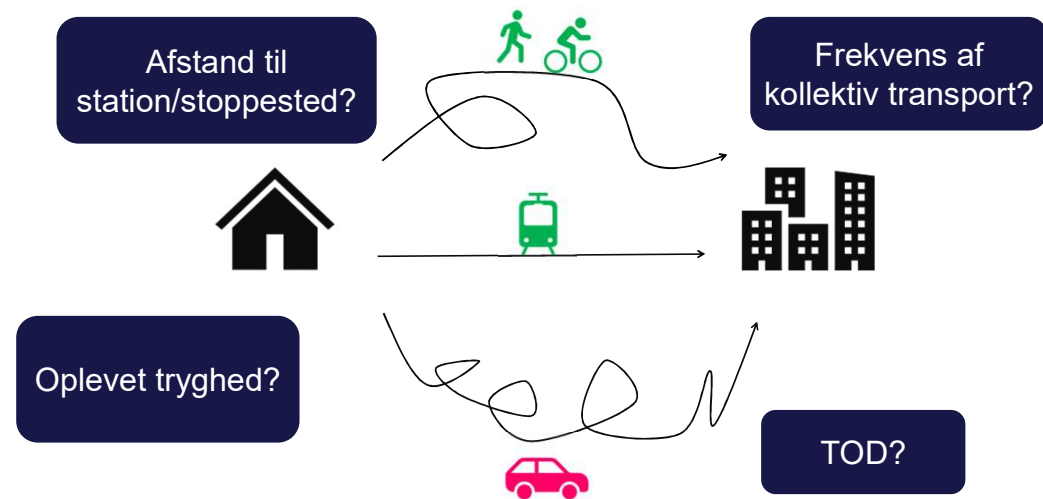


Enghave Plads st. (Billede: Gülin Başaran)

Transportmiddelvalg

→ Hvilke faktorer gør det mere attraktivt at vælge kollektiv transport frem for private biler?

→ Har oplevet tryghed på stationer en betydning for transportmiddelvalg?

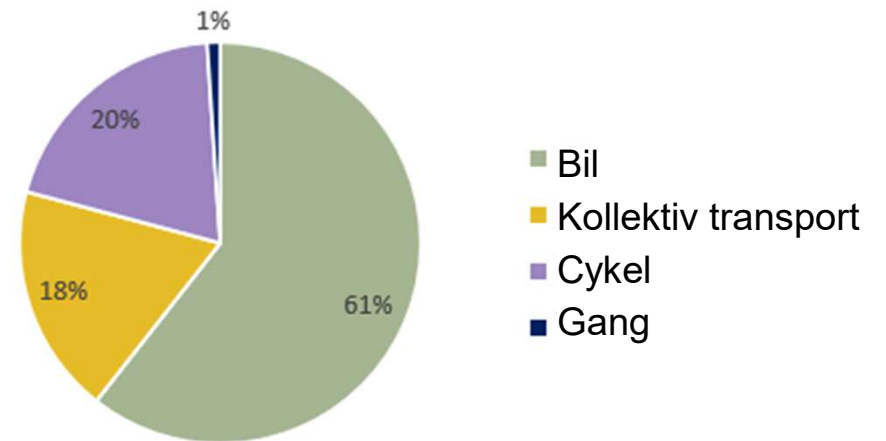


Data

Transportmiddelvalgsmodellen bygger på **data fra Stor København**

→ **~22,000 ture** fra Transportvaneundersøgelsen (2009-2018)

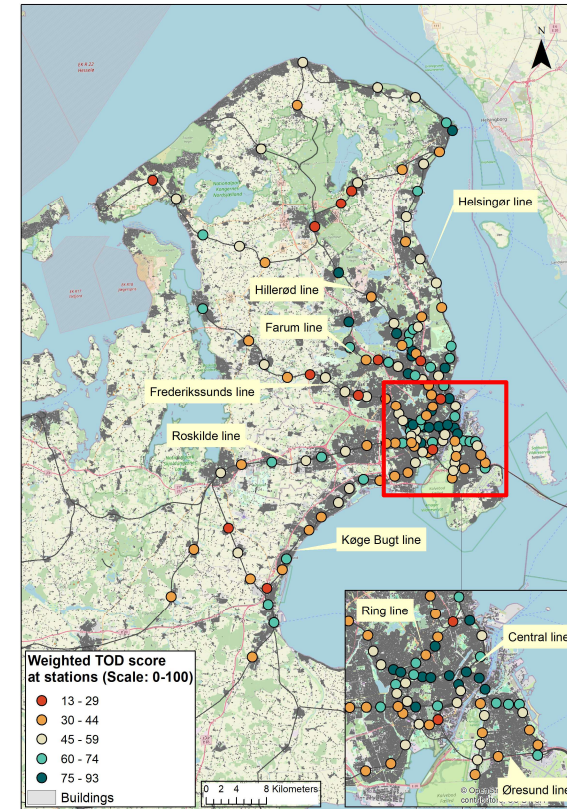
Transportmiddelvalg for 21,844 ture
(≥ 2 km)



Data

Transportmiddelvalgsmodellen bygger på **data fra Stor København**

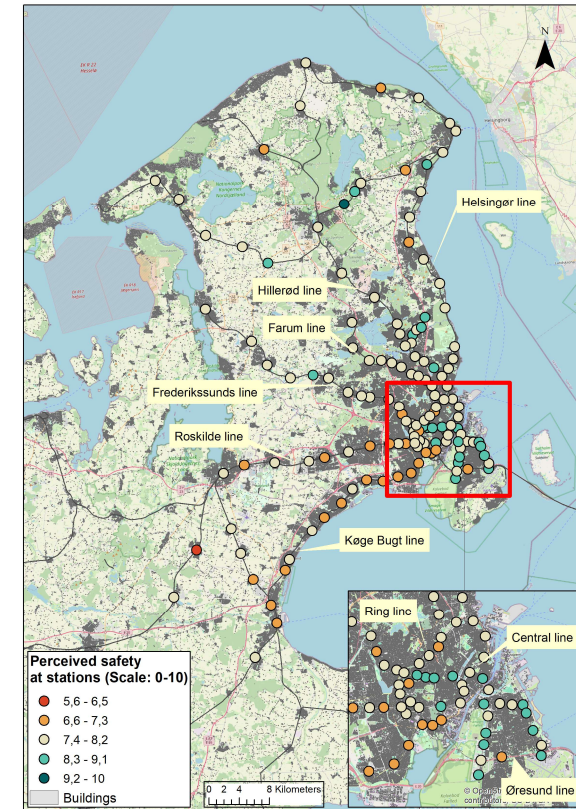
→ TOD score på 142 stationer fra feltarbejde



Data

Transportmiddelvalgsmodellen bygger på **data fra Stor København**

→ **Oplevet tryghed på 142 stationer** fra
Passagerpulsens spørgeskema



Transportmiddelvalg

→ *Hvilke faktorer gør det mere attraktivt at vælge kollektiv transport frem for private biler?*

- **Høj frekvens** er vigtigt i begge ender af rejsen, men vigtigere i aktivitetsenden
 - **0-5 minutters interval ved aktivitetsenden** øger sandsynligheden for at vælge kollektiv transport med **78.2%**, sammenlignet med 10+ minutter, alt andet lige
- **Stationsnærhed** er helt afgørende (især i aktivitetsenden)
 - Det **største potentiale** ligger omkring **S-tog og metro stationer**, indenfor de **første 400-600 m** i reele gangafstand

Effekten af **TOD** på transportmiddelvalg

→ Hvilke faktorer gør det mere attraktivt at vælge kollektiv transport frem for private biler?

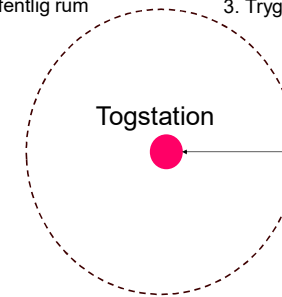
Bopæl:

- Ingen markante effekter

Aktivitet:

- **10-point stigning (ud af 100) i TOD score** øger sandsynligheden for at vælge kollektiv transport med **7%**, alt andet lige
- Fremmer også cykel og gang

Det fremmer privatbilisme

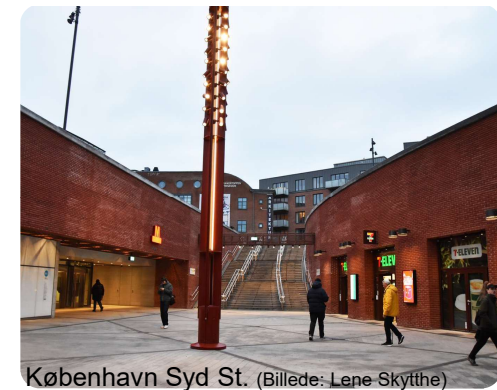
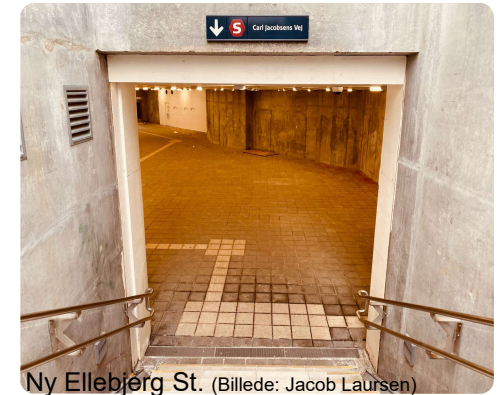


Effekten af **oplevet tryghed** på transportmiddelvalg

→ *Har oplevet tryghed på stationer en betydning for transportmiddelvalg?*

Bopæl og aktivitet:

- **Markant effekter af oplevet tryghed** for valget mellem bil og kollektiv transport i **begge ender af rejsen**
- **1-point stigning i oplevet tryghed** (ud af 10) øger sandsynligheden for at vælge kollektiv transport med **11-12%**, alt andet lige



Tilfredshed med kollektiv transport



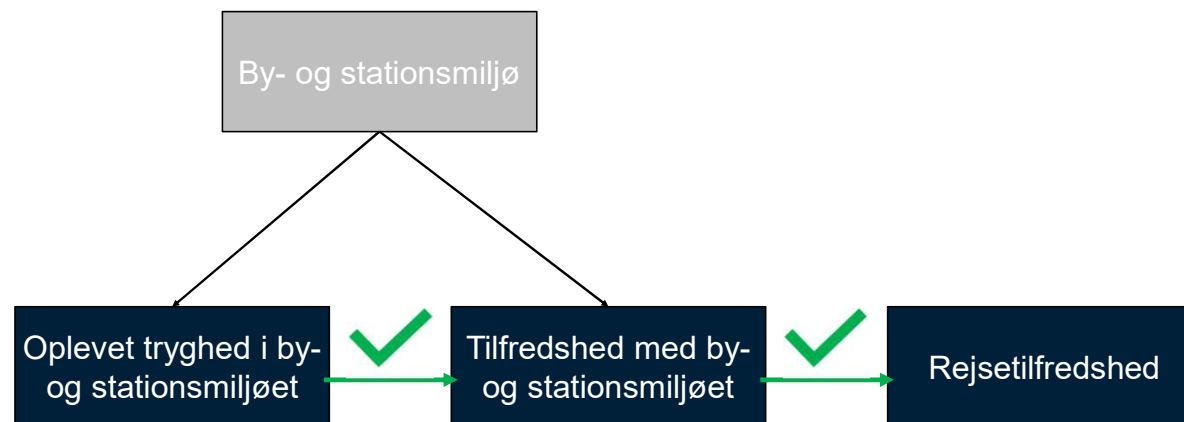
Online spørgeskema om rejsendes seneste togtur i Øst Danmark:

- **Fysiske omgivelser** i by- og stationsmiljøet
- **Tryghed** i by- og stationsmiljøet
- **Tilfredshed** med by- og stationsmiljøet
- **Rejsetilfredshed**

3,085 besvarelser fra
mere end **200**
stationer

Tilfredshed med kollektiv transport

Positiv sammenhæng mellem oplevet tryghed og tilfredshed:



Hvordan skaber vi trygge byrum og stationer?

Positive effekter:

På stationen:

- Bedre belysning, wayfinding, vedligeholdelse

Omkring stationen:

- Bedre belysning, wayfinding, vedligeholdelse
- Byliv, butikker, menneskelige aktivitet
- Træer, beplantning



Enghave Plads st. (Billede: Gülin Göksu Başaran)

Hvordan skaber vi trygge byrum og stationer?

Negative effekter:

På stationen:

- Trængsel ift. antal passagerer

Omkring stationen:

- Lukkede facader, øde områder

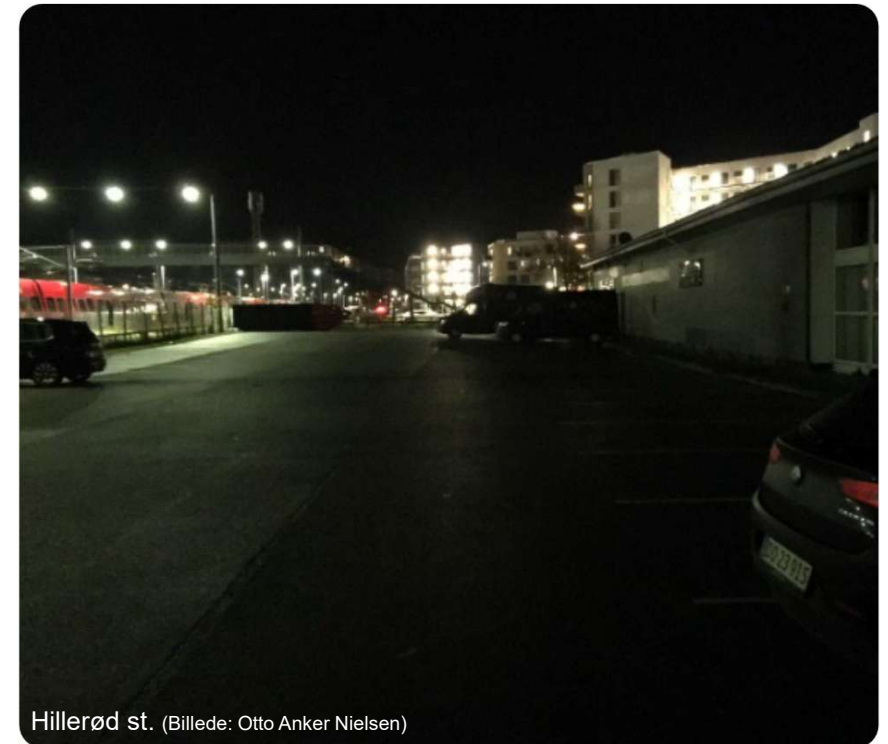


Dårlig design rammer skævt

Kvinder bruger kollektiv transport mere, men føler sig også mindre trygge under rejsen

Store negative effekter på kvinders oplevede tryghed:

- Parkeringspladser
- Lukkede facader
- Øde områder



Hillerød st. (Billede: Otto Anker Nielsen)

Tryghed i stationsnære områder er afgørende for brug af kollektiv transport

- **Ved at øge den oplevede tryghed på stationer og i deres urbane omgivelser kan vi:**
 - Øge den kollektive transports markedsandel
 - Øge rejsetilfredsheden
- **For at skabe trygge omgivelser bør kommuner, trafikselskaber og bygherre prioritere:**
 - Omhyggelig design: åbne facader, menneskelig aktivitet, god belysning og vedligeholdelse
 - Rejsendes forskellige behov

Kontakt info og artikler



Gülin Göksu Başaran, Ph.D.

Postdoc

Danmarks Tekniske Universitet

ggba@dtu.dk

- **Transportmiddelvalg:** Başaran, G. G., Ingvardson, J. B., & Nielsen, O. A. (2025). Does transit-oriented development (TOD) influence perceived safety and mode choice? *Journal of Transport and Land Use*, 18(1), 237–267. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2025.2548>
- **Tilfredshed og tryghed:** Başaran, G. G., Ingvardson, J. B., & Nielsen, O. A. (2025). A holistic view of safe, attractive travel environments for public transport satisfaction. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 144, 104768. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2025.104768>
- **Kønsforskelle i tryghed:** Başaran, G. G., Ingvardson, J. B., & Nielsen, O. A. (2026). Where the station ends and surroundings begin: A holistic gender perspective on perceived safety in public transport. *Cities*, 172, 106873. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2026.106873>