



UNDERSØGELSE AF TRYGHEDSSKABENDE INITIATIVER VED STATIONER I KØBENHAVN

TRYGHED VED STATIONER

November 2025

TRYGHED VED STATIONER

Undersøgelse af tryghedsskabende initiativer ved stationer i København

Udarbejdet af BARK Rådgivning og Urban Creators for Økonomiforvaltningen, Københavns Kommune

Alle fotos og grafisk design er taget og udarbejdet af BARK Rådgivning og Urban Creators hvis ikke andet er nævnt.

November 2025



INDHOLD

Indledning og formål	4
- Baggrund	5
- Tryghed og målgrupper	8
Sammenfatning af hovedindsigter	10
- Tværgående indsigter og konklusioner	10
- Overordnede strategiske anbefalinger	11
Metode og aktiviteter	12
- Udvælgelse af stationer	14
- Vurdering af tryghed	16
Stationer	18
- Sydhavn st.	20
- Husum st.	28
- Flintholm st.	36
- Christianshavn st.	44
Kildehenvisninger og litteraturliste	54

INDLEDNING OG FORMÅL

Baggrund

Opgaven er udarbejdet for Økonomiforvaltningens Kontor for Sikker By og Udsatte Boligområder og udspringer af en opfordring fra Københavns Kommunes Ungeråd, som i 2024 anmodede Borgerrepræsentationen om at styrke trygheden på byens stationer. Ungerådet pegede på, at utryghed ved stationer begrænser unges frihed til at bevæge sig frit i byen.





Formål og afsæt

Undersøgelsen er en kvalitativ undersøgelse, der bygger på kvalitative data og inddragende metoder, og er gennemført som led i kommunens arbejde med at skabe mere trygge, tilgængelige og inviterende byrum omkring den kollektive trafik. Fokus er på, hvordan både fysiske og sociale forhold påvirker oplevelsen af tryghed – og hvordan indsatser på tværs af aktører kan styrke hverdagslivet omkring stationerne.

Rapporten præsenterer resultater, indsigter og anbefalinger, der skal danne grundlag for det videre arbejde med tryghedsskabende indsatser på byens stationer.

Tryghed som forudsætning for mobilitet

Tryghed på og omkring stationer er en afgørende forudsætning for, at byens mobilitetsknudepunkter kan anvendes frit og lige af alle borgere – både i dagtimerne og efter mørkets frembrud. Tidligere undersøgelser fra Københavns Kommune viser, at stationer og stoppesteder er blandt de steder i byen, hvor flest borgere føler sig utrygge, særligt unge og kvinder, og især i de mørke timer. Oplevet utryghed er dog ikke en entydig størrelse, men formes af både fysiske forhold, sociale dynamikker og individuelle erfaringer¹.

Denne undersøgelse kortlægger tryghedsrelaterede udfordringer og potentialer på fire københavnske stationer – Flintholm, Husum, Sydhavn og Christianshavn – gennem observationer, tryghedsvandring og dialog med lokale aktører og brugere. Formålet er at identificere konkrete og realiserbare tiltag, som kan øge trygheden i stationsnære byrum, og samtidig at bidrage med strategiske indsigter, der kan bruges bredere i det tværgående arbejde med stationer i København.

Mål om flere ture med kollektiv trafik

Ambitionen er, at anbefalinger i denne undersøgelse kan anvendes til at få flere til at bruge kollektiv transport – både i eksisterende kvarterer og i nye byudviklingsområder, der hæfter sig på eksisterende stationer.

De politisk vedtagne mål for brugen af den kollektive transport, er at langt flere ture i København skal være med kollektive transportmidler. Målsætningen for 2030 er, at andelen af ture minimum er 25%. Det kollektive trafiknet udbygges i takt med udbygningen af København og flere indbyggere. Samtidig skal eksisterende stationer tage imod flere nye indbyggere. Stationsområderne står over for voksende krav i takt med, at byen udvikler sig: Flere passagerer, flere kvarterer og flere forventninger til kvaliteten af byens knudepunkter. Den strategiske opgave handler ikke kun om at sikre effektiv transit, men om at udvikle stationen som et velfungerende, identitetsskabende og trygt byrum. Stationerne og områderne omkring skal være steder, der skaber sammenhæng mellem bydele, mennesker og funktioner, og som opleves som trygt og meningsfuldt at færdes i og opholde sig ved.

En helhedsorienteret tilgang

Hvis stationerne skal fungere som trygge steder, kræver det, at Københavns Kommune, DSB og Metroselskabet m.fl. arbejder sammen ud fra en helhedsorienteret tilgang. Der skal arbejdes med drift, byliv, design og sociale forhold i sammenhæng – og med en forståelse af tryghed som noget, der både opstår i det fysiske, det sociale og det oplevede.

Stationer - et særligt sted

Stationer er komplekse steder, hvor mange funktioner, ejerskaber og bevægelsesmønstre mødes. De udgør både infrastruktur og byrum, og netop dette dobbelte formål gør dem til nogle af byens mest sammensatte og udfordrende rum at udvikle.

Stationen er først og fremmest et transitrum – et sted, hvor mennesker passerer igennem på vej fra et sted til et andet. Her handler opholdet ofte om effektivitet, overskuelighed og sikkerhed. Men stationen er også et byrum – et mødested, et ankomstpunkt og i mange byer et lokalt samlingspunkt. Den har derfor både en funktionel og en symbolsk betydning, som rækker ud over selve transporten.

Ejerskab og kompleksitet

En station er sjældent ejet eller drevet af én aktør. Banedanmark, DSB, Metroselskabet, kommuner, private ejendommejerere og kommercielle aktører deler ofte ansvar for bygninger, perroner, adgangsveje og omkringliggende arealer. Det giver et komplekst landskab, hvor udvikling, drift og vedligehold kræver samarbejde på tværs af organisationer.

Fysiske og sociale forhold

Stationen er et sted med markant fysisk og social intensitet. Den rummer mange forskellige brugergrupper – pendlere, unge, rejsende, hjemløse, borgere på gennemrejse – som alle anvender stedet forskelligt. Dette skaber en særlig form for offentlighed, der både kan være levende og udfordrende. Samtidig stiller stationens åbne karakter krav til tryghed, orienterbarhed og vedligehold, og små fysiske forskelle – som belysning, belægning eller udsyn – kan have stor betydning for oplevelsen af tryghed.

Stationstypologier

Der findes ikke én stationstype. Der er alt fra de store, centrale knudepunkter med mange funktioner og højt flow til små lokale stationer, der ligger som stille punkter i byens kant. Nogle fungerer som byens port og indgang, andre som lokal mobilitetsstation for et nærområde. Hver type stiller forskellige krav til omgivelserne – både i forhold til tilgængelighed, funktioner og identitet.

Samspillet mellem station og kontekst

En station påvirker altid sin kontekst – og omvendt. Stationens rolle som byens ansigt udadtil stiller krav til de omkringliggende byrum: De skal kunne håndtere trafik, mødesteder, cykler, ophold og servicefunktioner. Men samtidig bør byrummene give noget tilbage – skabe atmosfære, tryghed og lokal forankring. Nogle steder er stationsforpladsen kvarterets centrale byrum, mens det i andre kvarterer er mere perifært både i placering og betydning. Nogle steder er der liv og mange funktioner, mens andre ligger mere øde; begge situationer kan give forskellige udfordringer ift tryghed. En station kan kun fungere godt, hvis dens omgivelser understøtter den – gennem synlighed, aktivitet, og en klar sammenhæng mellem transport, byliv og identitet.





Opgaven er forankret i 'Kontor for Sikker By og Udsatte Boligområder i Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune og er initieret med afsæt i en anmodning fra Ungerådet om at arbejde for bedre offentlig transport ud fra et ønske om at kunne bevæge sig frit rundt i byen.

Borgerrepræsentationen har imødekommet ønsket, bl.a. ved at afsætte midler til denne undersøgelse af tryghedsskabende initiativer ved stationer.

Projektgruppe

Repræsentanter fra:

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen
og Teknik- og Miljøforvaltningen
DSB
Metroselskabet

Ekspert:

Løbende kvalificering ved ekspert i tryghed ved stationer, Sofie Kirt Strandbygaard, ph.d.

Rådgiverteam:

BARK Rådgivning og Urban Creators



Tryghed og målgrupper



Stedsspecifikt og problemorienteret arbejde med tryghed

Tryghed handler ikke blot om fraværet af kriminalitet, men om oplevelsen af sikkerhed og ro i hverdagen. Det er en subjektiv følelse, som både kan være konkret (fx. frygt i en mørk gyde) og ukonkret (en generel uro eller bekymring i hverdagen). Når man arbejder med tryghed i byrum, er det derfor vigtigt at identificere i hvilken kontekst, utrygheden opstår, og hvilke elementer, der trigger denne oplevelse hos individet.

Det er desuden afgørende at arbejde stedsspecifikt og problemorienteret: Først ved at afdække den konkrete oplevelse af utryghed – fx gennem tryghedsvandring, interviews eller observationer – og derefter iværksætte tiltag, der adresserer præcis de forhold, der skaber utrygheden. Eksempelvis kan dårlig belysning eller uoverskuelige stiforløb skabe konkret og specifik utryghed, som kan afhjælpes med tekniske og æstetiske greb, mens mennesker der opholder sig på og ved stationerne kan skabe utryghed og kan kræve sociale indsatser.

Ved at kombinere viden om menneskers oplevelser med planlægnings- og designværktøjer, kan tryghed tænkes ind som et integreret kvalitetskriterium i udviklingen af det fysiske rum – og ikke blot som en reaktiv foranstaltning.

Stationer for alle

Valget af målgrupper til denne undersøgelse bygger på eksisterende viden på området, men særligt fokus på unge med anmodning fra Ungerådet, der ønsker at større fokus på unges oplevelser og arbejdet med en bedre offentlig transport. Nyere undersøgelser i København viser, at det særligt er unge mennesker, som oplever utryghed ved at færdes i det offentlige rum – særligt i aften- og nattetimerne². Derudover peger undersøgelserne på, at køn er af større betydning end alder, når det kommer til den oplevede utryghed, og at kvinder generelt set oplever en større utryghed i det offentlige rum end mænd³.

I forskningen har der ligeledes været fokus på, hvordan aspekter såsom køn virker ind på den oplevede tryghed⁴, hvilket underbygger, at der er behov for en holistisk tilgang til arbejdet med udformningen af tryghedsskabende initiativer – så flere uanset baggrund, køn eller alder kan føle sig trygge, når de færdes på stationer eller benytter offentlig transport⁵.

Med afsæt i denne viden, har vi i dette arbejde taget udgangspunkt i netop disse målgrupper – unge (15-29-årige) og kvinder i alle aldre. Ved at indsnævre fokus til netop disse grupper skabes et klart afsæt for at forstå de bagvedliggende årsager til oplevet utryghed og udvikle konkrete tiltag.

Unge mennesker

En særundersøgelse i tryghedsundersøgelsen, som Epinion har foretaget i 2025 for Københavns Kommune, peger på, at yngre københavnere i højere grad føler sig utrygge ved at færdes udenørs i aften- og nattetimerne, sammenlignet med øvrige københavnere⁶. Denne tendens afspejles ligeledes i en undersøgelse af den oplevede tryghed på togstationer, som viser, at den oplevede utryghed på togstationer, er størst blandt den yngre målgruppe⁷. Unge københavnere fremhæver stationsområder og stoppesteder, som steder der opleves særligt utrygge⁸, og medgiver også, at de oplever størst utryghed, når de færdes hjem fra byen i nattetimer – en situation, som ofte involverer stationsområder og offentligt transport⁹.

Den oplevede utryghed blandt unge skyldes ofte bekymringer relateret til vold, chikane og seksuel krænkende adfærd¹⁰ og det ses også at yngre aldersgrupper i højere grad – sammenlignet med tidligere generationer og ældre aldersgrupper – oplever frygt for kriminalitet¹¹.



“Generelt føler jeg mig tryk i at være i byen. Det er mest om aftenen, når alt bliver lidt mørkt og uhyggeligt, at jeg godt kan blive lidt nervøs. Derfor prøver jeg at gå de steder, hvor der er mest lys og flest mennesker, når jeg færdes i byen sent om aftenen.” [kvinde 16 år, undersøgelse af unges tryk 2025 – Epinion, Københavns Kommune]

Kvinder

Både blandt de yngre og ældre målgrupper oplever kvinder i sammenligning med mænd en større utryk i særligt aften- og natlivets offentlige rum¹². Dette er også tilfældet på stationsområder, hvor kvinder i højere grad end mænd har tendens til at føle sig utryk¹³. Passagerpulsens undersøgelse af oplevet tryk på togstationer peger på, at det for kvinder særligt er enten manglen på mennesker eller ubehagelig opførsel fra medpassagerer, som skaber utryk¹⁴. Forskere understreger ligeledes, at den sociale kontrol og dominans i et offentligt rum er en mindst lige så relevant faktor at have blik for i undersøgelsen af den oplevede utryk, som betydningen af det fysiske miljø¹⁵.

Erfaringer på tværs af målgrupper

De følgende afsnit præsenterer indsigter fra denne undersøgelse og sætter fokus på, hvordan forskellige målgrupper oplever tryk omkring stationerne på baggrund af undersøgelsens gennemførte aktiviteter: Trykshvandring med målgrupper og samtaler med lokale stemmer. Resultaterne af undersøgelsen tegner et tydeligt billede af, hvordan alder, køn og lokalkendskab påvirker oplevelsen af tryk på og omkring stationerne.

Kønsforskelle

Kvinder – særligt yngre – beskriver en kropslig og intuitiv utryk, der opstår, når de færdes alene, i mørke eller i stille omgivelser uden aktivitet. Oplevelsen forstærkes dér, hvor der mangler lys, overblik eller flugtveje. Flere fortæller, at de tilpasser adfærd for at mindske utryk – fx ved at vælge bestemte ruter, stille sig tættere på andre eller undgå bestemte tidspunkter.

Mænd peger oftere på risikoen for konfrontationer eller uforudsigelige situationer – særligt i områder, hvor grupper opholder sig, eller hvor man mister overblik over omgivelserne. De fremhæver forhold som belysning, overskuelighed og mulighed for at trække sig væk som afgørende for at bevare kontrol og tryk.

Begge grupper reagerer på fraværet af aktivitet, lys og social tilstedeværelse – men fra hver deres perspektiv: kvinder søger at undgå udsathed, mens mænd søger at undgå kontroltab.

Alder

Alder spiller også en rolle for oplevelsen af tryk. De unge deltagere forbinder tryk med liv, synlighed og mulighed for at indgå ubemærket i fællesskabet, mens ældre lægger vægt på overskuelighed, tilgængelighed og vedligehold. For ældre kvinder skaber mørke, mange trapper og manglende elevatorer ikke kun praktiske, men også trykmæssige udfordringer.

Lokalkendskab

Et lokalt kendskab til stationen og området omkring, viser sig som en vigtig trykfaktor. Deltagere fra aktiviteterne i undersøgelsen, der kender stationernes rytme og brugere, udviser større ro og tolerance over for uorden, mens besøgende hurtigere opfatter mørke, affald eller grupper som tryksskabende. Det peger på, at tryk i høj grad hænger sammen med social fortrolighed – at kende stedet og dets “spilleregler”.

På tværs af grupperne er der en klar fællesnævner i undersøgelsen: tryk forbindes med lys, aktivitet, tilstedeværelse og vedligehold. Steder, hvor der er mennesker, bevægelse og synlig omsorg for omgivelserne, opleves markant tryggere end steder, der blot er pæne, men tomme.

De indsamlede erfaringer fra trykshvandringerne og samtalerne med lokale stemmer stemmer tæt overens med rådgiver-teamets egne observationer. Resultaterne viser, at tryk først og fremmest formes i mødet mellem det fysiske miljø og de mennesker, der bruger det.

Tværgående indsigter og konklusioner



1. Ejerskab og identitet: Visuel forankring og tydelig tilstedeværelse

Stationernes fysiske udtryk bør afspejle den lokale kontekst og understøtte stedets fortælling. Kunst, lys og æstetiske elementer opleves positivt, når de bidrager til en genkendelig og nærværende atmosfære. Men disse greb kræver samtidig synlig forankring og formidling – ellers bliver de overset eller virker tilfældige. Et klart, visuelt sprog, genkendelige elementer og tydelig signalværdi styrker både oplevelsen af ejerskab og social kontrol.



2. Vedligehold, drift og ansvar: Tryghed kræver tydeligt værtskab

Manglende drift og vedligehold er blandt de stærkeste utryghedsskabende faktorer – særligt når det skaber oplevelsen af, at "ingen tager ansvar". Affald, graffiti-maling, defekt belysning og nedslidte elementer signalerer forsømmethed. Samtidig skaber fragmenteret ansvarsfordeling og usynlige aktører en følelse af uorden og lovløshed. En synlig driftsindsats – fx i form af personale-tilstedeværelse, daglig oprydning eller lokal forankret forvaltning – er afgørende for trygheden.



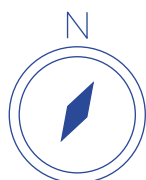
3. Forskellig brug – fælles rum

Det er ikke tilstedeværelsen af bestemte grupper, men adfærden i byrummet, der kan skabe utryghed. Områder omkring stationer bruges af mange forskellige mennesker – herunder også socialt udsatte – og opleves forskelligt afhængigt af, hvem man er, og hvornår man færdes der. Når enkelte grupper dominerer et område og skaber territorialitet, kan det virke ekskluderende for andre, særligt hvis der mangler aktiviteter og funktioner, som inviterer til mangfoldig brug. Trygheden styrkes, når byrummene giver plads til alle og understøtter balanceret ophold og fælles ejerskab. Principper fra universelt design kan bidrage til inkluderende byrum med god adgang, orientering og komfort for alle brugergrupper. Samtidig kan synlig drift, bemanning og udadvendte funktioner understøtte en positiv og åben brug af området, hvor forskellige grupper kan være til stede side om side.



4. Lys, kontraster og overblik

Belysning spiller en helt central rolle i oplevelsen af tryghed – men det handler ikke kun om "mere lys". Skarpe kontraster mellem oplyste og mørke zoner, blinde vinkler og mørke stier bidrager til oplevelsen af utryghed og uforudsigelighed. God belysning skal skabe overblik, sikre sigtelinjer og understøtte orientering – særligt i overgangszoner mellem station, torv og bagvedliggende stier.



5. Adgang, orientering og forbindelser

Nogle af de undersøgte stationer opleves som uoverskuelige og vanskelige at afkode – med for mange indgange, uklare funktioner og manglende wayfinding. Dette gælder særligt stationer i flere niveauer eller med udendørs adgangsarealer (fx Flintholm og Husum). Når adgangsveje og funktioner ikke er intuitive, skaber det forvirring og mindsker trygheden. Tydelig skiltning, visuelle orienteringspunkter og simple forbindelser mellem transportformer og byrum er centrale for både funktion og tryghed.

Overordnede strategiske anbefalinger

Med afsæt i undersøgelsens kvalitative indsigter og helhedsorienterede tilgang, peges der i det følgende på fem strategiske anbefalinger. De tager udgangspunkt i de konkrete udfordringer og potentialer, som er identificeret på tværs af de fire stationer, men er formuleret, så de kan fungere som pejlemærker i det videre arbejde med at udvikle trygge og velfungerende stationsområder i hele København.

Fysiske forbedringer kan løfte rammerne og skabe bedre forudsætninger for tryghed, men de løser ikke nødvendigvis de underliggende sociale udfordringer, der kan udfolde sig omkring stationerne. De steder, hvor trygheden forbedres mest, er netop dér, hvor fysiske, sociale og organisatoriske indsatser tænkes sammen – hvor drift, partnerskaber og bemanning omsætter de fysiske greb til aktivt nærvær. Tryghed skabes ikke af design alene, men i samspillet mellem rum, mennesker og ansvar.

1. Etabler en fast, synlig og koordineret drift

En central forudsætning for tryghed er, at nogen tager ansvar – og at det kan ses. Der bør derfor arbejdes for at styrke og synliggøre den daglige drift, fx gennem:

- En fast lokal tilsynsfunktion eller stationens "vært".
- Bedre koordinering mellem aktører (DSB, metro kommune, private m.fl.).
- Udvikling af en fælles driftsmanual for hver station med lokale samarbejdsaftaler.
- Videreudvikling og synliggørelse af en let tilgængelig feedbackfunktion, fx med afsæt i DSB-appen "Giv et Pra'j", hvor brugere nemt kan indberette affald, defekt belysning eller andre forhold. En sådan funktion kan være med til at styrke både brugerinddragelse og oplevet tilstedeværelse, men kræver synlig formidling og hurtig opfølgning for at opretholde tillid og effekt.

2. Skab tydelig forankring og visuel identitet for den enkelte station

Stationen skal opleves som en integreret og genkendelig del af kvarteret – ikke som et anonymt transitrum. Gennem en stærk visuel profil og stedsspecifik stedsbranding, kan stationen få en identitet, der styrker både lokalt ejerskab og besøgendes forståelse af stedet. Dette kræver ikke nødvendigvis store investeringer, men kontinuerlige og sammenhængende greb, fx:

- Kunst og arkitektur, der relaterer til lokal historie og kultur.
- Farvekoder, wayfinding og skilte med stedets navn og fortælling.
- Lys og materialevalg, der skaber genkendelighed og varme.

3. Arbejd strategisk med kuratering af funktioner og aktivitet

Tryghed og liv opstår, hvor der er blandet brug, åbenhed og menneskelig tilstedeværelse. Et stærkt strategisk greb er at kuratere det samlede indhold omkring stationen – både udendørs og i erhvervslejemål – så det aktivt understøtter mangfoldig og balanceret anvendelse:

- Udadvendte stueetager med caféer, butikker, fællesskabende aktiviteter.
- Midlertidige funktioner og events [fx lysprojekter, markeder].
- Partnerskaber med lokalmiljøet, fx kulturinstitutioner.

4. Prioriter universelt design med fokus på overblik og tilgængelighed

Stationsområder skal være logiske, overskuelige og lette at finde rundt i – både for lokale og besøgende. Et trygt design tager højde for forskellige behov og bevægelsesmønstre og sikrer, at alle kan færdes selvstændigt og ubesværet. Det handler om universelt design[se beskrivelse på s. 55], hvor tilgængelighed ikke kun forstås som ramper og elevatorer, men som en samlet oplevelse for alle af tydelighed, kontinuitet og tryk orientering – også for dem med nedsat mobilitet, syn eller kendskab til stedet. Det kræver, at man:

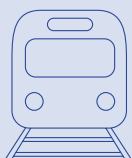
- Forenkler adgangsforhold og signalerer tydeligt, hvor man går ind og ud.
- Sikrer sammenhæng mellem station, byrum og transportformer.
- Anvender gennemgående wayfinding og orienteringspunkter, også i mørke.
- Prioriterer belysning, belægning og kontraster, der støtter orientering for alle brugere.
- Tænker tilgængelighed og universelt design ind som en integreret del af arkitektur og drift – ikke som et særskilt lag.

5. Dyrk og styrk lokale alliancer

De lokale udfordringer og potentialer skal løses med stærke lokale alliancer, der både adresserer det sociale, fysiske og funktionelle. Det kræver, at man:

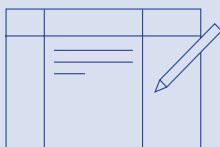
- Skaber en stærk organisering og samarbejde lokalt
- Sætter konkrete mål og handleplaner, der føres ud i livet skridt for skridt med tiltag på den korte og lange bane
- Udnytter synergieffekter på tværs af stationer via de etablerede samarbejdsfora mellem trafikudbydere, kommune og politi

Metode og aktiviteter



Udvælgelse af stationer

- Eksisterende data fra Københavns Kommune, Tryghedsundersøgelse
- Input Københavns Politi
- Input DSB S-tog
- Input Metro
- Variation i passagerantal, placering i byen (indre og ydre), type af station, problemstillinger og potentialer



Screeninger

- Udført af rådgiverteamet (Urban Creators og BARK Rådgivning)
- Systematiske observationer på og omkring de fire udvalgte stationer
- Screeninger ved dags- og aften tid



Tryghedsvandring med målgrupper

- Deltagere: Repræsentanter for målgrupper
- Gående gruppedialog på og omkring de fire udvalgte stationer.
- 4 deltagere ud over rådgiverteamet samt ekspert

Udvælgelse af stationer

De fire stationer, der indgår i undersøgelsen, er udvalgt i tæt dialog med projektgruppen. Udvælgelsen er sket på baggrund af eksisterende data fra Københavns Kommunes tryghedsundersøgelser fra 2024 og 2025, input fra Københavns Politi og trafikselskaber samt kriterier om at inkludere stationer med normbrydende og utryghedsskabende adfærd, udformning og indretning. Desuden er der lagt vægt på variation i stationstypologier, så indsigterne kan bruges på stationer med lignende typologi. Derudover er stationerne udvalgt ud fra et ønske om at inkludere både ydre stationer i København og centrale knudepunkter, der fungerer som samlingssteder i aften- og nat-timerne i weekenden.

Screeninger

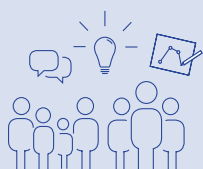
Undersøgelsen bygger på en kombination af systematiske screeninger og gruppeinterviews, der tilsammen giver et nuanceret blik på den oplevede tryghed på fire udvalgte stationer: Sydhavn st., Husum st., Flintholm st. og Christianshavn st.

Det kvalitative værktøj "Tryghedsvurderingshjulet" (beskrevet på side 16) er anvendt gennemgående i undersøgelsen som et fælles redskab til screening og dialog om tryghed. Hjulet har gjort det muligt at samle indsigter på tværs af observationer, tryghedsvandring og lokale samtaler og at vurdere, hvordan fysiske rammer, sociale forhold og stemninger påvirker oplevelsen af tryghed ved de enkelte stationer.

Ved hver station er der udført to screeninger (én i dagtimerne og én i aften-timerne), et gruppeinterview med lokale borgere samt personer, der arbejder i området, og et gruppeinterview i form af en tryghedsvandring med yngre eller kvindelige brugere, der ikke nødvendigvis har forudgående kendskab til stationen, men som har bidraget med perspektiver fra de udvalgte målgrupper.

Undersøgelsens metodiske tilgang bygger på en tilgang til steder som aktive medspillere ind i interviewsituationer og menneskers generelle oplevelser. Steder kan fungere som 'triggers', der formår at fremkalde ellers usagt viden og erfaringer blandt interviewpersoner. Det at bevæge sig gennem et stationsområde sammen med brugerne bliver hermed en central katalysator ind i samtalen, idet det fysiske miljø fremkalder følelser, refleksioner og individuelle erfaringer hos brugeren – viden og erfaringer, som ofte ligger latent i kroppen og dermed havde været sværere at få adgang til i en mere traditionel form for interviewsituation.

Interviews med lokale interessenter har bidraget til at afdække ejerskabsforhold, sociale dynamikker og stedsspecifikke udfordringer, mens tryghedsvandring med unge og kvinder har givet konkrete indsigter i de oplevede udfordringer og potentialer. Denne kombination af metoder sikrer, at anbefalingerne ikke blot hviler på data om det fysiske miljø, men også på de oplevelser og behov, som præger daglig brug af stationerne, og danner dermed et grundlag for en helhedsorienteret forståelse af den oplevede tryghed samt for udviklingen af realistiske og forank-



Vandring med lokale stemmer

- Deltagere: lokale aktører og interessenter
- Gående gruppeinterviews på og omkring de fire udvalgte stationer.
- 8-15 deltagere per vandring



Telefoninterviews

- Der er i processen afholdt supplerende interviews med aktører og videnspersoner, der ikke kunne deltage i undersøgelsens aktiviteter.
- 4 supplerende interviews med deltagere, der ikke kunne deltage på vandringerne



Projektgruppemøder

- Deltagere fra Københavns Kommune, DSB og Metro
- Ekspertviden, Sofie Kirt Strandbygaard
- Kvalificering af stationsudvælgelse
- Kvalificering af projektets analyse og anbefalinger

rede tiltag. Hver station er screenet ved hjælp af tryghedsvurderingshjulet og er gennemført to gange – én i dagtimer og én i aften timer for at belyse variationer i brug og stemning. Screeningerne har været struktureret omkring tryghedsvurderingshjulet, og stationerne er blevet vurderet med udgangspunkt i observationer og kvalitative registreringer.

Tryghedsvandring

Inddragelsen af specifikke målgrupper har bidraget med erfaringer og perspektiver, som nuancerer analysen af de observerede forhold. Tryghedsvandringerne bestod i at besøge alle fire stationer med samme gruppe af mennesker fra målgruppen – her både unge og kvinder – for at få et indblik i, hvad de oplevede som utryghedsfaktorer på de forskellige stationer.

Rekrutteringen har derfor været målrettet organisationer og fællesskaber med tæt tilknytning til disse grupper. Udvalgte deltagere fra målgrupperne har indgået i tryghedsvandring på de 4 udvalgte stationer, hvor de med egne erfaringer og perspektiver har identificeret utryghedsskabende elementer.

Deltagerne havde ikke nødvendigvis forudgående kendskab til stationerne så – i modsætning til de lokale stemmer – fik vi her adgang til de mere umiddelbare førstehåndsindtryk af stationerne. På stationerne gik vi rundt to og to – én interviewperson og én interviewer – for at interviewpersonerne frit kunne danne sig deres eget indtryk af stationen. Herefter mødtes vi hele gruppen

sammen, så interviewpersonerne i fællesskab kunne udveksle og diskutere deres oplevelser. Gruppen bestod af 3-4 personer med en lige fordeling mellem mænd og kvinder og i alderen 24-70.

Lokale stemmer

De lokale stemmer spiller en afgørende rolle i projektet. Sammen med projektgruppen er der gennemført en kortlægning af relevante aktører, interessenter og ejerskabsforhold omkring de enkelte stationer. Gennem afholdelse af gående gruppeinterviews i stationsområderne har de lokale stemmer og aktører kunnet bidrage med deres erfaringer og perspektiver på hverdagsbrug, sociale dynamikker og udfordringer ved de fysiske rammer. De har ligeledes haft mulighed for at komme med input til tiltag. Formålet med disse interviews har været at sikre, at arbejdet med de udvalgte stationer forankres i den lokale virkelighed og skaber mulighed for varige løsninger. Lokale nøglepersoner kan i den forbindelse fungere som brobyggere og har et særligt kendskab til forskellige grupper i lokalområdet.

Samlet set bidrager de lokale stemmer med viden om stedet specifikke udfordringer og potentialer, hvilket supplerer målgruppernes oplevelser og giver et nuanceret billede af den oplevet tryghed på stationerne fra flere vinkler. Ved hver station præsenteres et overordnet tryghedsvurderingshjul, som er en sammenfatning af konklusioner fra samtlige aktiviteter.

Udvælgelse af stationer

Udvalgte stationer

I Københavns Kommune ligger der 27 metrostationer (ud af i alt 44 på metronettet) og 23 S-togsstationer (ud af 82 på S-togsbanen). De fire stationer, der indgår i undersøgelsen – Sydhavn, Husum, Flintholm og Christianshavn – er udvalgt, så de tilsammen repræsenterer forskellige stationstyper. Stationerne adskiller sig i både placering og kontekst, og giver dermed mulighed for at belyse tryghed i forskellige typer af byområder.

Udvælgelsen rummer både centrale knudepunkter (Christianshavn og Flintholm St.) og mere lokale stationer (Sydhavn og Husum St.), stationer med mange skift mellem transportformer (særligt Flintholm St.), stationer med hhv. udelukkende S-tog (Sydhavn og Husum St.) og udelukkende Metro (Christianshavns St.) samt både Metro og S-tog (Flintholm St.). Alle fire stationer har desuden forbindelser til bus, hvilket bidrager til en høj tilgængelighed og varieret brug af områderne.

Tilsammen viser de fire cases variationen i byrumstyper og brugergrupper – fra de travle, centrale områder (Christianshavn St.), hvor der også er megen aktivitet i aften- og nattetimer til de mere rolige, bolignære miljøer (Sydhavn og Husum St.), og Flintholm St., der er et trafikknudepunkt i nærheden af både boligområder og uddannelsesinstitutioner.

Samlet giver stationerne et udgangspunkt for at undersøge forskellige perspektiver og tryghed på tværs af byens stationstyper og ejerforhold. Analysen kan danne afsæt for konkret arbejde med de udvalgte stationer såvel som mere generelt med tryghed omkring stationer i et samarbejde mellem forskellige ejere og aktører og med fokus på både sociale og fysiske tiltag.



Sydhavn station

Sydhavn station ligger i den sydlige del af København, tæt på både gamle boligkvarterer og nye byudviklingsområder som Jernbanebyen. Den fungerer i dag primært som lokalstation, men vil i takt med byudviklingen få stigende betydning som trafikalt og socialt omdrejningspunkt. Stationen er valgt for at undersøge, hvordan en mindre station i forandring kan rustes til at spille en stærkere rolle i et bykvarter i udvikling og på baggrund af data fra Tryghedsundersøgelsen i Københavns Kommune.

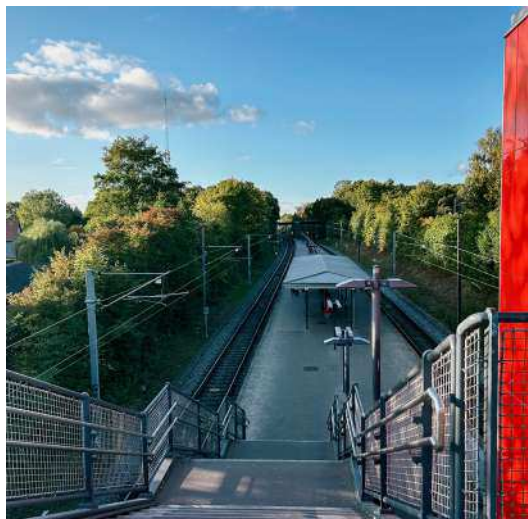
Bydel: Kgs. Enghave

Typologi/Placering: Højbane - station over terræn

Transportform: S-tog og en buslinje

Passagertal: S-tog: ca. 159.000 månedlige på- og afstigninger [2025], Bus (på- og afstigninger pr. måned): Stoppested mod Enghave: 7.980 påstigere; 2.200 afstigere. Stoppested fra Enghave: 2.635 påstigere; 5.450 afstigere

Årstal: Opført 1972



Husum station

Husum station er en S-togsstation beliggende i den nordvestlige del af København i bydelen Brønshøj-Husum. Den er placeret i et boligpræget område med grønne omgivelser og fungerer som lokal station for kvarterets beboere. Den er valgt til undersøgelsen som repræsentant for de mindre ydre stationer, hvor sammenhængen til det omkringliggende byliv og koblinger til øvrig infrastruktur spiller en særlig rolle for tryghedsoplevelsen.

Bydel: Brønshøj-Husum

Typologi/Placering: "Dal-station", station under terræn

Transportform: S-tog og fem buslinjer

Passagertal: S-tog: ca. 157.000 månedlige på- og afstigninger [2025], Bus (på- og afstigninger pr. måned): Stoppested mod Husum Torv: 24.750 påstigere; 18.990 afstigere. Stoppested fra Husum Torv: 19.220 påstigere; 28.675 afstigere

Årstal: Etableret 1880, ny stationsbygning 1944, moderniseret 2013



Flintholm station

Flintholm station er et stort og centralt transitpunkt i Vanløse, hvor både metro, S-tog og bus mødes. Den er en af de mest benyttede stationer i København og har en kompleks udformning med flere niveauer og adgangsveje. Flintholm er udvalgt som case, fordi den repræsenterer en moderne knudepunktstation, hvor funktionalitet, skala og passagerflow stiller særlige krav til overblik og orientering.

Bydel: Vanløse

Typologi/Placering: Station med flere niveauer - transitstation / knudepunkt

Transportform: Metro, S-tog [3 linjer], bus [5 linjer]

Passagertal: Metro: ca. 1,8 mio på- og afstignere pr. år [2025]

S-tog: ca. 566.000 månedlige på- og afstigninger [2025],

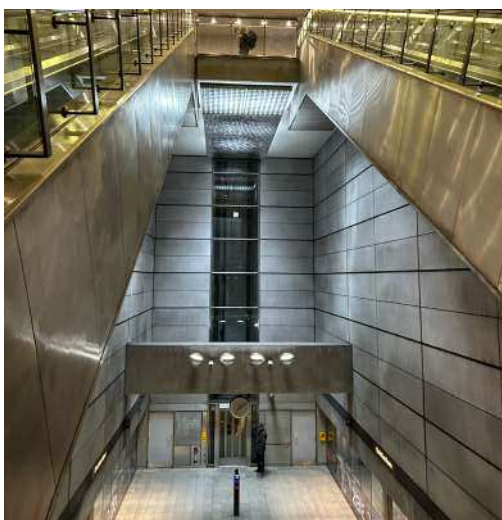
Bus [på- og afstigninger pr. måned]: Stoppested i busterminalen mod nordøst:

42.520 påstignere; 26.970 afstignere. Stoppested i busterminalen mod sydvest:

30.380 påstignere; 33.870 afstignere. Stoppested ved togsportene [endestation]:

7.600 påstignere; 7.000 afstignere

Årstal: Åbnet 2004



Christianshavn station

Christianshavn station er en metrostation placeret midt på Christianshavns Torv på Christianshavn. Den er omgivet af tæt bebyggelse, livlige byrum og stor gennemstrømning af både lokale og besøgende. Stationen er udvalgt som case for at undersøge, hvordan en centralt placeret metrostation fungerer i mødet mellem turisme, natteliv og lokale opholdsmønstre – og hvilken betydning byrummet omkring stationen har for den oplevede trykthed. Christianshavns Station fremhæves desuden tydeligt i Trykthedsundersøgelsen fra Københavns Kommune, hvilket har bidraget til udvælgelsen.

Bydel: Christianshavn

Typologi/Placering: Underjordisk metrostation i tæt by

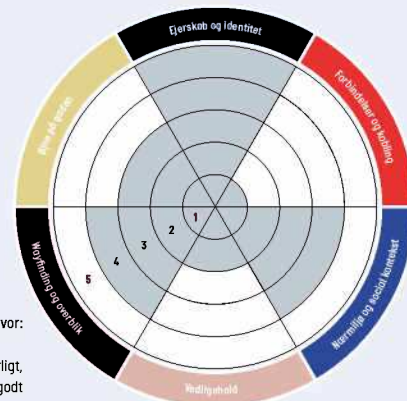
Transportform: Metro og 2 buslinjer

Passagertal: Metro: ca. 2,6 mio på- og afstignere pr. år [2025].

Bus [på- og afstigninger pr. måned]: Stoppested mod Knippelsbro: 13.615 påstignere; 30.585 afstignere. Stoppested fra Knippelsbro: 35.210 påstignere; 11.210 afstignere

Årstal: Åbnet 2002

Vurdering af tryghed



Skalaen går fra 1–5, hvor:

1 = meget dårligt, 2 = dårligt,
3 = neutralt, 4 = godt, 5 = meget godt

Tryghedsvurderingshjulet

For at vurdere tryghed omkring stationerne, er der udarbejdet et tryghedsvurderingshjul til formålet. Det fungerer som et screenings-værktøj, hvor både fag- og lægfolk kan vurdere elementer, der kan have indflydelse på tryghed ved stationer. Hjulet er delt op i seks kategorier, der er uddybet nedenfor. Hver kategori kan påvirke den oplevede tryghed på og omkring stationen. Hver kategori er vurderet på en skala fra 1 til 5, hvor 1 er meget dårlig og 5 er meget godt.

Tryghedsvurderingshjulet er benyttet som redskab på alle de udvalgte stationer. Vurderingen af de seks kategorier for hver station er foretaget af hhv. lokale stemmer, målgrupper på tryghedsvandring og projektgruppen. De forskellige hjul er sammenholdt og analyseret og samlet i et hjul for hver station.

Ejerskab og identitet

De steder, vi kan lide at opholde os i byen, ønsker vi at passe på. Ved at skabe en klar markering af forskellige områdetyper i forhold til, om de er offentlige, halvprivate eller private kan borgere i højere grad udvikle en ansvarfølelse over for et område. Det kan ydermere give udefrakommende en fornemmelse af, hvornår de træder ind på et mere privat område.

Parametre vurderet:

- Fællesskabsmiljø
- Identitetsskabende elementer
- Lokale aktører

Forbindelser og kobling

De fysiske rammer og omgivelser påvirker i høj grad oplevelsen af tryghed på og omkring en station. Dette kan både handle om, at overgange og skift føles sikre og adskilte, og at der er indtænkt muligheder for folk med forskellige former for funktionsnedsættelser.

Parametre vurderet:

- Trygge skift
- Sammenhængende gang- og cykelstier
- Sikre krydsninger
- Tilgængelighed – trapper, ramper mv.

Nærmiljø og social kontekst

Et område opleves generelt som mere trygt, hvis byrummet er let aflæseligt. Store grupperinger eller længerevarende ophold af én type brugere kan skabe usikkerhed ift. brug og bevægelse.

Parametre vurderet:

- Letaflæselige byrum
- Varieret sammensætning af brugergrupper

Det samlede tryghedshjul for hver station giver et gennemsnit på tværs af perspektiver på tryghedsvandring med målgrupper, fra lokale stemmer og rådgiverteamets screening og observationer på forskellige tidspunkter af ugen og døgnet. De aktører, der ikke har kunnet deltage på stedet, har givet deres vurdering i telefon-interviews og indgår i den samlede vurdering.

Den samlede analyse og vurdering for hver enkelt station med tryghedshjulet udgør en central del af grundlaget for anbefalingerne og hvilke områder, der bør prioriteres. Denne kvalitative metode er suppleret med mere kvantitative datasæt i fx. tryghedsundersøgelsen fra Københavns Kommune samt litteratur om tryghed, input fra arbejdsgruppen mm.

De seks kategorier defineres som følgende:

Vedligehold

God vedligeholdelse mindsker utryghed, da det signalerer et højt niveau af ansvarstagen over for området. Uorden og hærværk udbedres hurtigst muligt, da der er en tendens til, at det fordrer mere hærværk. Graffiti skaber generelt utryghed, fordi området opleves som lovløst og uden opsyn.

Parametre vurderet:

- Renhold
- Materialevalg
- Opsyn

Wayfinding og overblik

Manglende overblik eller vanskelighed ved at finde vej, når man bevæger sig rundt kan frembringe utryghed. Det handler derfor om at skabe sigtelinjer og godt udsyn, vejvisning og intuitiv navigation.

Parametre vurderet:

- Sigtelinjer og godt udsyn
- Vejvisning
- Overblik over omgivelser
- Belysning

Øjne på gaden

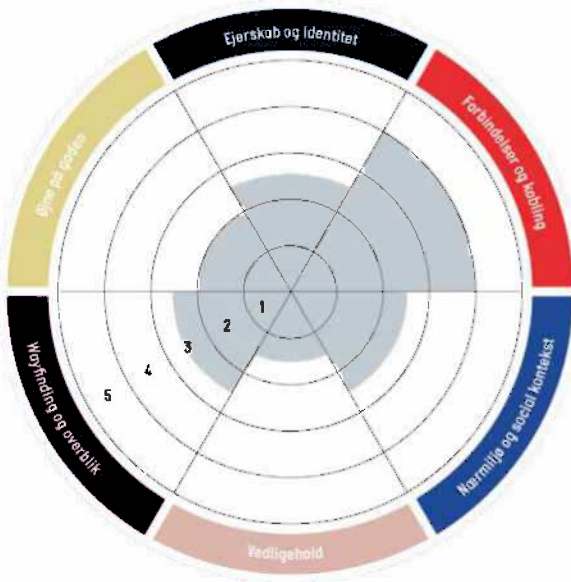
Byområdet, byrum og færdselsårer, der inviterer til menneskelig tilstedeværelse, skaber naturlig overvågning. Det gør byrummene mere trygge. Menneskelige tilstedeværelse og blandede funktioner, der er attraktive og designet med faciliteter til aktiviteter i store dele af døgnet bidrager til øjne på gaden og stationen.

Parametre vurderet:

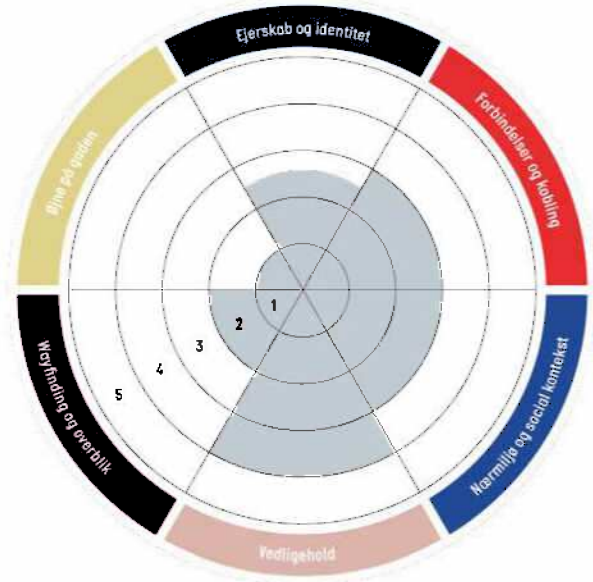
- Blandede funktioner
- Udadvendte facader
- Varierende rytmer og flows

Samlet vurdering af tryghed på stationerne

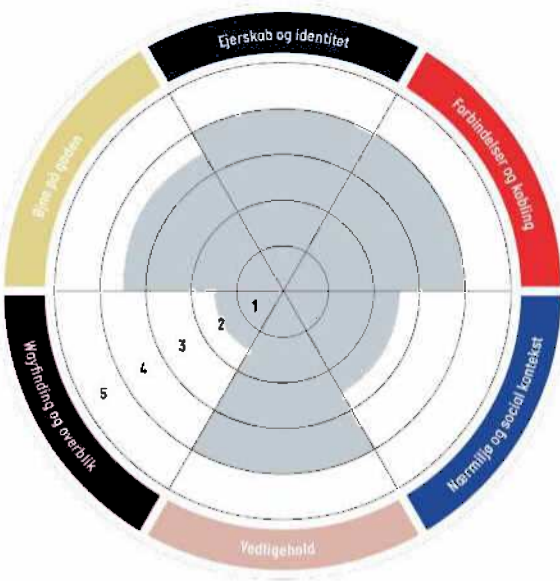
Tryghedshjulene viser den samlede vurdering for hver station, baseret på observationer, interviews, tryghedsvandringer og screeninger. Hjulene opsummerer stationernes tryghedsprofil på tværs af de seks kategorier og er resultatet af en helhedsorienteret vurdering af både fysiske, sociale og oplevede forhold.



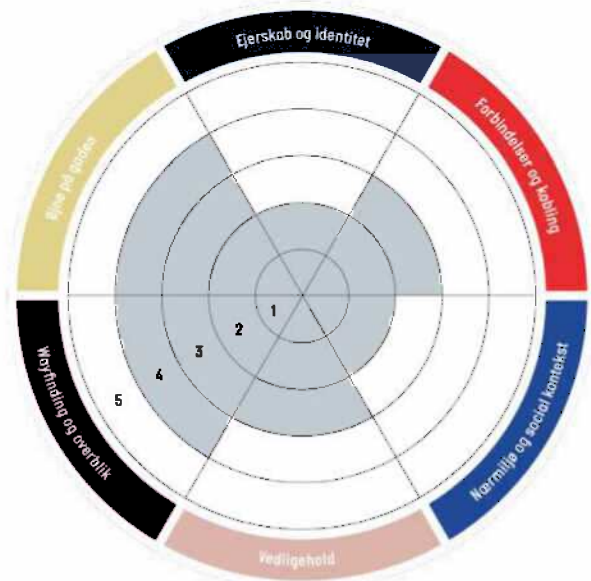
Sydhavn station præges af forsømt vedligehold og svagt ejerskab. Omgivelserne fremstår rodede med fjendtligt design og affald. Udstillingsstedet har potentiale, men bidrager ikke synligt uden for åbningstid. Stationen mangler aktivitet og social tilstedeværelse, og flere føler sig utrygge, især under højbanen.



Husum station opleves som uoverskuelig og isoleret fra nærområdet, især i mørke timer. Der er store problemer med manglende overblik, dårlig belysning og få sociale funktioner. Wayfinding og adgangsforhold er svage, og stationen mangler "øjne på gaden", hvilket gør mange utrygge – især unge og ældre.



Flintholm station er et stort og vigtigt knudepunkt, men fremstår uoverskuelig og ufærdig med mange mørke, tomme områder og svag wayfinding. Stationen scorer højt på vedligehold og funktionalitet, men lavt på overblik og social tryghed, især i de mere isolerede passager.

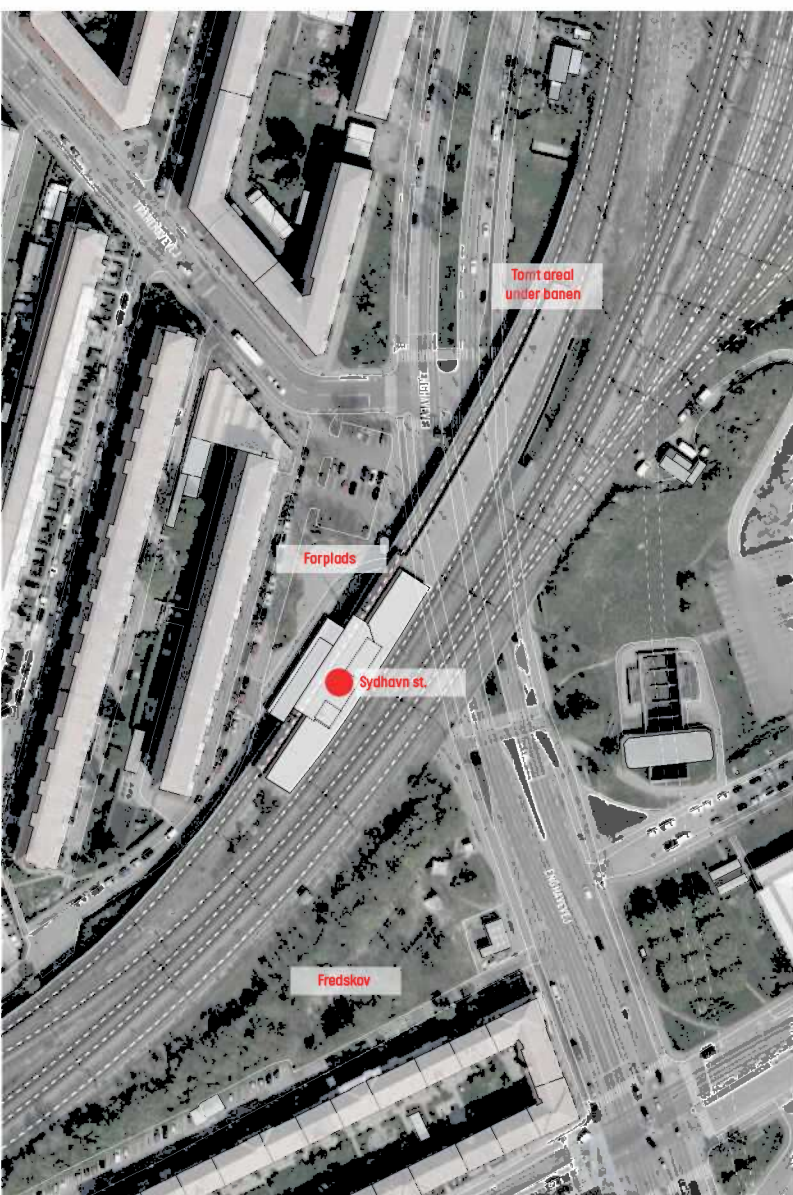


Christianshavn station er præget af utryghed på torvet, hvor udsatte grupper dominerer. Stationen opleves vedligeholdet, men grå uden identitet, mens torvet mangler vedligehold. Der er utrygt ved nedgangen. Der er mange mennesker, men social kontrol er svag, og flere trækker sig pga. uforudsigelig adfærd i byrummet.



STATIONSPROFIL

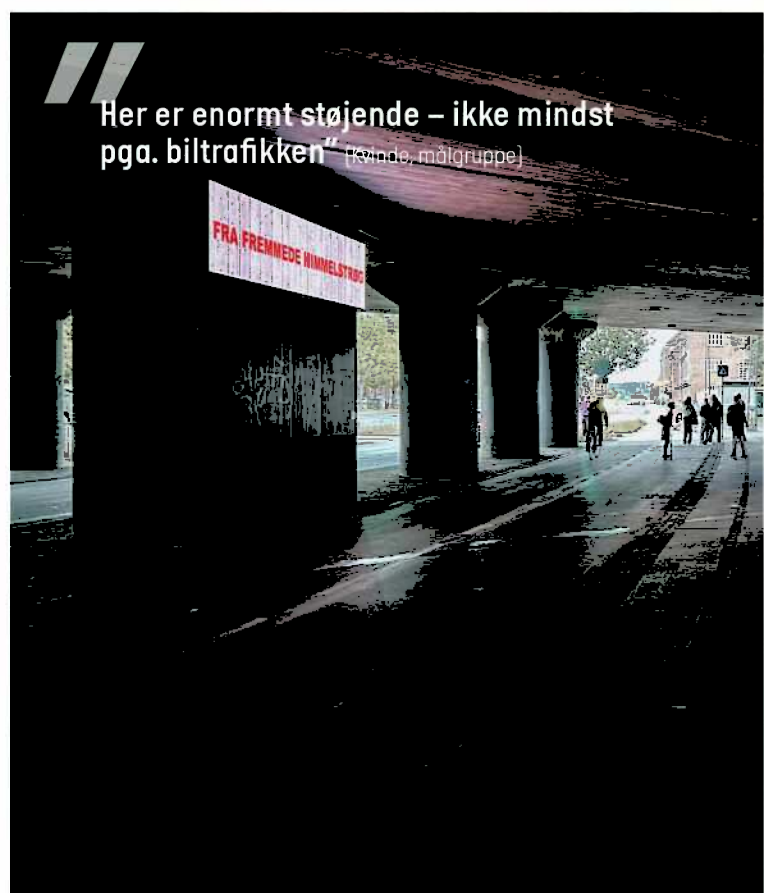
Sydhavn st.



FAKTA

- **Bydel:** Sydhavnen [Kongens Enghave], 2450 København SV
- **Placering:** Ved Enghavevej, Tranehavevej og P. Knudsensgade
- **Transportform:** S-tog [Linje A, E], buslinje: 10
- **Passagertal:** S-tog: ca. 159.000 månedlige på- og afstigninger [2025]. Med etablering af Jernbanebyen forventes et stigende passagerantal. Bus [på- og afstigninger pr. måned]: Stoppested mod Enghave: 7.980 påstigere; 2.200 afstigere. Stoppested fra Enghave: 2.635 påstigere; 5.450 afstigere.
- **Typologi:** Ældre højbanestation med byrum under jernbanen
- **Funktioner på/omkring stationen:** Galleri [udstillingssted], supermarked, cykelparkering, boligkvarterer, kiosk

“Her er enormt støjende – ikke mindst pga. biltrafikken” [Kvinde, målgruppe]



“Der er mange krinkelkroge og steder, hvor man ikke kan se, hvad der foregår – det er ret utrygt” [Kvinde, målgruppe]

Stationsbygningen er meget lidt indbydende. Overdækket ved forpladsen er mørkt, og mange skilte og lys er blevet fjernet med årene - belysningen er også dårlig indenfor"

[Kvinde, lokal stemme]



Sydhavn station er en af Københavns S-togsstationer, placeret ved Enghavevej som et lokalt knudepunkt mellem det historiske Sydhavn og nyere byudviklingsområder. Stationen forbinder bydelen med resten af hovedstaden og fungerer som adgangsvej både for lokale beboere og for de mange pendlere, der dagligt passerer gennem området. Sydhavn station udmærker sig i Københavns Kommunes tryghedsundersøgelser fra 2024 og 2025 som et af de steder, hvor flere borgere beskriver oplevelser af utryghed – særligt i aften- og nattetimerne.

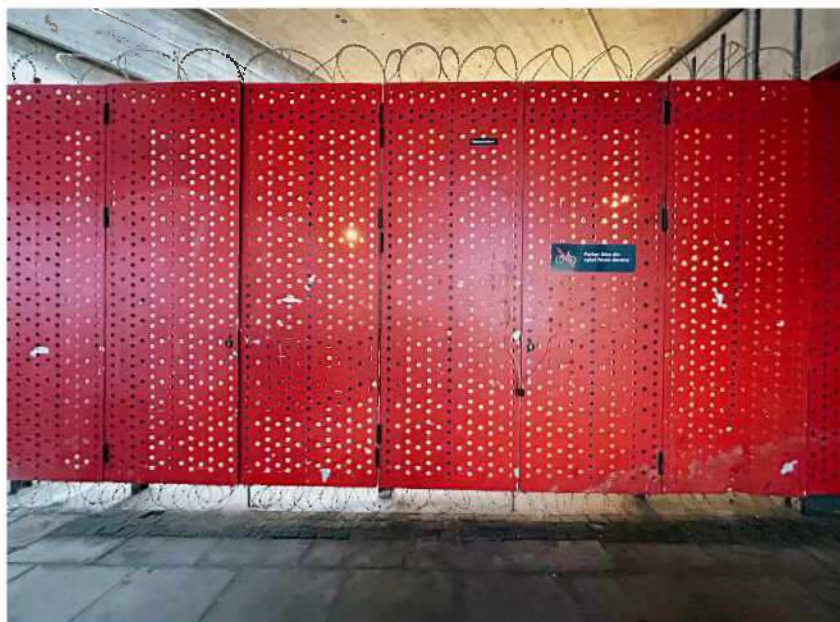
Sydhavn station er en højbane med stationsbygning og indgangshal i gadeplan, omgivet af tilstødende byrum og forpladser. Området præges af store vejprofiler og grønne lommer, som i kombination med højbanens markante træk giver stationen en særlig placering mellem flere forskellige skalaer i byen. Trods stationens centrale rolle i bydelen fremstår omgivelserne i dag uoverskuelige og ikke-vedligeholdte. Uderummene bærer præg

af slid, mørke og mangelfuld vedligeholdelse, mens uklare adgangsforhold gør ankomsten mindre overskuelig. Placeringen under højbanen skaber stærke kontraster mellem lys og mørke, og giver indgange og byrum en hård karakter, der kan virke utryghedsskabende. Indvendigt fremstår stationsbygningen dog lysere med karakteristiske materialer som trælofter og grønne fliser, mens udearealerne i højere grad domineres af mørke.

Socialt præges stationen af fraværet af bemandede funktioner og naturlig tilstedeværelse, hvilket giver plads til, at forskellige grupper i perioder dominerer forpladsen. For mange kan dette give en følelse af utryghed, men stemningen kan også ændres, når kunst, lys eller midlertidige aktiviteter bringes ind.

Der er pigtråd ved porten under banen – det sender nogle ret voldsomme signaler"

[Mand, lokal stemme]



SAMMENFATNING

Sydhavn st.

// Det virker som om, at området omkring stationen er lidt glemt – det er ikke rart at være her” (Mand, lokal stemme)



Ejerskab og vedligehold

En væsentlig udfordring er de spor af mangelfuld drift og uklart ejerskab, som præger især udearealerne. Slidte overflader, pigtråd, affald og nedslidt inventar påvirker stedets identitet og gør det vanskeligt at skabe en følelse af, at nogen tager ansvar. Der mangler sammenhæng og imødekommenhed. Lokale initiativer – fx kunstprojekter – viser dog, at engagement eksisterer, men manglende formidling og fravær af løbende tilstedeværelse gør, at denne tilknytning er forankret lokalt, men opleves ikke tydeligt af besøgende.

Sociale forhold og aktivitet på stationen

Fraværet af bemandede funktioner og daglige aktiviteter betyder, at stationen ofte fremstår tom og med manglende forankring til nærmiljøet. Dette efterlader plads til uformelle opholdsmønstre og territorialitet fra bestemte grupper, fx gadesovende migranter, hvilket kan opleves utryghedsskabende. Både inde på og uden for stationen mangler synlige funktioner og aktivitet, hvilket betyder, at der ikke skabes naturlig social tilstedeværelse eller ”øjne på gaden”. Fraværet af bemandede tilbud, butikker eller inviterende opholds- eller legezone skaber et forladt indtryk, hvilket kan forstærke oplevelsen af utryghed.

Udstillingsstedet i stationsbygningen bidrager positivt til området, når det har åbent, og tilfører liv og aktivitet omkring stationen. Uden for åbningstid fungerer det dog som en visuel barriere, da vinduespartierne er afskærmet, og bygningen fremstår lukket og uden lys mod omgivelserne. Flere nævner, at det er

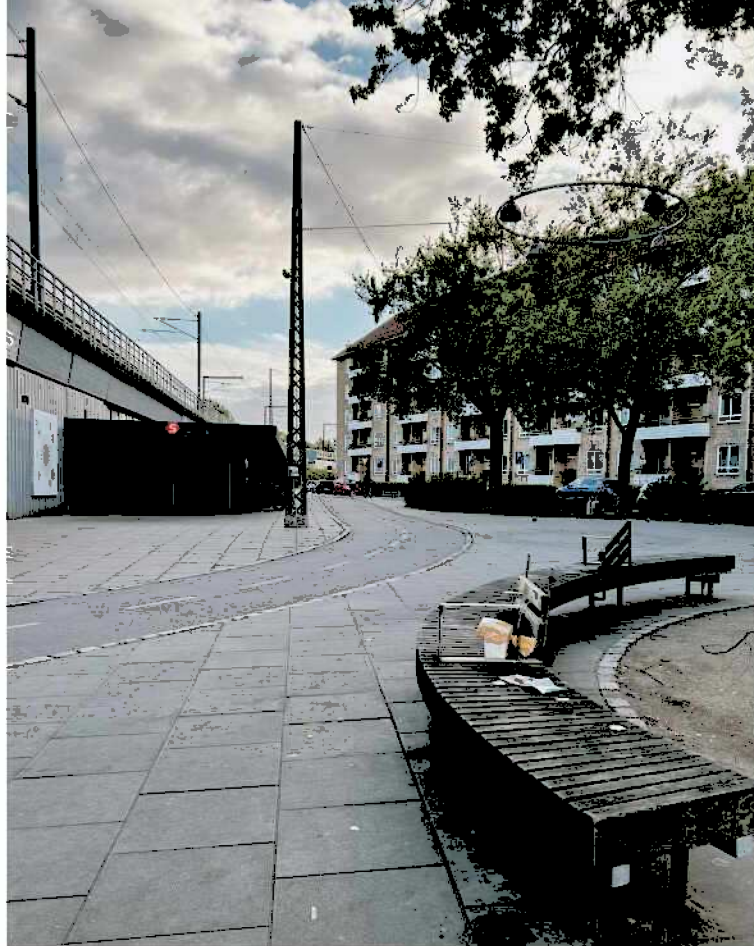
godt, kunsten er der, men også at den kan virke uhyggelig og sætte en stemning, der fortsætter ud i byrummene. Oplevelsen knyttes særligt til, at den samtidskunst, der udstilles i området, ofte tematiserer mørke eller voldsomme motiver og præsenteres med en æstetik, som nogle beskriver som dystert eller nærmest horrorpræget. De fysiske forhold bidrager yderligere til utrygheden: under højbanen opleves stærke kontraster mellem lys og mørke, særligt i aften timerne, kombineret med konstant trafiklarm, der skaber en hård og fjendtlig atmosfære omkring stationen. På den modsatte side af Enghavevej ligger et tomt og ubenyttet areal, der i dag fremstår forladt og bidrager til en oplevelse af, at stationen er afsides og isoleret. Når midlertidige aktiviteter eller kunstprojekter aktiverer byrummet, ændres stemningen dog markant, hvilket peger på potentialet i en mere vedvarende indsats.

Adgang, orientering og koblinger

Stationens tilgængelighed er præget af uklare adgangsforhold og svag wayfinding. De to indgange og bygningens komplekse geometri kan skabe forvirring, og skiltningen er ikke tilstrækkelig til at give brugerne et klart overblik. Samtidig er forbindelserne til de nærliggende byrum svage – fodgængerovergange er vanskelige at benytte, og inventar på forpladsen skaber visuel uorden og forstyrrer oplevelsen af overblik.

Opsamling

Stationens nuværende tilstand står i kontrast til den udvikling, som Sydhavn og de omkringliggende områder gennemgår. Nye

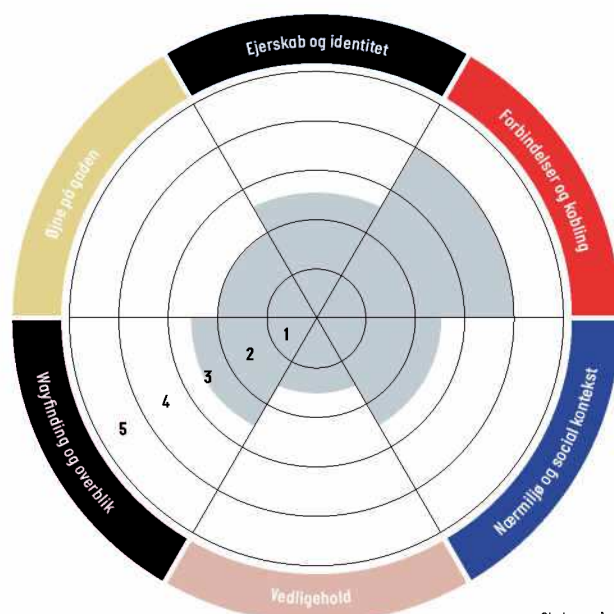


Der er meget lidt social tilstedeværelse – man føler sig ret alene, også selvom der er mennesker omkring” [Kvinde, målgruppe]

beboere og tilflyttere bringer andre forventninger til kvalitet, byliv og tryghed, mens udviklingen af Jernbanebyen vil øge presset på både stationens kapacitet og dens funktion som lokalt knudepunkt. Fraværet af tydeligt ejerskab og drift – både i og omkring stationsbygningen – gør, at området ofte opleves som tomt og fjendtligt. Flere lokale efterspørger funktioner, hvor man kan opholde sig, søge hjælp eller blot være, og fortæller, at uro og affald får mange til at trække sig fremfor at engagere sig i byrummet. Samtidig nævnes tidligere midlertidige aktiviteter og kunstprojekter som eksempler på, hvordan stemningen kan ændres markant – når de lykkes.

Her ligger et klart potentiale: Kunsten kan være en løftestang for stedsidentitet og aktivitet, men kræver en tydelig kuratering og forankring. Flere peger på vigtigheden af, at kunsten ikke blot “vises frem”, men indgår som en integreret og oplevelsesrig del af byrummet – og at man er opmærksom på, hvilken type kunst, der vises, og hvordan den aktiveres og formidles. Et tættere samarbejde med eksisterende aktører kan danne afsæt for en videreudvikling af det kunstneriske udtryk, som både kan styrke ejerskab og skabe tilbagevendende liv i området.

Fremadrettet peger dette samlet på et behov for en strategisk indsats, der styrker både de fysiske rammer, den sociale tilstedeværelse og stationens rolle som identitetsskabende omdrejningspunkt i bydelen. For at realisere dette potentiale bliver det afgørende at iværksætte tryghedsskabende tiltag, der ikke blot adresserer de akutte udfordringer, men også understøtter den langsigtede vision om en åben, inviterende og velfungerende station i hjertet af Sydhavnen.



Skalaen går fra 1–5, hvor:
1 = meget dårligt
2 = dårligt
3 = neutralt
4 = godt
5 = meget godt

Tryghedshjulet viser en samlet vurdering af stationens tryghedsprofil. Her scorer stationen lavt på 5 ud af 6 kategorier – især vedligehold og øjne på gaden – hvilket peger på markante tryghedsudfordringer for Sydhavn st.

ANBEFALINGER

Sydhavn st.

- Ejerskab og identitet
- Forbindelser og kobling
- Nærmiljø og social kontekst
- Vedligehold
- Wayfinding og overblik
- Øjne på gaden

Sydhavn station rummer komplekse og indbyrdes forbundne udfordringer, der kræver en koordineret og flerstrengt indsats. Et reelt løft af stationen og byrummene omkring forudsætter både kortsigtede forbedringer og en langsigtet strategisk indsats. Anbefalingerne har med udgangspunkt i dette fokus på:

1. Drift og vedligehold
2. Forbindelser og overblik
3. Identitet og social aktivitet

De foreslåede tiltag hænger tæt sammen og bør ses som gensidigt afhængige. Særligt arbejdet med at styrke stationens identitet og skabe social aktivitet i og omkring stationen vurderes som centralt, men det forudsætter, at de grundlæggende fysiske og driftsmæssige forhold er på plads.

1. Et velholdt og imødekommende stationsmiljø ●●

Priorité i endnu højere grad drift og vedligehold, så stationen fremstår ren, funktionel og indbydende. Der er behov for et løft.

Tiltag:

- Etabler klare driftsaftaler og samarbejder om daglig oprydning og affaldshåndtering, særligt på forpladsen og ved cykelparkeringen.
- Overvej sociale beskæftigelsesordninger – fx sociale frikortordninger og en "social vicevært"-funktion med gadeplansmedarbejdere – for at skabe synlig tilstedeværelse, styrke ejerskab og understøtte trykthed omkring stationen.
- Opsæt flere affaldsløsninger for at gøre det lettere at holde orden.

2. Udvikling med sammenhæng og identitet ●●●

Udvikl et sammenhængende visuelt udtryk og lokal stedsidentitet, der kan løfte både station og nærområde, styrke fremtidig aktivitet og understøtte den kommende udvikling af Jernbanenbyen.

Tiltag:

- Udarbejd en fælles strategi og visuel identitet for udviklingen af stationens bygning og de omkringliggende byrum. Strategien skal samle indsatser for farver, materialer, inventar og belysning og tage afsæt i stationens eksisterende materialitet – grønne fliser, trælameller og tidssvarende lys.
- Opdater byrumsinventar med nye opholdsmuligheder og aktiviteter (fx legeelementer), og skab en port til skraldeområdet i passende skala. Fjern fjendtlige elementer som pigtråd.
- Udskift belysningen på forpladsen og forbedr lyset under buen på begge sider af Enghavevej med belægnings-, kunstnerisk- eller adaptiv belysning, så området opleves jævnt og trygt hele døgnet.
- Tag stilling til, om den nuværende lyskunst (udløber 2032) skal forlænges og supplér samtidig med nye kunstneriske initiativer, der viderefører fortællingen om Sydhavnen som et kreativt og foranderligt byområde.

- Åbn stationsbygningen med glaspartier mod forplads og forhal, og lad udstillingsvinduerne være oplyste efter lukketid.

3. Forbindelser, overblik og tilgængelighed ●●●

Gør det nemt og intuitivt at orientere sig for alle brugere af stationen – både lokale og besøgende. Forbedr tilgængeligheden og forbindelserne omkring stationen, så fodgængere, cyklister og bilister kan bevæge sig trygt og intuitivt gennem området.

Tiltag:

- Opsæt store S-togsskilte på begge sider af banen og tydelig skiltning i stationsbygningen mod busser, tog og udgange.
- Indfør en visuelt markeret "ankomstløber" i gulvet, der guider passagerer mod trapperne i stationsbygningen og tilføj realtidssinformation om tog og busser både inde og ude.
- Flyt reklamesøjle og toilet for at forbedre udsyn og overskuelighed til stationen.
- Indfør forlænget grønt signal ved begge lyskryds omkring stationen for at lette krydsningen og tilgodese bløde trafikanter.
- Nedsæt hastigheden til 30 km/t under banen, fx mellem P. Knudsens Gade og Tranehavevej.
- Arbejd langsigtet for bedre krydsningsforhold på Enghavevej og etabler en ekstra trappenedgang til gadeplan på den modsatte side for at skabe en mere sammenhængende og aktiv byzone.

4. Et levende, aktivt og mangfoldigt stationsområde ●●●

Sydhavn station er et centralt knudepunkt for både det gamle og nye Sydhavnen. Stationen og byrummene omkring bør udvikles til levende, inviterende steder med bemandede funktioner og aktiviteter i samarbejde med lokale kultur- og fritidsaktører, der tiltrækker forskellige brugergrupper gennem dagen og ugen.

Tiltag:

- Etabler dialog med sociale aktører som Kirkens Korshær, Kilden Kbh, m.fl. for at håndtere dialog og udfordringer med gadesovende migranter og samtidig skabe socialt inkluderende byrum. Inddrag Karens Minde Kulturhus og andre lokale kulturaktører i aktiveringen af pladsen og stationsbygningen for at skabe lokal forankring og løbende aktivitet.
- Aktivér arealet under banen ved modsatte side af Enghavevej gennem samarbejde med lokale aktører som fx Copenhagen Skate med midlertidige løsninger som containere eller pavilloner til ophold og læ for brugerne.
- Opret et partnerskab mellem aktører, grundejere og lokaludvalg om kuratering af aktiviteter på forpladsen, og tilføj bemandede funktioner som 7/11 eller street food til de stigende brugerbehov.

REFERENCER TIL INSPIRATION



Urban 13, Bispeengbun: Selvorganiseret midlertidig containerby og kulturzone med caféer, kontorer, værksteder og multisal til koncerter, teater og events. Projektet, udvalgt af Københavns og Frederiksberg Kommune, fik fem års råderet over området. Fokus var på fleksible, trygge og klart afgrænsede rum, der kunne bruges til mange kulturelle og sociale formål. Foto: Urban Creators



Aspire er et lyskunstværk under motorvejen i Sydney, der lyser et ellers mørkt og utrygt område op. Med store, gyldne lys-træer skaber det en ny stemning i byrummet og gør det mere indbydende og trygt at færdes i – også efter mørkets frembrud. Foto: Flickr, Thierry Ollivain



Et skulpturelt byrumsmøbel med integreret belysning giver Store Torv i Århus karakter – dag og nat. Byrumsmøblet indeholder både træer, siddegrupper og små platforme, der bruges til scene, og skaber mindre rum på den åbne plads. Belysningen bidrager til trykthed på pladsen, sikrer anvendeligheden også når det er mørkt og giver det store byrumselement en lettere fremtoning. Projekt: Schønher. Foto: Martin Schubert



Kilden – Hjerterum & Vaskerum er et mobilt frirum placeret på Scandiagade 32, Sydhavnen, hvor socialt udsatte i København kan få rent tøj, et varmt bad og et sted at søge ro – uden krav om henvisning. Faciliteterne er samlet i en specialbygget vogn med vaskeri, bade faciliteter, toilet og samtalerum. Kilden drives i samarbejde mellem Nortec, AKB København og Københavns Kommune og har til formål at give mere end praktisk hjælp – nemlig menneskelig kontakt og værdighed. Foto: kildenkph

PRIORITEREDE TILTAG

Sydhavn st.

Med udgangspunkt i analysens anbefalinger for de enkelte stationer, er der prioriteret en række tiltag på de udvalgte stationer. De prioriterede tiltag for hver station, er vurderet til at kunne få størst betydning for at skabe øget tryghed. De adresserer de kategorier i tryghedsvurderingshjulet, hvor der for den enkelte station er størst udfordringer. I parentes er angivet, om der er tale om et socialt, fysisk, planlægnings- eller driftsmæssigt tiltag. Luftfotoet viser placeringen af de prioriterede indsatser på og ved stationerne. Bilag 1 giver en samlet oversigt over de prioriterede tiltag pr. station med økonomisk ramme, forventet effekt, ansvar, tidsramme mv. for gennemførelse.

1. Lokale alliancer (Social)

- Overvej sociale beskæftigelsesordninger – fx sociale frikordninger og en "social vicevært"-funktion med gadeplansmedarbejdere – for at skabe synlig tilstedeværelse, styrke ejerskab og understøtte tryghed omkring stationen.
- Etabler dialog med sociale aktører som Kirkens Korshær, Kilden Kbh, m.fl. for at håndtere dialog og udfordringer med gadesovende migranter og samtidig skabe et socialt inkluderende byrum.

Forventet effekt:

Opbygger relationer, skaber øget ejerskab og flere øjne på gaden, samt sikrer et velholdt og mere aktivt stationsområde.

2. Forskønnelse af forplads (Fysisk og drift)

- Opdater byrumsinventar med nye opholdsmuligheder og aktiviteter
- Flyt reklamesøjle og toilet for at forbedre udsyn og overskuelighed til stationen.
- Etabler klare driftsaftaler og samarbejder om daglig oprydning og affaldshåndtering, særligt på forpladsen og ved cykelparkeringen.

Forventet effekt:

Bidraget til en opgradering af byrummet, inviterer flere brugergrupper ind og skaber bedre udsyn.

3. Belysningsstrategi for stationsområdet (Fysisk/planlægning)

- Udskiftning af eksisterende belysning på forpladsen
- Bedre belysning under buen på begge sider af Enghavevej
- Arbejd med belægningslys, kunstnerisk og/eller adaptiv belysning langs betonvæggene

Forventet effekt:

Skaber en mere organisk, jævn og varm belysning i både dag- og nattetimer og en sammenhæng i belysningen omkring stationen.

4. Åben stationsbygning og flere funktioner (Fysisk)

- Åbn stationsbygningen med glaspartier og gennemsigtighed mod forplads og stationsforhal
- Tilføj bemandede funktioner som 7/11, street food el.lign.
- Lad lyset være tændt i udstillingsvinduer efter lukketid

Forventet effekt:

Skaber en mere åben og imødekommende stationsbygning, styrker ejerskab og menneskelig tilstedeværelse.

5. Bedre adgangsveje til stationen (Fysisk)

- Arbejd langsigtet for bedre krydsningsforhold på Enghavevej og etabler en ekstra trappenedgang til gadeplan på den modsatte side for at skabe en mere sammenhængende og aktiv byzone.
- Forlæng varigheden af grønt lys over Enghavevej for fodgængere og bløde trafikanter og nedsæt hastigheden til 30 km/t under banen, fx mellem P. Knudsens Gade og Tranehavevej.

Forventet effekt:

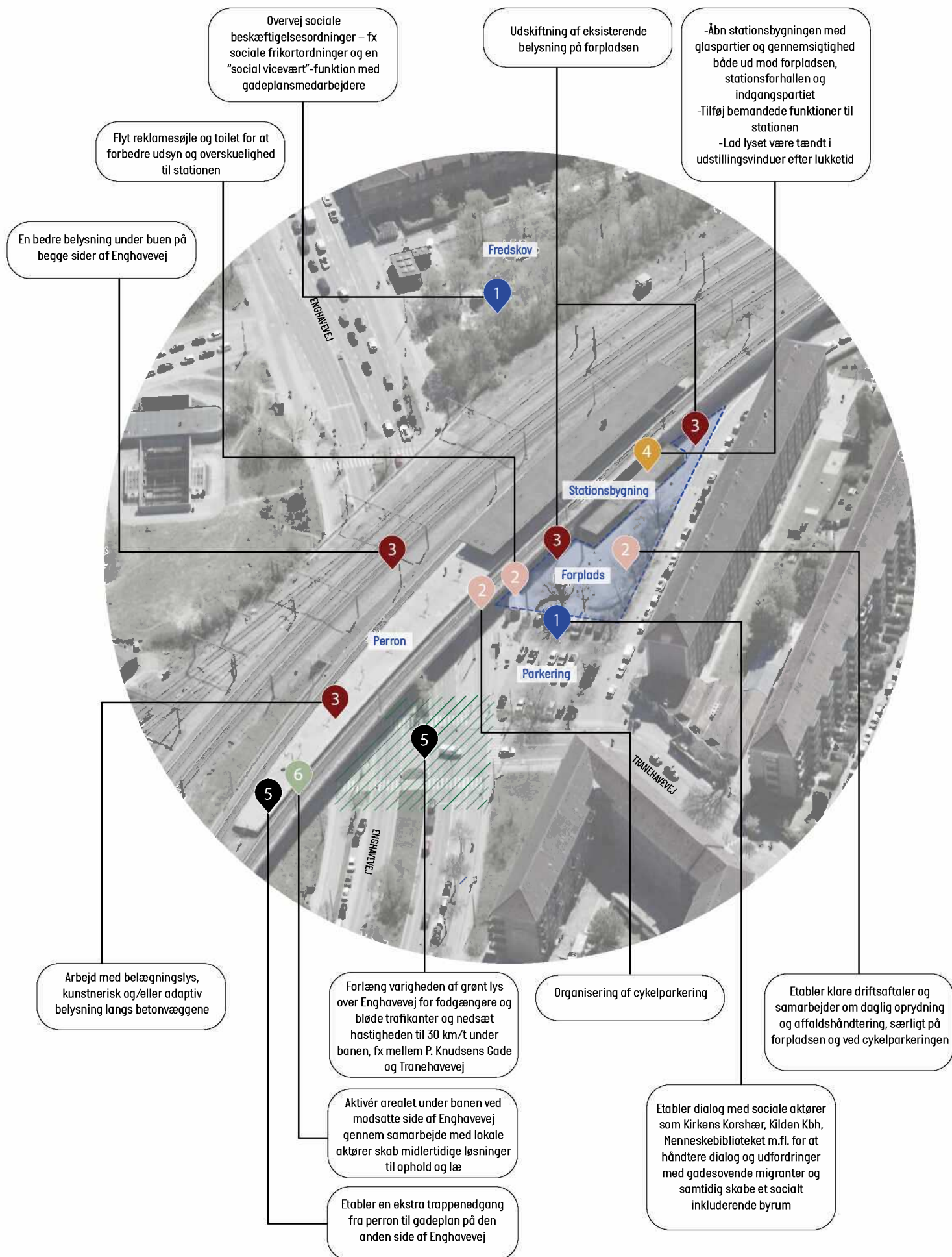
Bidraget til øget tryghed og bedre adgang, bl.a. fra Jernbanebyen, skaber flere "øjne på gaden".

6. Aktivér arealer under banen (Fysisk)

- Aktivér arealet under banen ved modsatte side af Enghavevej gennem samarbejde med lokale aktører som fx Copenhagen Skate og skab midlertidige løsninger som containere eller pavilloner til ophold og læ

Forventet effekt:

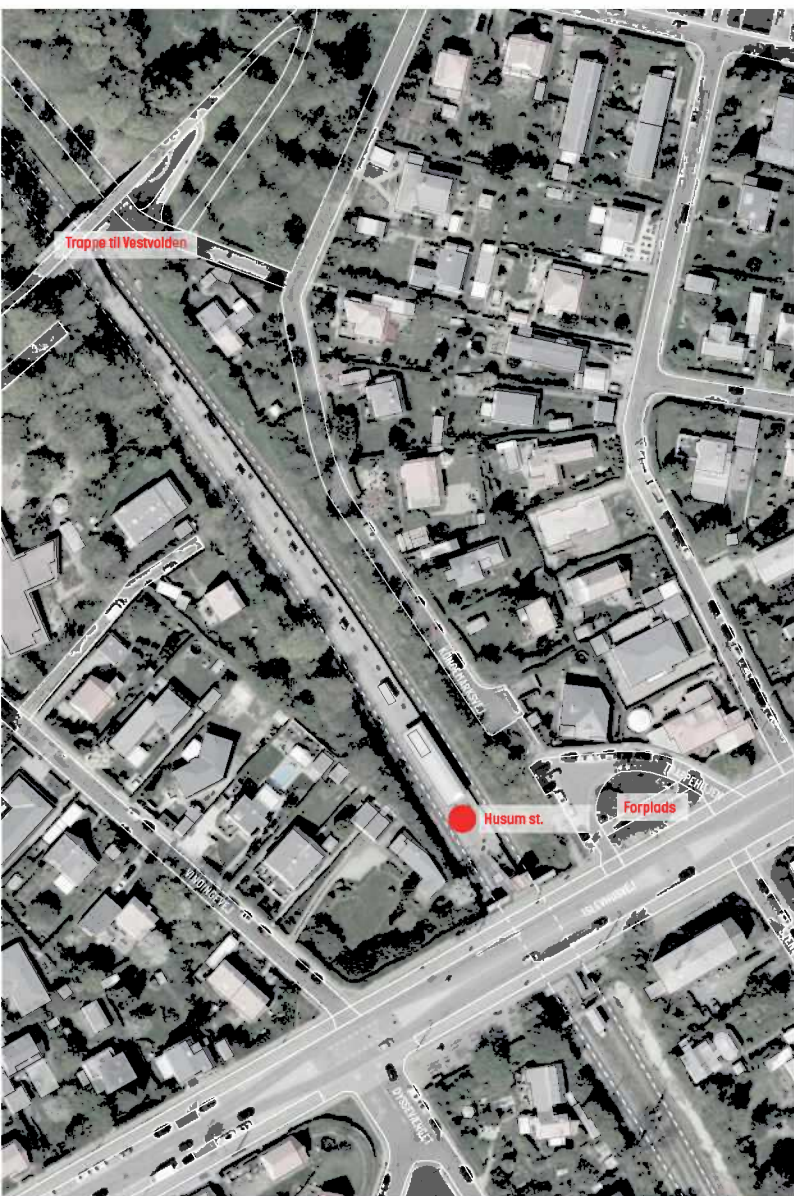
Inviterer andre brugergrupper ind og skaber "øjne på gaden" i ydertimerne.



STATIONSPROFIL

Husum st.

“Der kunne være meget mere liv her – det er næsten som om, man har glemt stationen” [Kvinde, målgruppe]



FAKTA

- **Bydel:** Brønshøj-Husum, 2700 Brønshøj
- **Placering** Mellem Islevhusvej og Vestvolden
- **Transportform:** S-tog [Linje C], buslinje: 32, 200S, 350S, 5C, 166
- **Passagertal:** S-tog: ca. 157.000 månedlige på- og afstigninger [2025]
Bus [på- og afstigninger pr. måned]: Stoppested mod Husum Torv: 24.750 påstignere; 18.990 afstignere. Stoppested fra Husum Torv: 19.220 påstignere; 28.675 afstignere
- **Typologi:** Dal/tunnel station: Perron under terræn
- **Funktioner på/omkring stationen:** Bodega, mas-sør, boligbebyggelse, cykelparkering

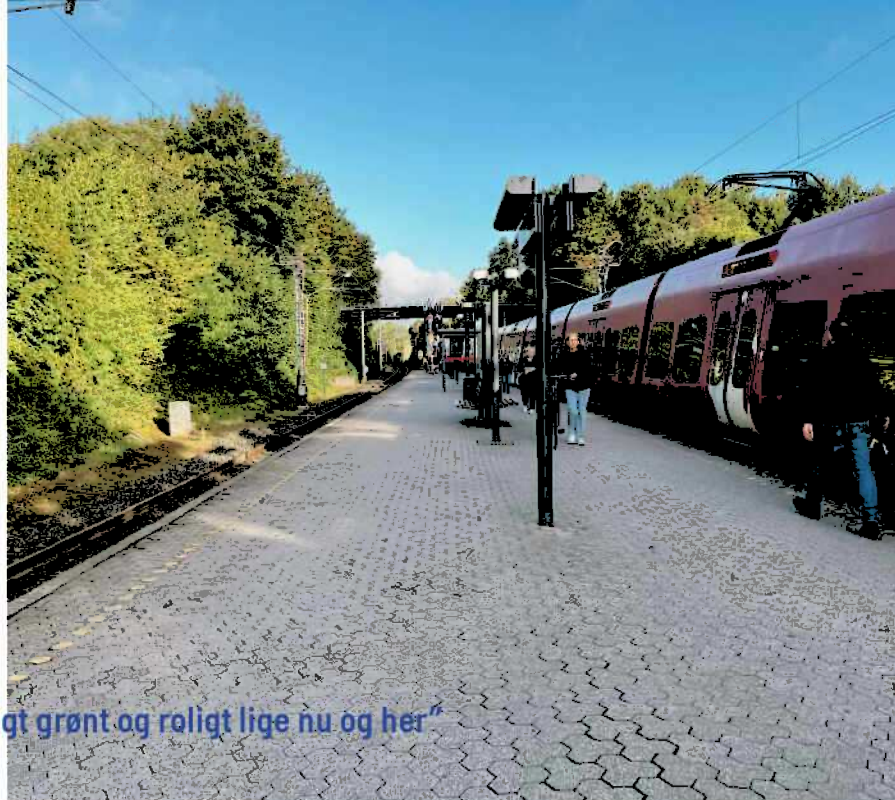
“Der er ikke noget lyskryds – folk krydser bare vejen lidt her og der for at komme over – det ville jeg også selv gøre. Folk bruger ikke engang den helle, der er” [Kvinde, målgruppe]





Her er jo egentlig dejligt grønt og roligt lige nu og her"

[Mand, målgruppe]



Husum station er en lokal S-togsstation placeret i et boligområde mellem Husum Torv og Vestvolden. Stationen fungerer som et vigtigt forbindelsespunkt for beboere i Husum og Tingbjerg, men opleves samtidig som afsondret fra det omkringliggende byliv. De fysiske forhold, den lave beliggenhed og de spredte forbindelser gør, at stationen fremstår isoleret fra både trafik og lokale funktioner.

Typologisk er Husum en "dal-station" eller "tunnelstation", hvor perronen ligger markant lavere end gadeplanet. Stationen er placeret i et fordybet terræn mellem høje skrånninger og grøn bevoksning, og adgangen sker via trapper og ramper i hver ende af perronen – uden alternative udgange undervejs. Denne struktur

betyder, at man som rejsende ofte befinder sig "nede i en dal" med begrænset udsyn til omgivelserne og få muligheder for at komme væk, hvis man føler sig utryk. Kombinationen af den fysiske placering, manglen på gennemgående visuel kontakt til gaden og fraværet af funktioner omkring perronen skaber et særligt lukket og isoleret stationsmiljø.

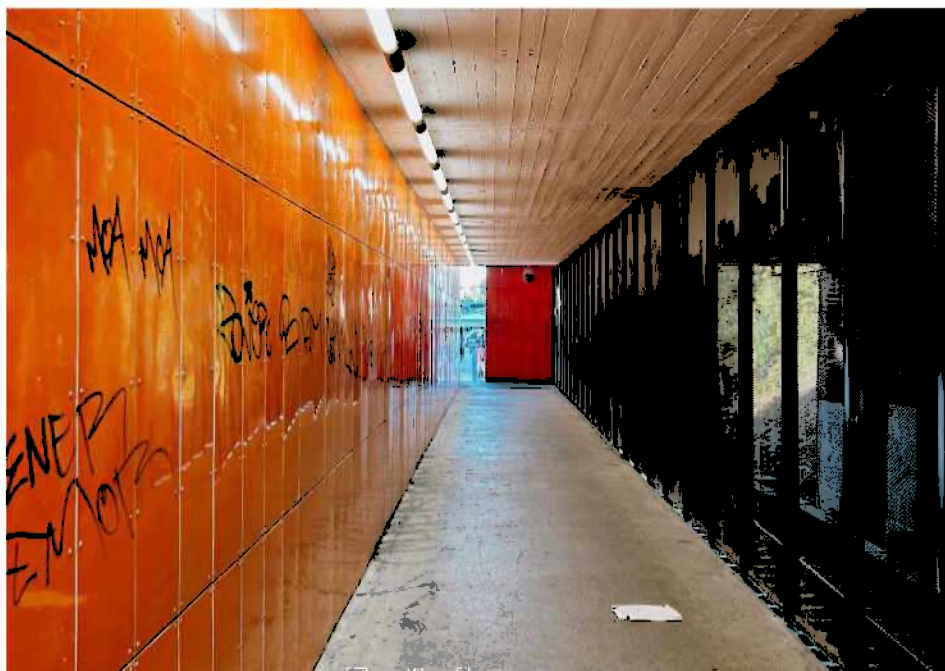
Stationens grønne omgivelser og nærliggende bebyggelse bidrager til oplevelsen af en mere rolig station, men fraværet af aktivitet og opholdsmuligheder betyder, at mange kun opholder sig her kortvarigt. Husum station opleves derfor som et sted med funktionel betydning, men begrænset lokal tilknytning og identitet.



SAMMENFATNING

Husum st.

“Her er creepy og mørkt... Der er ikke særlig mange børn der får lov til at bruge stationen. Særligt ikke om aftenen – her er stille og meget mørkt om aftenen” [Kvinde, lokal stemme]



Adgang, orientering og koblinger

Husum station ligger lavere end det omgivende terræn, hvilket skaber en oplevelse af at stå “nede i en dal”. Denne placering gør det vanskeligt at skabe overblik, og mange beskriver følelsen af at være afskåret fra det omkringliggende kvarter. Forbindelserne til nærområdet – særligt til busforbindelser og boligområder – opleves som spredte og utydelige. Der mangler en fodgængerovergang over Islevhusvej ved stationens hovedopgang. I dag skal man gå til et helleanlæg, hvilket gør busskiftet besværligt og utrygt – især for ældre, børn og gangbesværede. En overgang direkte ud for trappen vil skabe et mere sikkert og logisk forløb og styrke koblingen fra stationen. Derudover nævnes gangbroer og trapper som utrygge, især i mørket, hvor følelsen af isolation og fravær af hjælp forstærkes. Det er ikke intuitivt, hvilken trappe der fører hvorhen, og den manglende skiltning gør det svært at orientere sig – mange er afhængige af rejseapps for at finde vej.

Belysning og vedligehold

Belysningen på Husum station opleves som ujævn, med store kontraster mellem den oplyste perron og de mørke områder ved cykelbroen, parken og langs skinnerne. Lysniveauet falder markant mod Vestvolden og parkeringsområdet, og flere beskriver, at man i mørke timer ikke kan se, hvad der foregår omkring én, hvilket skaber utryghed. Uoverskueligheden forstærkes af lange passager uden fokus på tryghed, mens graffiti, affald og lugtgener – især ved elevator og trapper – giver indtryk af manglende vedligehold og drift.

Perron og tilgængelighed

Perronen opleves som smal og uoverskuelig, især ved hovednedengangen, hvor trapper, elevator, cykelparkering og adgangsveje er samlet på lidt plads. Det skaber trængsel og gør det vanskeligt at passere i myldretiden. Man kan ikke se hele stationen, hvilket gør mange utrygge, særligt i aftentimerne. Tilgængeligheden er udfordret af ujævn belægning og manglende ledelinjer og markeringer. Læskure og siddepladser er få, og trappen ved cykelbroen mangler rampe og opdeling mellem cyklister og fodgængere, hvilket skaber konflikter og utryghed. En tydeligere opdeling og indretning af perron og adgangsveje vil styrke både funktionalitet og tryghed.

Nærmiljø og kontekst

Husum station ligger i et område, der på én gang opleves som stille og grønt – og til tider præget af uro. Om dagen beskrives Husum station af mange som fredelig, men efter mørkets frembrud ændres stemningen. Parkområdet mod Vestvolden og parkeringspladsen nævnes som steder, hvor der forekommer ophold af grupper – herunder også unge og lejlighedsvist stofsalg. Selvom de fleste episoder er lokale, bidrager de til et ry, som påvirker oplevelsen af tryghed.

Flere lokale fortæller, at de ikke lader deres børn bruge stationen alene om aftenen. Flere peger på, at fortællinger om eller minder fra en enkelt ubehagelig oplevelse kan skabe en vedvarende følelse af utryghed, selv når der ikke sker nye hændelser.



“Der bliver solgt stoffer (og/eller andre ubehagelige sager) på og fra parkeringspladsen ved Husum station. Det er helt åbenlyst og foregår også ved højlys dag” [Kvinde, lokal stemme]



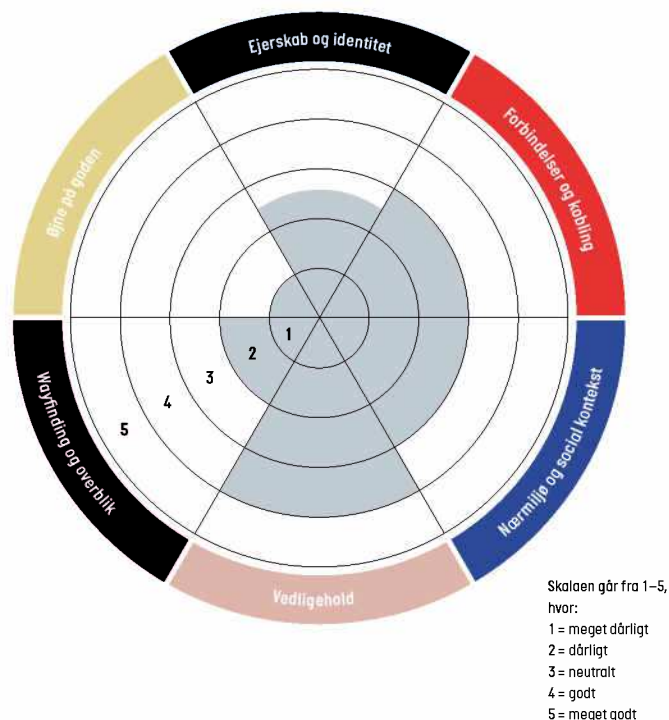
“I enden ved Vestvolden kan der være utryghed blandt unge da ”man kan blive overrasket” omkring parkområdet - området ved gangbroen fremkalder utryghed”

[Mand, lokal stemme]

For mange unge er oplevelsen ambivalent: de kender området og føler sig hjemme, men undgår samtidig bestemte steder, fx under broen eller mod parken, fordi de opleves mørke og afsides. Vagter eller bemandede funktioner nævnes som noget, der ville kunne skabe ro og tryghed – ligesom et lille butiksliv omkring stationen kunne give liv og et sted at søge hen. Fraværet af aktivitet omkring stationen betyder, at der sjældent er mennesker til stede, som kan skabe ”øjne på gaden”. For flere medfører dette en oplevelse af at stå alene i et tomt transitrum, hvor utrygheden forstærkes af manglende overblik og tilstedeværelse.

Opsamling

Husum station fremstår som et sted med tydelige kontraster mellem dag og aften, funktionalitet og manglende ejerskab. Den ligger midt i et roligt kvarter, men opleves som isoleret. Stationens lave beliggenhed uden udsyn gør, at stationen kan føles uoverskuelig og utryg, særligt i mørke timer. Trygheden påvirkes af både de fysiske forhold – kontrastfuld belysning, vedligehold og indretning – og af sociale dynamikker i nærområdet. Når stationen er tom og mørk, bliver den et sted, man skynder sig igennem, mens den i dagtimerne fungerer mere problemfrit som lokalt trafikpunkt. Samtidig rummer Husum station et tydeligt potentiale. De grønne omgivelser kan skabe en behagelig atmosfære, hvis belysning og tilstedeværelse forbedres. En mere tydelig organisering, bedre tilgængelighed og aktivitet omkring stationen kan styrke både trygheden og stationens rolle som lokalt knudepunkt.



Tryghedshjulet for Husum station viser et blandet billede. Øjne på gaden og wayfinding og overblik scorer lavt, mens vedligehold vurderes positivt. De øvrige kategorier – forbindelser, nærmiljø og identitet – placerer sig midt i feltet, hvilket samlet peger på behov for særligt styrket social tilstedeværelse og orientérbarhed.

Husum st.

-  Ejerskab og identitet
-  Forbindelser og kobling
-  Nærmiljø og social kontekst
-  Vedligehold
-  Wayfinding og overblik
-  Øjne på gaden

For at håndtere tryghedsudfordringerne på Husum st. anbefales det særligt at have fokus på at skabe bedre overblik på perronen og bedre og tryggere forbindelser i gadeplan til begge sider. Anbefalingerne har med udgangspunkt i dette fokus på:

1. Forbindelser og kobling
2. Wayfinding og overblik
3. Nærmiljø og social tilstedeværelse

En af de store udfordringer ved Husum st. er, at dens placering under gadeniveau udfordrer muligheden for at skabe forbindelse mellem stationen og social tilstedeværelse i gadeplan. Anbefalingerne centrerer sig derfor i høj grad om at forbedre forholdene i gadeplan for at forbedre indtrykket, når man kommer til eller tager fra stationen, hvilket også kan påvirke den oplevede tryghed, når man opholder sig på selve perronen.

1. Bedre og tryggere forbindelser

Forbindelserne fra perronen på Husum st. til gadeplan på begge sider opleves generelt utrygge. Forbedr derfor adgangen mellem cykel-/gangbroen, perronen og parkens stier, så bevægelsen gennem området bliver sikker og logisk for både gående og cyklister. Arbejd derudover med adgangsforholdene og forbindelserne til særligt busser på Islevhusvej.

Tiltag:

Hovedned- og opgang v. Islevhusvej:

- Aktiver midlertidigt tunnelen under Islevhusvej med kunst og belysning, så den fremstår mere tryk, indbydende og lettere at orientere sig i ift. hvor man kommer op.
- Fredeliggør Islevhusvej ved at indføre hastighedsdæmpende tiltag og tydeligere markering af fodgængerfelter og cykelkrydsninger umiddelbart ved trappeopgangen fra perronen. En roligere trafikafvikling vil skabe større tryghed for bløde trafikanter og gøre det lettere at bevæge sig mellem stationen, parken og det omkringliggende boligområde.
- Når fredeliggørelse af Islevhusvej og krydsningsforhold er forbedret, anbefales det at lukke tunnelen under vejen.

Trappe til Vestvolden:

- Etabler en cykelskinne på trappen ved cykel-/gangbroen, så cyklister nemt kan trække cyklen op og ned.
- Opdel arealet på broen i cykel- og gangfelter i forlængelse af parkens stier, så der skabes tydelig adskillelse og færre konflikter mellem trafikanterne.

2. Orientering og vedligehold på perronen

Forholdene på perronen har stor betydning for den oplevede tryghed. Flere peger på udfordringer med overblik, orientering og belysning, som kan gøre det utrygt at færdes og opholde sig på stationen. Et mere sammenhængende og overskueligt miljø med tydelig skiltning, jævn belysning og klare forbindelser kan styrke trygheden og gøre det lettere at finde vej – både i dagtimerne og om aftenen.

Tiltag:

- Skab bedre sammenhæng og overblik omkring Husum station, så brugerne nemt kan orientere sig og finde videre forbindelser.
- Skab en mere rolig og sammenhængende belysning omkring stationen, der reducerer kontrasterne mellem perron, bro og grønne områder. En jævn og varm belysning skal øge trygheden og gøre området mere indbydende – både i dag- og aften timerne. Dæmp belysningen på cykelbroen og evt. supplerende, passende belysning i de omkringliggende områder, så der opnås en helhedsorienteret og tryk lyssætning uden store kontraster mellem broen og parkområderne på begge sider.
- Sørg for, at stationen fremstår velholdt, ren og overskuelig, så omgivelserne understøtter tryghed og signalerer ejerskab. Et vedligehold område bidrager til, at stationen opleves som passet på og aktiv.
- Opsæt tydelig skiltning og information på perronen, der viser retning til de forskellige veje og forbindelser fra stationen.
- Giv bedre overblik på perronen ved at reducere mængden af inventar tæt ved hovedtrappen og skabe mere plads til bevægelse og pendlerflow.
- Vedligehold belægningen løbende, så adgang og orientering opleves tryk og funktionel for alle brugere.

3. Nærmiljø og social tilstedeværelse

Udvikl og forbedr mulighederne for aktivitet og ophold nær stationen og nedgangen til perronen. Arbejd både med at koncentrere parkering, kiss&ride og busstoppesteder, og frigør på den måde plads til mere uformel aktivitet på stationsforpladsen.

Tiltag:

- Gør byrummet ved cykelparkeringen mere opholdsvenligt og funktionelt gennem bedre indretning og placering af inventar. Dette kan fx handle om at flytte parkeringsmulighederne længere væk fra banelegemet og placere opholds- og aktivitetsmuligheder tættere på banen.
- Inddrag lokale aktører og grupper til at aktivere forpladsen, fx Ny Start. Tilføj evt. nyt inventar og udvikl dialog med sociale aktører. Giv mulighed for, at fx unge mennesker kan få et område, hvor de kan opholde sig, hvor der er voksen bemanding.
- Ryd eller klip begrønningen ned mellem forplads og perron så meget som muligt, for at åbne sigtelinjen mellem de to områder og skabe bedre visuel kontakt mellem aktiviteter på pladsen og ophold på perronen.
- Etabler "Safety Zones" som afmærkede områder på perronen for at øge synlighed af DSB's overvågning, og indsæt tryghedsvagter som en del af strækningen til Husum st.

REFERENCER TIL INSPIRATION



PRIORITEREDE TILTAG

Husum st.

Med udgangspunkt i analysens anbefalinger for de enkelte stationer, er der prioriteret en række tiltag på de udvalgte stationer. De prioriterede tiltag for hver station, er vurderet til at kunne få størst betydning for at skabe øget tryghed. De adresserer de kategorier i tryghedsvurderingshjulet, hvor der for den enkelte station er størst udfordringer. I parentes er angivet, om der er tale om et socialt, fysisk, planlægnings- eller driftsmæssigt tiltag. Luftfotoet viser placeringen af de prioriterede indsatser på og ved stationerne. Bilag 1 giver en samlet oversigt over de prioriterede tiltag pr. station med økonomisk ramme, forventet effekt, ansvar, tidsramme mv. for gennemførelse.

1. Fornyelse af stationsforplads og fredeliggørelse af Islevhusvej (Fysisk)

- Fredeliggør Islevhusvej ved at indføre hastighedsdæmpende tiltag og tydeligere markering af fodgængerfelter og cykelkrydsninger umiddelbart ved trappeopgangen fra perronen.
- Gør byrummet ved cykelparkeringen mere opholdsvenligt og funktionelt gennem bedre indretning og placering af inventar.
- Ryd eller klip begrønningen ned mellem forplads og perron så meget som muligt, for at åbne sigtelinjen mellem de to områder og skabe bedre visuel kontakt mellem aktiviteter på pladsen og ophold på perronen.

Forventet effekt:

Skaber et roligere trafikmiljø og større tryghed for cyklister og fodgængere. Når Islevhusvej er fredeliggjort og krydsningsforholdene forbedret, kan tunnelen under vejen lukkes. Flere opholds- og aktivitetsmuligheder tættere på banen vil tiltrække flere brugergrupper og skabe liv.

2. Belysning omkring stationen (Fysisk)

- Skab en mere rolig og sammenhængende belysning omkring stationen, der reducerer kontrasterne mellem perron, bro og grønne områder. En jævn og varm belysning skal øge trygheden og gøre området mere indbydende – både i dag- og aften timerne.

- Dæmp belysningen på cykelbroen og evt. supplerende, passende belysning i de omkringliggende områder, så der opnås en helhedsorienteret og tryk lyssætning uden store kontraster mellem broen og de grønne områder på begge sider.

Forventet effekt:

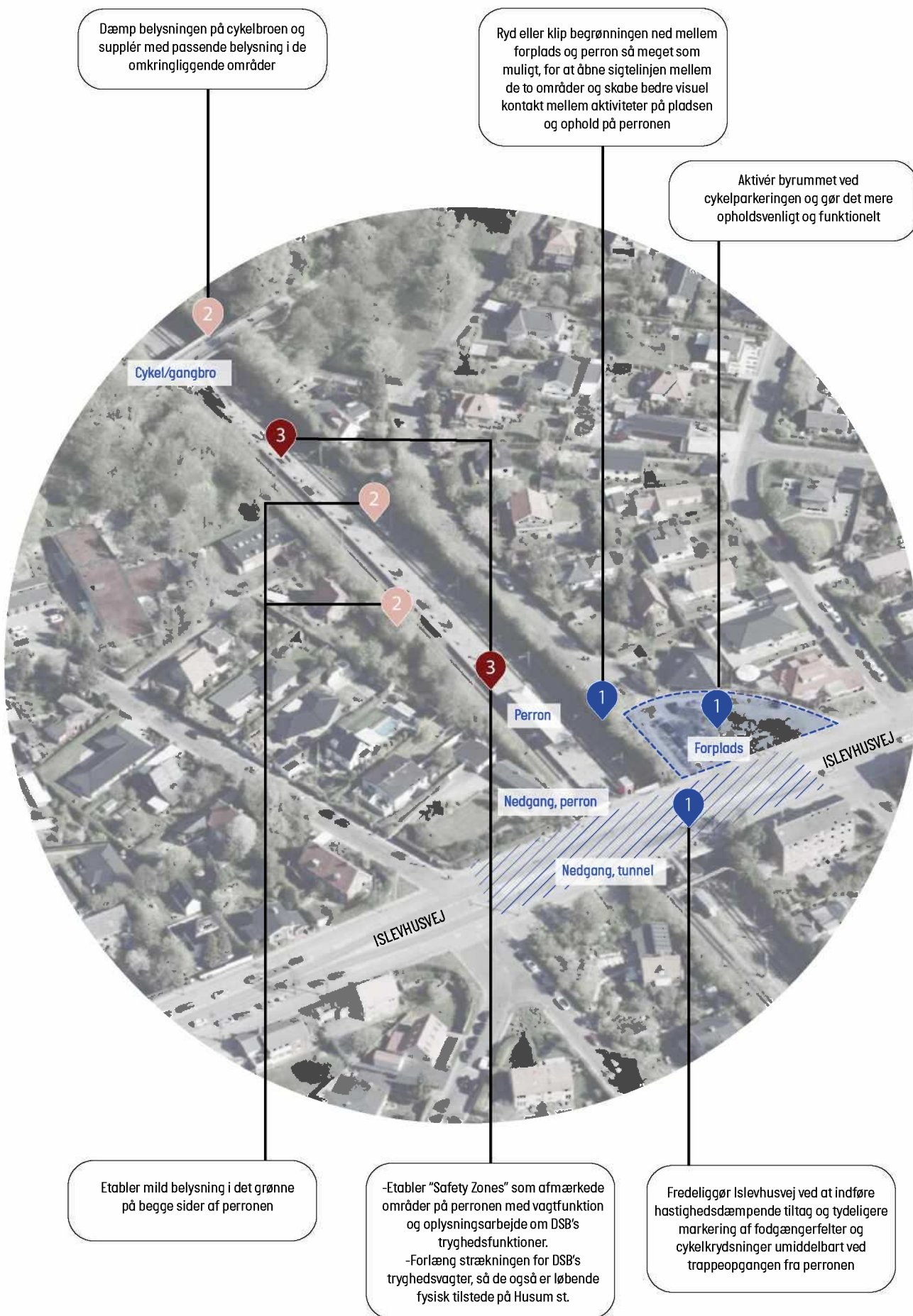
Skaber en helhedsorienteret og tryk lyssætning uden store kontraster mellem broen og de grønne områder.

3. Vagter og bemanning (Drift)

- Etabler "Safety Zones" som afmærkede områder på perronen for at øge synlighed af DSB's overvågning, og indsæt tryghedsvagter som en del af strækningen til Husum st.

Forventet effekt:

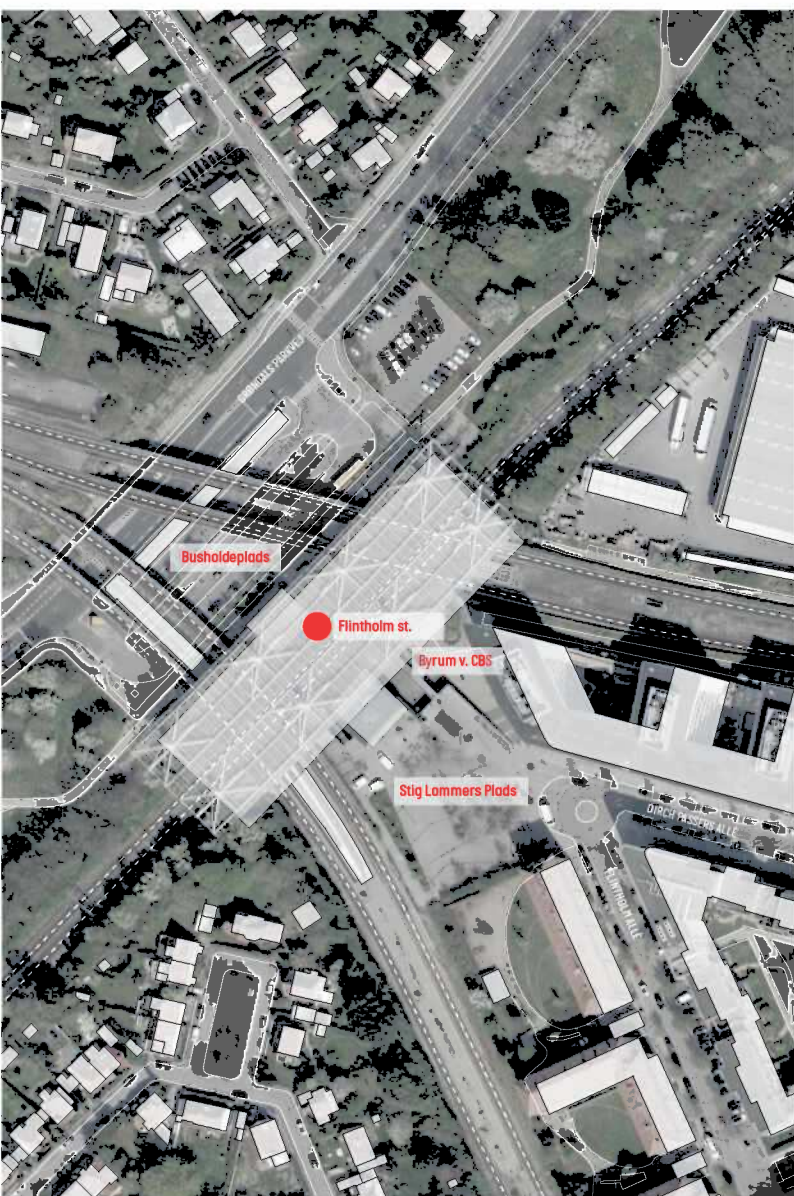
Giver oplevelsen af menneskelig tilstedeværelse og nogen at kontakte ved utryghed. DSB's tryghedsvagter skaber tryghed på de øvrige stationer, og vil kunne bidrage til den oplevede tryghed på Husum st.



STATIONSPROFIL

Flintholm st.

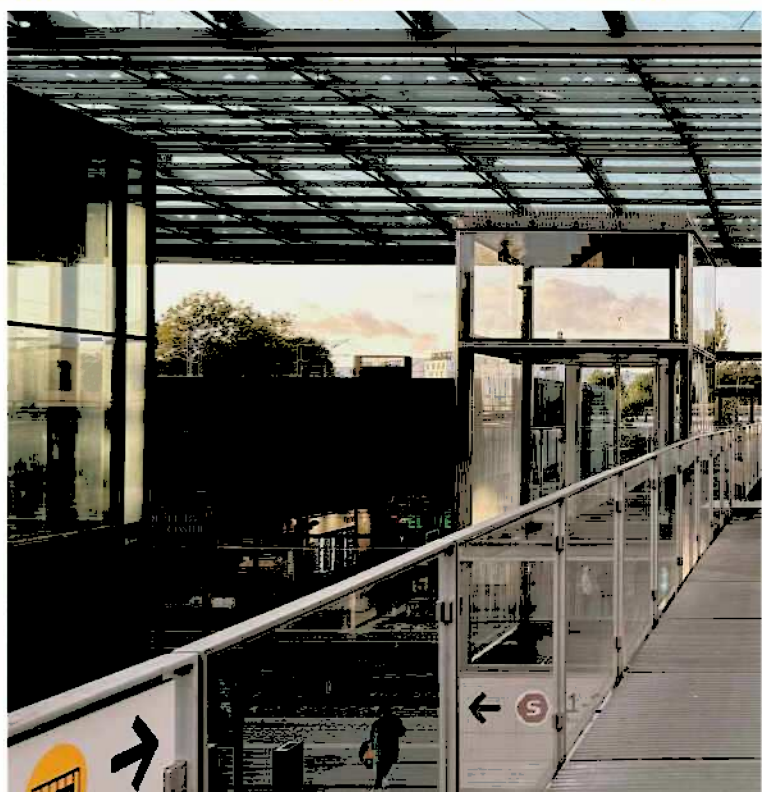
Flintholm er et knudepunkt. Her er en mørk trappeopgang, som leder direkte ud til en grøn sti, hvor de ulovlige aktiviteter foregår... Det er meget om aftenen og natten det er utrygt” [Kvinde, lokal stemme]



FAKTA

- **Bydel:** Vanløse, 2720 Vanløse
- **Placering:** På grænsen mellem Frederiksberg og København, Flintholm Allé / Grøndals Parkvej
- **Transportform:** Metro (M1 og M2), S-tog (Linje C, F og H), buslinje: 19, 21, 26, 31, 142
- **Passagertal:** Metro: ca. 1.8 mio pr. år (på- og afstigninger på stationen 2025), S-tog: ca. 566.000 månedlige på- og afstigninger [2025]
Bus [på- og afstigninger pr. måned]: Stoppested i busterminalen mod nordøst: 42.520 påstignere; 26.970 afstignere. Stoppested i busterminalen mod sydvest: 30.380 påstignere; 33.870 afstignere. Stoppested ved togsporene (endestation): 7.600 påstignere; 7.000 afstignere
- **Typologi:** Transitknudepunkt i flere niveauer med stor pendlertrafik – både højbaner og transport i gadeplan
- **Funktioner på/omkring stationen:** Cykelparkering, 7/11, Café, grønne områder, forbindelser og stier, erhvervsbyggeri omkring stationen, boliger, CBS Campus

Flintholm station er nok den mest forvirrende station i hele Danmark” [Mand, Målgruppe]





Flintholm station er et af hovedstadens store trafikknudepunkter, hvor Metro, S-tog [DSB] og buslinjer mødes. Stationen består af to sammenkoblede stationer – en metrostation og en DSB-station – der tilsammen udgør et vigtigt skiftepunkt for både pendlere og lokale. Den store skala og de mange niveauer gør Flintholm til et markant infrastrukturelt anlæg, men samtidig til et sted, hvor overskueligheden og orienteringen ofte opleves som udfordrende – særligt i mødet mellem metro- og S-togsniveauerne.

Flintholm station ligger mellem grønne områder som Grøndalsparken, villakvarterer og det nyere boligområde ved Flintholm Allé, og grænser mod den større vejstrækning, Grøndals Parkvej. Arkitektonisk er stationen kendetegnet ved sin åbne, tekniske

konstruktion med mange trapper, gangbroer og overdækninger. Butikker, café og servicepunkter giver aktivitet i de centrale rum, men de mange forskudte plan og adgange gør både metro- og DSB-stationen kompleks og svær at aflæse.

For mange fremstår Flintholm som både imponerende og ufærdig — et vigtigt transportknudepunkt, men også et sted, hvor man let mister orienteringen og fornemmelsen af helhed.



“Når man står af, er det virkelig svært at se fra metroen hvordan man skal komme hen til S-toget... og omvendt” [Mand, lokal stemme]

SAMMENFATNING

Flintholm st.

“Det er svært at orientere sig omkring de skilte, der er, og det kræver lokal-kendskab at vide, hvor man skal hen”

[Mand, målgruppe]



“Det er rart med med lys i reklamer og butikkerne i gadeplan”

[Mand, målgruppe]



Adgang, orientering og wayfinding

Flintholm station opleves af mange som et sted, hvor det kan være svært at orientere sig. De mange niveauer, trapper og udgange giver fleksibilitet mellem metro- og DSB-stationen, men skaber også forvirring omkring retning og overblik. Skiltningen opleves flere steder som utilstrækkelig, og nogle passagerer beskriver, hvordan de ofte går i ring, fordi de mister fornemmelsen af, hvor de befinder sig i forhold til de to stationsdele.

Særligt overgangen mellem metro og S-tog kan virke utydelig. Der mangler visuelle holdepunkter og klare orienteringspunkter, som hjælper brugerne med at aflæse stationens struktur. Det betyder, at man i høj grad må navigere på intuition, hvilket kan opleves utrygt, især for dem, der ikke bruger stationen til daglig.

Fysiske forhold og vedligehold

Stationen fremstår generelt som et moderne og funktionelt anlæg, men helhedsindtrykket præges af små, men betydningsfulde detaljer i vedligehold og belysning. Mange steder opleves lyset som ujævnt, og der opstår skarpe kontraster mellem mørke og oplyste zoner, som gør det vanskeligt at skabe overblik.

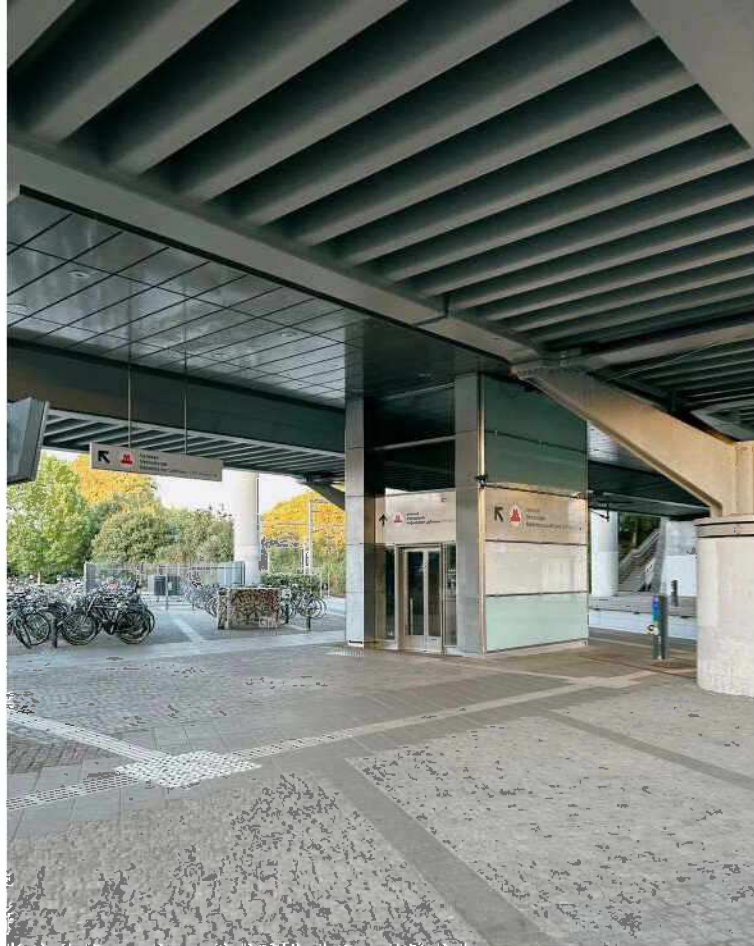
På DSB-perronen i gadeplan anvendes midlertidige lyskæder, der giver et koldt og spredt lys. Denne type belysning løser et praktisk behov, men efterlader et indtryk af ufærdighed, som påvirker oplevelsen af stedet. På metro-niveauet er belysningen mere jævn, men flere peger på, at overgangen mellem de to stationer er for mørk og mangler visuel sammenhæng.

Også omkring trapper, cykelparkering og stier mangler der konsekvent belysning, hvilket nævnes som et af de forhold, der påvirker trygheden mest. Flere peger på kombinationen af belysning og wayfinding som afgørende for oplevelsen af stationens tryghed og efterspørger mere sammenhængende løsninger, hvor lys og skiltning understøtter hinanden i at gøre stationen som helhed mere læsbar og overskuelig.

I det daglige fremstår Flintholm generelt velholdt, men mindre forhold som graffiti, affald og rod med cykelparkering giver hurtigt indtryk af, at der mangler et samlet greb om de ydre arealer. Stationens overdækning og store tagflader fremhæves dog som en klar kvalitet, der gør stedet anvendeligt i al slags vejr og giver det karakter.

Nærmiljø og kontekst

Flintholm er omgivet af flere store byrum, stier og forbindelser, men mange oplever, at overgangen fra station til omgivelserne kan føles utryk – særligt i aftentimerne. De grønne stier og arealerne under banen beskrives som mørke og afsides, og flere nævner, at der forekommer konflikter og uønsket aktivitet i disse zoner af kriminel karakter som fx stofsalg. I dagtimerne opleves stationen derimod som livlig og aktiv, med mange mennesker og en naturlig social tilstedeværelse. Butikker og servicefunktioner bidrager til trygheden, og personalet fra både DSB og Metro opleves som et fast, stabilt og tryghedsskabende element. Når aktiviteten aftager om aftenen, og de bemandede funktioner lukker, bliver kontrasten dog tydeligere – der opstår et tomrum, hvor både lys og liv mangler.



“Der er helt vildt mørkt. Alt for lidt lys”
[Mand, lokal stemme]



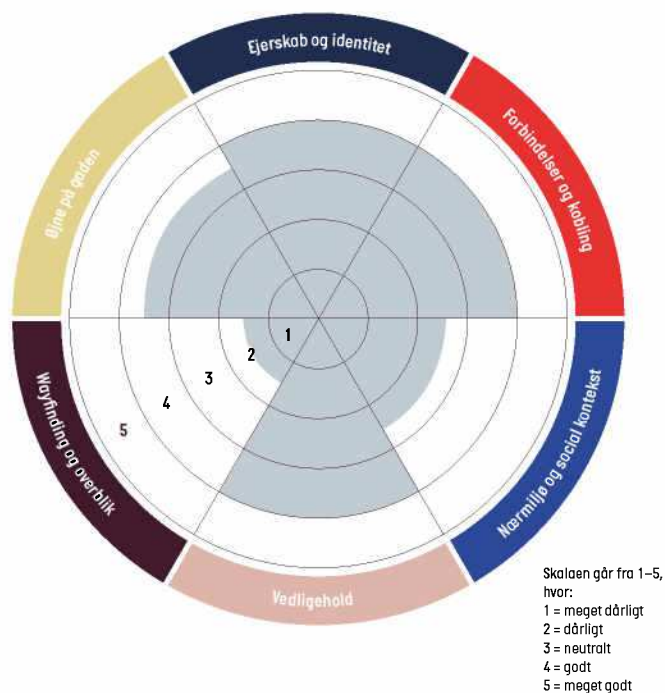
“Der er mange øde og døde områder uden funktioner” [Mand, målgruppe]

Stig Lommers Plads, som fungerer som stationens forplads, rummer et særligt potentiale. Pladsen anvendes primært til cykelparkering og fremstår i dag uaktiveret, men har gode forudsætninger for ophold og aktivitet. Flere peger på, at netop her kunne små greb – fx beplantning, opholdselementer eller kunstnerisk belysning – bidrage til et mere imødekommende og identitetsskabende byrum omkring stationen.

Opsamling

Flintholm station fremstår som et komplekst og dobbelt sted – et travlt, effektivt knudepunkt, men også et miljø præget af orienteringsudfordringer og uensartet belysning. Stationen fungerer godt som infrastrukturelt anlæg, men dens skala og rumlige opbygning på tværs af Metro- og DSB-niveauer gør den vanskelig at aflæse og navigere i. Trygheden påvirkes især af kombinationen af manglende overskuelighed og ujævn belysning, særligt i de mere afsides og mørke områder. Samtidig viser erfaringerne, at liv, aktivitet og tilstedeværelse hurtigt ændrer stemningen – når butikker, personale og mennesker er til stede, opleves stationen som både funktionel og tryk.

Samlet set fremstår Flintholm som vigtigt infrastrukturelt knudepunkt hvor trygheden afhænger af, at de fysiske, sociale og driftsmæssige lag på tværs af Metro- og DSB-stationen. Stationen rummer et tydeligt potentiale for at blive mere indbydende og overskuelig gennem styrket belysning, wayfinding og aktivering af de omkringliggende arealer.



Trykshjulet for Flintholm station viser generelt gode vurderinger af vedligehold, forbindelser og identitet. Dog trækker vejledning og overblik markant ned, mens nærmiljø og social kontekst vurderes lavt til middel. Det peger på et behov for bedre orientering og sociale kvaliteter i og omkring stationen.

ANBEFALINGER

Flintholm st.

- Ejerskab og identitet
- Forbindelser og kobling
- Nærmiljø og social kontekst
- Vedligehold
- Wayfinding og overblik
- Øjne på gaden

Flintholm st. fremstår generelt uoverskuelig og svær at finde rundt på. Særligt de forskellige niveauer og de mange elementer og veje op og ned udgør et forvirrende element. Ved S-tog i gadeplan er der tilstedeværelse i form af både 7-Eleven og en mindre café, men resten af stationen og de omkringliggende områder opleves isolerede og lidt benyttede. Anbefalingerne har med udgangspunkt i dette fokus på:

1. **Wayfinding, overblik og forbindelser**
2. **Ejerskab og social tilstedeværelse**

1. Overblik og sammenhæng på stationen ●●

Styrk orienteringen og overskueligheden på Flintholm station, så det bliver lettere at finde rundt mellem de mange niveauer, udgange og forbindelser. Stationen skal som helhed opleves som et intuitivt transitpunkt, hvor brugerne hurtigt kan aflæse retningen mod metro, tog og bus. Forbedr belysningen på hele stationen og i de tilstødende byrum, så bevægelsen gennem området opleves tryk og sammenhængende – både i dag- og nattetimer.

Tiltag:

- Indfør farvede markeringer på jorden – fx løbere – der viser vej mellem metro, S-tog og bus.
- Etabler permanent belysning på perroner, trapper og omkring stationsarealerne for at skabe ro og tryghed i bevægelsen gennem området.
- Forstærk belysningen ved cykelparkering og langs de omkringliggende stier og forbindelser, der i dag opleves som mørke og isolerede. Brug belysningen til at skabe tydelige markører af tilkoblede områder og forbindelser.
- Tilføj orienteringspunkter som vejvisere til kobling mellem transportformer på stationsarealet og ryd op i elementer såsom reklameskilte m.m., der skaber uro for øjet.

2. Social tilstedeværelse og fælles ansvar for drift ●●●

Flintholm st. er et knudepunkt, og der mangler generelt en oplevelse af tilstedeværelse og ejerskab. Arbejd med at styrke den daglige tilstedeværelse og med aktivering af døde hjørner og tilstødende byrum for på den måde at bidrage til øget ophold og aktivitet af forskellig art. Dette kan også bidrage til øget oplevet tryghed i bevægelsen fra stationen til de omkringliggende områder.

Tiltag:

- Aktivér butikslokaler og lejemål i stationsbygningerne, så de bidrager med liv og aktivitet i området.
- Indfør en fast ordning med uafhængige tryghedsvagter, der patruljerer stationen og de omkringliggende byrum i aften- og nattetimerne for at skabe synlig tilstedeværelse og øge trygheden.
- Styrk samarbejdet mellem DSB, Metroselskabet og lokale aktører om drift og vedligehold for at skabe et mere sammenhængende og trygt stationsmiljø. Et koordineret driftsgreb kan sikre fælles standarder for belysning, skiltning, affaldshåndtering mv., så stationen fremstår velholdt og overskuelig på tværs af niveauer og ejerskaber.
- Udvikl Stig Lommers Plads: Saml cykelparkering ét sted på pladsen for at frigøre areal til ophold og aktiviteter. Indret pladsen med funktioner, der kan tiltrække forskellige brugergrupper til daglig brug på forskellige tidspunkter af døgnet – fx mindre opholdsområder, legefunktioner, midlertidige aktiviteter eller udstillinger, så pladsen opleves som et sted, der bruges og passes på.
- Aktivér de store betonvægge under banen – særligt det store, tomme hjørne ved opgangen til Stig Lommers Plads – med blød belysning, kunstlys eller dekorative lysinstallationer.
- Etabler en bemandet funktion, fx et DSB-kontor eller en informationsdesk, der kan give stationen et tydeligt ansigt og skabe oplevelsen af ejerskab og nærvær.

REFERENCER TIL INSPIRATION

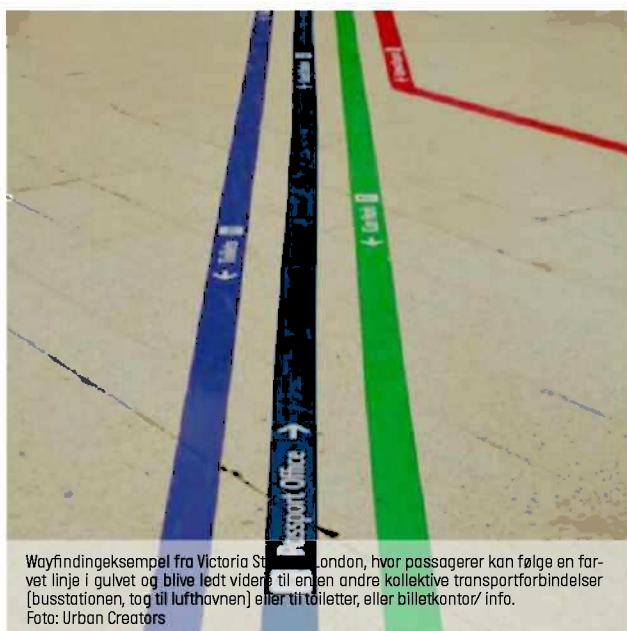


Oplyst toetagers cykelparkering ved Odense Banegård, hvor der både er god belysning på overtagen og undertagen for at skabe tryghed og komfort. Belysningens udformning i cirkler refererer også visuelt til en cykler. [foto: Urban Creators]



Kunstværk, Malmø St.

Videokunst med optagelser fra togrejser. Giver noget både roligt og interessant at se på, samtidig med, at det aktiverer de rå betonvægge. Kunstværket skifter hele tiden, og for dem der kommer hver dag på stationen giver det variation. Foto: BARK Rådgivning



Wayfindingeksempel fra Victoria Station i London, hvor passagerer kan følge en farvet linje i gulvet og blive ledt videre til en anden kollektive transportforbindelse (busstationen, tog til lufthavnen) eller til toiletter, eller billetkontor/ info. Foto: Urban Creators



DSBs tryghedsvagter er med til at skabe tryghed på stationerne. Her kombineres fysisk tilstedeværelse med overvågning og telefonisk hotline, som man kan ringe til hvis man oplever utryghed, og hvor DSBs kontrolcenter kan holde øje med stationen og hvad der sker. Foto: DSB

PRIORITEREDE TILTAG

Flintholm st.

Med udgangspunkt i analysens anbefalinger for de enkelte stationer, er der prioriteret en række tiltag på de udvalgte stationer. De prioriterede tiltag for hver station, er vurderet til at kunne få størst betydning for at skabe øget tryghed. De adresserer de kategorier i tryghedsvurderingshjulet, hvor der for den enkelte station er størst udfordringer. I parentes er angivet, om der er tale om et socialt, fysisk, planlægnings- eller driftsmæssigt tiltag. Luftfotoet viser placeringen af de prioriterede indsatser på og ved stationerne. Bilag 1 giver en samlet oversigt over de prioriterede tiltag pr. station med økonomisk ramme, forventet effekt, ansvar, tidsramme mv. for gennemførelse.

1. Wayfinding på stationen (Fysisk)

- Indfør farvede markeringer for bedre wayfinding på stationen, fx løbere på jorden og guidene belysning

Forventet effekt:

Hjælper brugerne med overblik og vejviser mellem forskellige transportmuligheder.

2. Belysning på perron og cykelparkering (Fysisk)

- Etabler permanent belysning på perroner, trapper og omkring stationsarealerne for at skabe ro og tryghed i bevægelsen gennem området.
- Forstærk belysningen ved cykelparkering og langs de omkringliggende stier og forbindelser, der i dag opleves som mørke og isolerede. Brug belysningen til at skabe tydelige markører af tilkoblede områder og forbindelser.

Forventet effekt:

Skaber et tryggere og mere overskueligt miljø på stationen.

3. Vagter og bemanning (Drift)

- Indfør en fast ordning med uafhængige vagter, der patruljerer stationen og de omkringliggende byrum i aften- og nattetimerne for at skabe synlig tilstedeværelse og øge trygheden.
- Etabler en bemannet funktion, fx et DSB-kontor eller en informationsdesk, der kan give stationen et tydeligt ansigt og skabe oplevelsen af ejerskab og nærvær.

- Styrk samarbejdet mellem DSB, Metroselskabet og loktører om drift og vedligehold for at skabe et mere samværende og trygt stationsmiljø. Et koordineret drift kan sikre fælles standarder for belysning, skiltning, håndtering mv., så stationen fremstår velholdt og overensstemmende på tværs af niveauer og ejerskaber.

Forventet effekt:

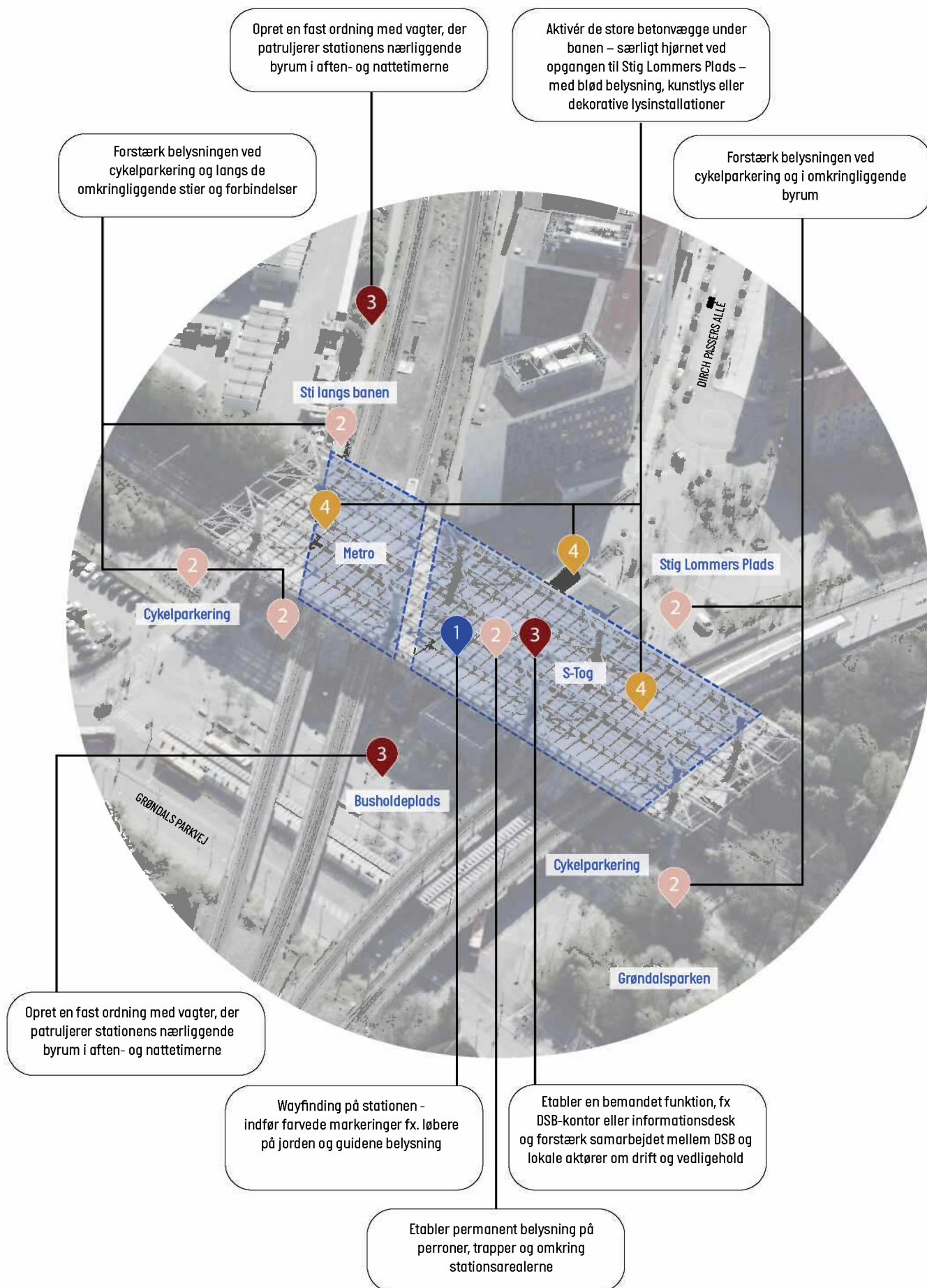
Styrker oplevelsen af ejerskab, nærvær og et mere renholdt stationsområde.

4. Aktivisering af betonvægge under banen (Fysisk)

- Aktivér de store betonvægge under banen – særligt de tomme hjørner ved opgangen til Stig Lommers Plads blød belysning, kunstlys eller dekorative lysinstallationer

Forventet effekt:

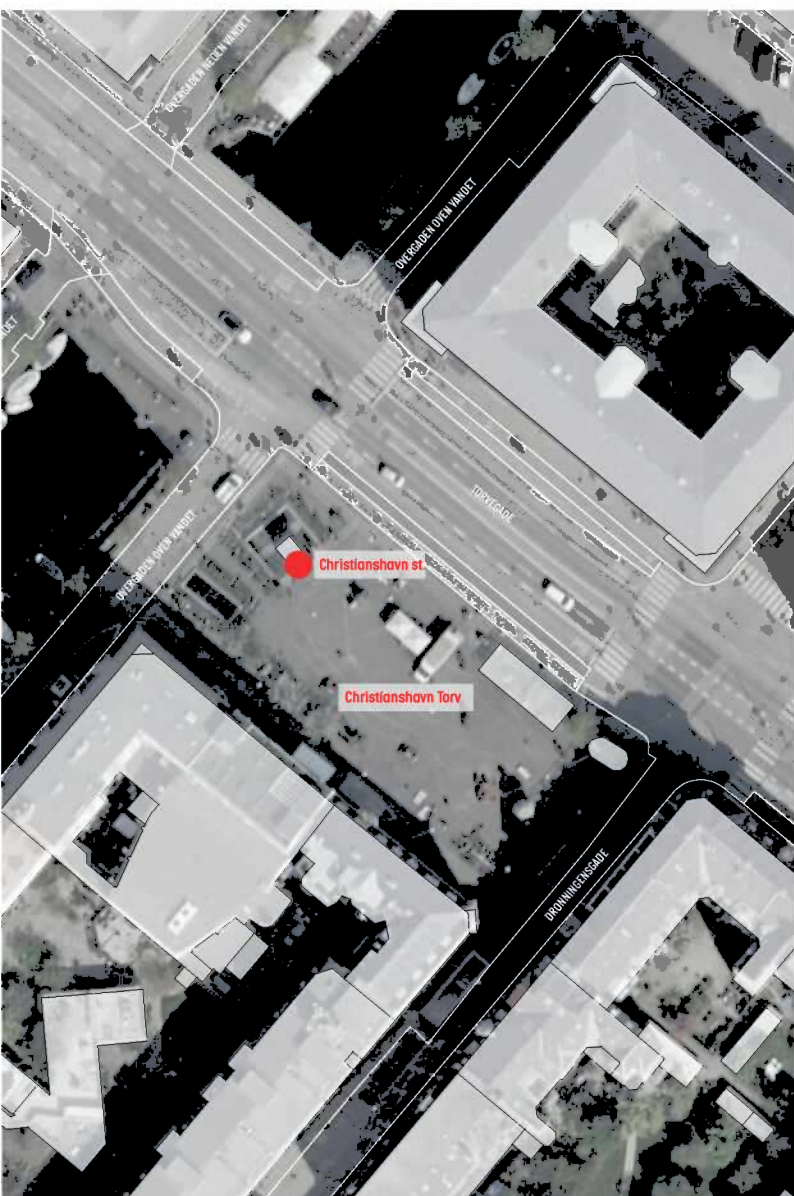
Reducerer mørke og døde områder og bidrager til et mere stationsmiljø.



STATIONSPROFIL

Christianshavn st.

“Kunne det være en idé at give folk på pladsen en funktion – vende problemstillingen på hovedet - hvad kan vi aktivere disse personer med?” [Mand, lokal stemme]



FAKTA

- **Bydel:** Christianshavn, 1420 København K
- **Placering:** Christianshavns Torv, bydelens centrale plads
- **Transportform:** Metro [M1 og M2], buslinje: 2A, 31
- **Passagertal:** Metro: ca. 2.6 mio pr. år (på- og afstigning på stationen), 2025
Bus (på- og afstigninger pr. måned): Stoppested mod Knippelsbro: 13.615 påstigere; 30.585 afstigere. Stoppested fra Knippelsbro: 35.210 påstigere; 11.210 afstigere
- **Typologi:** Metrostation under terræn ved centralt byrum
- **Funktioner på/omkring stationen:** Butikker og supermarkeder, beboelse, caféer, cykelparkering



“Ingen tager lokalt ejerskab over torvet” [Mand, lokal stemme]



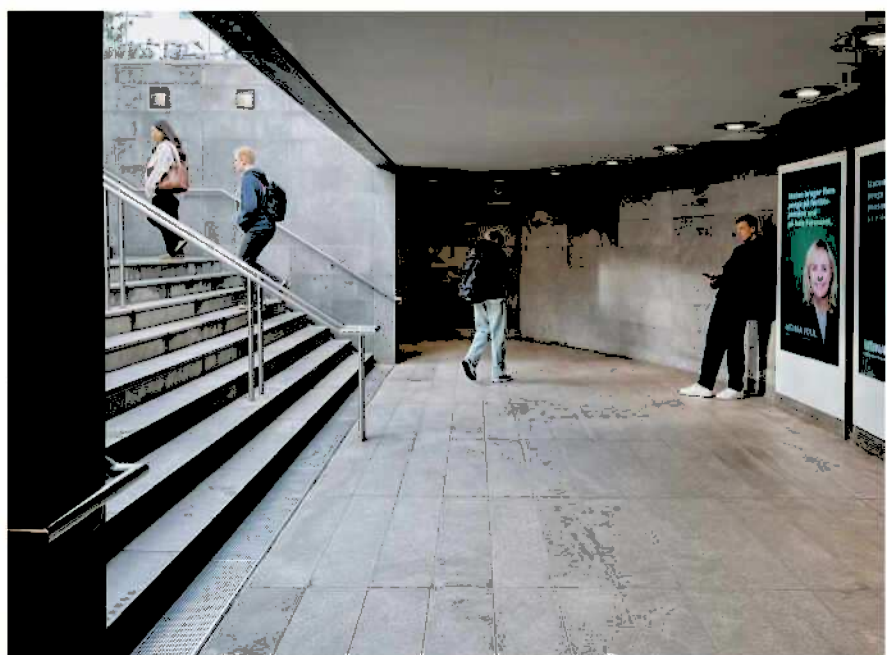
Stationen ser ældre ud og kunne godt trænge til at blive opdateret igen... Det kunne være fedt, hvis metroen i højere grad afspejlede byen oppe over og Christianshavns historie og miljø med nogle af de ældste bygninger i byen, kanalerne osv.”

[Hand, mælgruppe]

Christianshavn station er en underjordisk metrostation centralt placeret ved Christianshavns Torv – et markant byrum med tæt trafik og stor daglig aktivitet. Stationen forbinder Christianshavn med resten af byen og fungerer som et vigtigt knudepunkt for både lokale beboere, pendlere og turister, og er yderligere hotspot for nattelivsaktiviteter i weekender.

Christianshavn station er samtidig et af de steder i byen, der gentagne gange udpeges som et område med forhøjet oplevet utryghed i Københavns Kommunes tryghedsundersøgelser fra 2024 og 2025. Som typologi er stationen en underjordisk bystation, hvor den egentlige metrooplevelse foregår under jorden, mens tilstedeværelsen på overfladen er begrænset. Den under-

jordiske del fremstår ren, velholdt og velfungerende – i tråd med metroens generelle standard – men uden særlig lokal identitet og med et udtryk, der afspejler en ældre metrostation med dominerende beton og grå flader. Over jorden markerer stationen sig primært gennem elevatoren og trappeopgangen, som fremstår som enkelte tekniske elementer snarere end en integreret del af torvet. På trods af stationens centrale placering mangler byrummet omkring den en tydelig sammenhæng mellem funktion, identitet og ophold. Torvet opleves overordnet som et travlt, ustruktureret trafikrum, hvor metroen ikke spiller en synlig eller identitetsskabende rolle.



Folk bliver fuldere og fuldere i løbet af dagen. Det kan være voldeligt og voldsomt, hvilket påvirker den generelle følelse af torvet”

[Mand, lokal stemme]

SAMMENFATNING

Christianshavn st.

“Der skal også være plads til de udsatte – problemet opstår, når de får lov at dominere pladsen fuldstændig, så det føles som om, man ikke selv må være der” [Mand, målgruppe]



Ejerskab og identitet

Metrostationen fremstår som et rent og velholdt anlæg, tydeligt præget af Metroselskabets drift og vedligehold. De indvendige rum opleves som sikre og ordnede med en mærkbar driftsmæssig tilstedeværelse. Samtidig beskrives stationen som anonym – den kunne ligge hvor som helst i byen. Under jorden mærkes ikke, at man befinder sig på Christianshavn, og der er få elementer, der skaber lokal identitet. På torvet ændres indtrykket markant. Byrummet fremstår rodet og dårligt vedligeholdt, med overfyldt cykelparkering og affald omkring nedgangen. Det står i kontrast til den ordnede station nedenunder og mangler en tydelig aktør, der tager ansvar for helheden. Der findes ingen egentlig stationsforplads, og metroens tilstedeværelse er visuel svag. Fraværet af markante elementer som metrosøjle, lys eller inventar gør, at torvet ikke opleves som en station, men som et transitsted uden sammenhæng.

Nærmiljø og social kontekst

Christianshavns Torv er præget af et konstant menneskemylder – både lokale beboere, turister, pendlere og borgere, der opholder sig i området i længere perioder. Den store aktivitet giver mange "øjne på gaden", men ikke nødvendigvis på en måde, der skaber tryghed. I dagtimerne opholder grupper af socialt udsatte og påvirkede personer sig fast på torvet. De larmer og virker uforudsigelige, hvilket for mange skaber utryghed, selvom de sjældent er direkte opsøgende. Flere brugere beskriver, at de bevidst forsøger at undgå kontakt ved at gå i en bue uden om visse områder af torvet. Plantekasserne, som tidligere er etab-

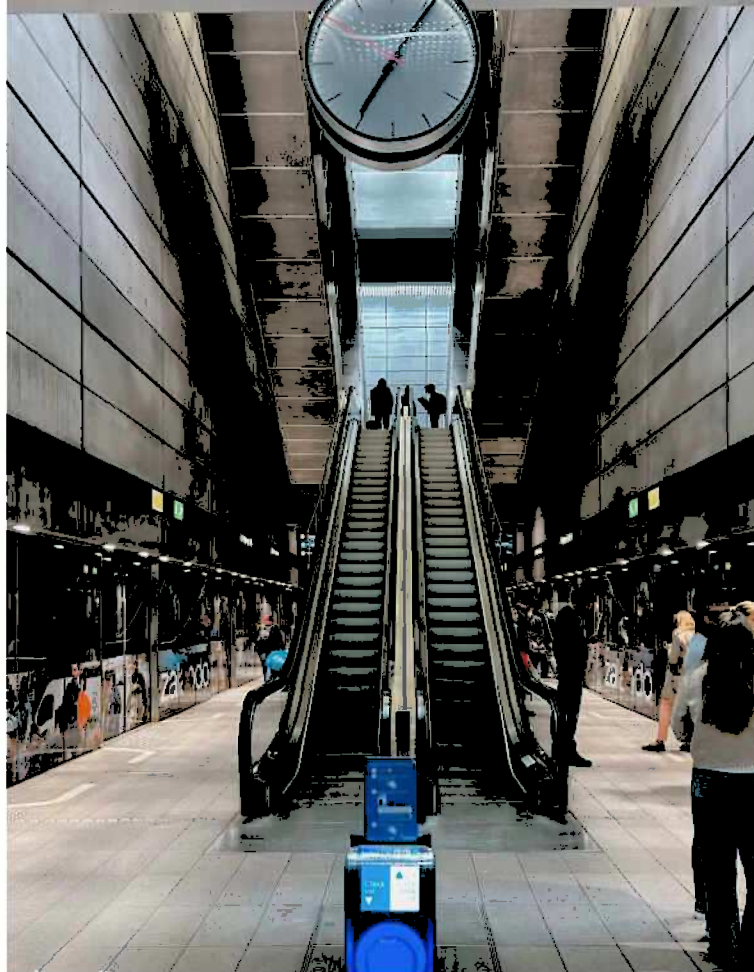
leret for at skabe afskærmning og differentieret ophold, har haft en positiv effekt, men fremstår midlertidige og placeret sporadisk. I aften timerne ændrer stemningen sig markant. Nærheden til Christiania og bylivets besøgende skaber stor aktivitet, særligt i weekenderne. I metroens perronområde opleves gentagne episoder med påvirkede personer, hvilket skaber utryghed blandt passagerer. Personalets tilstedeværelse er vigtig, og flere efterspørger en fast tryghedsfunktion i metroen. Selvom området er velbesøgt, mangler torvet uadvendte funktioner som caféer og butikker, der kan skabe positiv aktivitet – i stedet præges byrummet af uformelle og uforudsigelige opholdsmønstre.

Ophold og brug af pladsen

Opholdet på Christianshavns Torv er begrænset og domineret af socialt udsatte, der bruger pladsen som mødested. Andre borgere passerer hurtigt forbi, påvirket af trafikken og den uforudsigelige stemning omkring metroens trappenedgang. Manglen på siddepladser, grønne elementer og afgrænsede opholdsrum gør torvet til et gennemgangsrum. Ophold sker mest uformelt omkring hjørnerne, hvor de udsatte grupper samles, og torvet fremstår trods sin centrale placering som et sted uden fælles ejerskab.

Wayfinding og overblik

Byrummet omkring Christianshavn station er præget af mange elementer og stor trafikintensitet. Torvegade er en af byens mest trafikerede gader, og krydsningen mellem bus-



“Vi har afprøvet midlertidige initiativer, som er succesfulde og skaber lidt mere ro, når de er der, fordi dem der opholder sig på torvet, trækker sig lidt mere og fylder mindre” [Mand, lokal stemme]



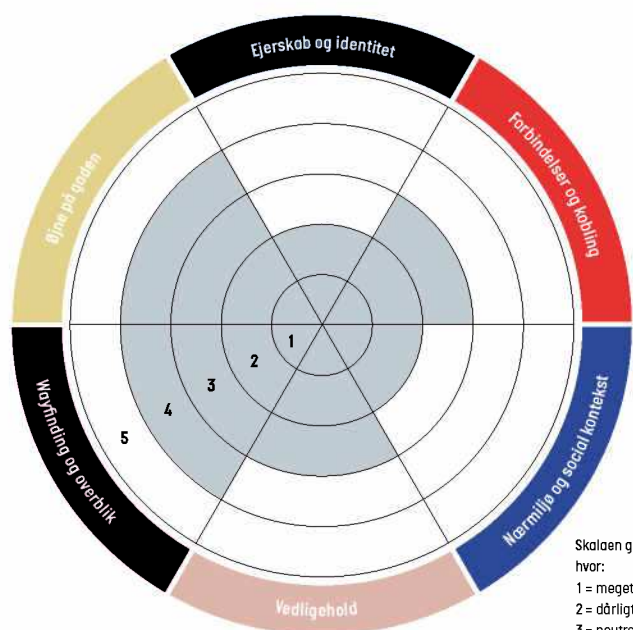
“Jeg har ikke følt mig truet på Christianshavn, men klart utryk – der er altid høje råb, fløjt og larm” [Kvinde, målgruppe]

ser, cyklister, fodgængere og metrobrugere skaber et komplekst og til tider uoverskueligt trafikrum. Metrostationen markerer sig kun svagt i dette billede. Med elevatoren som det eneste synlige vartegn kan det være svært for besøgende at aflæse, hvor meget af torvet der faktisk hører til stationen, og om der findes et egentligt forpladsområde. Resultatet er, at metroen fremstår som “noget, man falder over”, snarere end et tydeligt orienteringspunkt. Trængsel opstår især omkring busstoppesteder og cykelstier.

Opsamling

Christianshavn station fremstår som et centralt knudepunkt med en velholdt metrostation under jorden, men et rodet og utydeligt byrum over jorden. Stationen er præget af kontraster: driftssikkerhed og orden i metroen, men kaos, støj og uforudsigelighed på torvet. Flere nævner dog, at der også i metroens perronområde kan opstå utryghed som følge af påvirkede personer i både dag- og nattetimerne, hvilket får nogle passagerer til at opsøge personale for støtte.

De fysiske og sociale forhold omkring stationen påvirker i høj grad oplevelsen af tryghed, og manglen på en klar identitet og sammenhæng mellem metro og byrum svækker helhedsindtrykket. En tydeligere organisering af torvet, flere udadvendte funktioner og et synligt ejerskab kan styrke både identiteten og den sociale tryghed omkring stationen.



Skalaen går fra 1–5, hvor:
1 = meget dårligt
2 = dårligt
3 = neutralt
4 = godt
5 = meget godt

Tryghedshjulet for Christianshavn station viser høje vurderinger af wayfinding og overblik samt øjne på gaden. Til gengæld scorer nærmiljø og social kontekst og ejerskab og identitet lavt, hvilket peger på behov for en stærkere lokal forankring og bedre social balance i byrummet omkring stationen.

Christianshavn st.

-  Ejerskab og identitet
-  Forbindelser og kobling
-  Nærmiljø og social kontekst
-  Vedligehold
-  Wayfinding og overblik
-  Øjne på gaden

Udfordringerne med den oplevede utryghed på Christianshavn St. hænger i høj grad sammen med den type ophold og aktivitet, der forekommer på Christianshavns Torv. Det anbefales derfor at udvikle de fysiske rammer på torvet, så de i højere grad inviterer til mangfoldig brug, at inddrage alle borgere og skabe grundlag for god dialog og at håndtere utryghedsskabende aktivitet i selve metroen på daglig basis. Anbefalingerne har med udgangspunkt i dette fokus på:

1. Nærmiljø og vedligehold
2. Forbindelser og social tilstedeværelse
3. Ejerskab og aktivitet

1. Nærmiljø og vedligehold

Genskab Christianshavns Torv som et tydeligt og velfungerende byrum med masser af identitet, hvor der er plads til både transit og ophold. Pladsen skal fremstå organiseret, velholdt og med en klar zoneopdeling, der gør det lettere at aflæse funktioner og bevægelse.

Tiltag:

- Indret torvet med tydelige zoner for ankomst og ophold – fx et formelt ankomstområde omkring metroens nedgang og mere uformelle opholdszoner omkring kaffetårnet og hjørnerne af pladsen.
- Gør plantekummer og blomsterkasser robuste og modulære, så de kan tilpasses ændret behov for zoner og årstid.
- Skab infrastruktur til midlertidige aktiviteter som markeder, events og kulturelle arrangementer (fx strømuttag eller gøglerstik).
- Fjern spotbelysning og etabler i stedet stemningsfuld og organisk belysning, som understøtter zonerne og skaber et roligt udtryk i aften- og nattetimer – både på pladsen og fortovene omkring pladsen.
- Saml cykelparkeringen i færre, tydeligt markerede felter, så pladsen bliver mere aflæselig og mindre rodet. Hav særligt fokus på cykelparkeringen langs torvets sider og ved nedgangen til metrostationen.

2. Sammenhæng og tilstedeværelse

Skab bedre sammenhæng mellem metrostationen og torvet gennem øget bemanding og funktionelle faciliteter. Den underjordiske station skal opleves som et roligt, sikkert og brugbart rum, der fungerer i samspil med byrummet ovenfor.

Tiltag:

- Etabler en fast vagtfunktion nede i metrostationen, bemandet i nogle dagtimer på hverdage (eftermiddag) og i aften-/nattetimerne i weekenderne, (fredag-lørdag) for at skabe synlig tilstedeværelse, tryghed og hjælp for passagerer og personale.

- Skab tydelig afgrænsning mellem metroens ankomstzone og torvet ovenfor – fx med ny belægning, belysningsmarkering eller metroskilt så bevægelsen opleves naturlig og intuitiv.
- Understøt lokal og stedsspecifik identitet i metroen gennem kunst og belysning, og brug kunstnerisk eller stemningsskabende lys på vægge og trapper til at skabe sammenhæng, karakter og ro i overgangene mellem byrum og station.

3. Lokalt ejerskab og samarbejde

Styrk ejerskabet til Christianshavns Torv gennem et organiseret samarbejde mellem lokale aktører, erhvervsdrivende og myndigheder. Et fælles værtskab kan sikre, at torvet fremstår aktivt, velholdt og med en kontinuerlig positiv tilstedeværelse. Etabler en social frikortsordning for interesserede, udsatte borgere, som kan inkluderes i den videre udvikling og drift af torvets aktiviteter.

Tiltag:

- Etabler et lokalt partnerskab mellem Torvenetværket, lokaludvalget, ejere og erhvervsdrivende, der arbejder for en mere aktiv, ren og tryk brug af torvet gennem fælles ansvar for drift, arrangementer og mindre forbedringer af byrummet.
- Afsæt ressourcer til en bemandet koordinatorfunktion, der kan kuratere aktiviteter og erhvervslejemeål – fx via et årshjul – for at skabe kontinuitet, samarbejde og liv på torvet gennem året.
- Involver udsatte borgere gennem sociale frikortordninger – fx som "cykelbutlere", oprydningshjælp eller støtte ved events.
- Aktivér cykelkælderer i metroen til praktiske funktioner som opbevaring eller udstyr til midlertidige aktiviteter på Christianshavns Torv.

REFERENCER TIL INSPIRATION



Nye funktioner i gamle rammer - På Christianshavns Torv kan den tidligere telefonboks aktiveres yderligere som ramme for udeservering - inspireret af løsningen på Kongens Nytorv og Nytorv. En mindre kaffebær eller lignende funktion kan aktivere pladsen, skabe liv og styrke den sociale tilstedeværelse, samtidig med at det arkitektoniske udtryk bevares. © Visit Copenhagen Foto: Taarnet på Nytorv

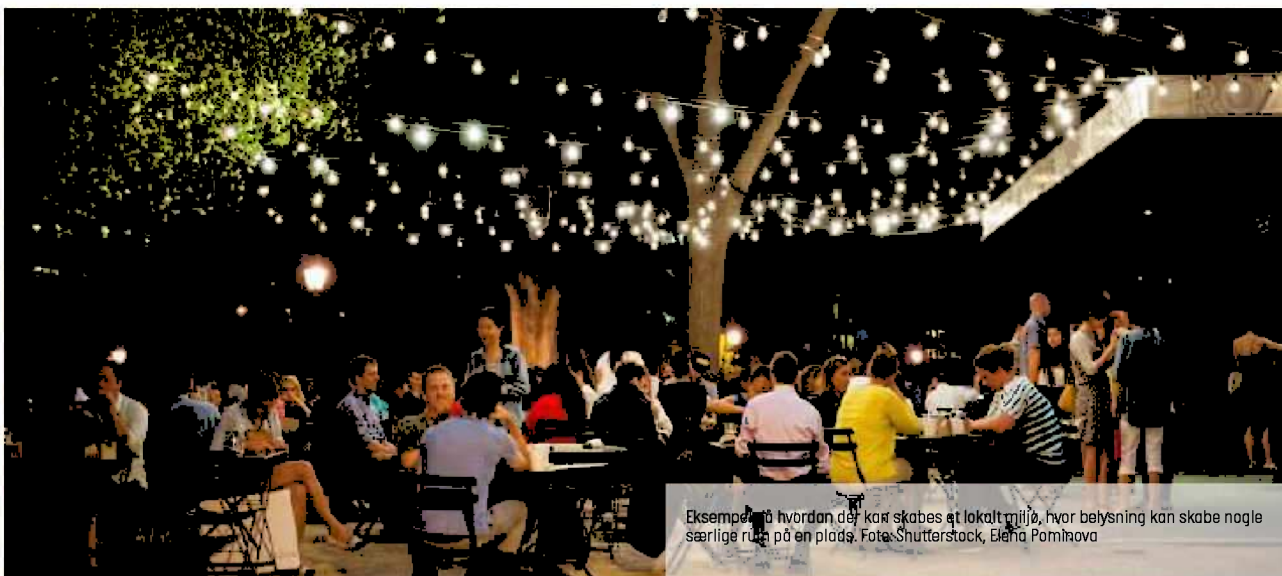


På Christianshavns Torv kan inspiration hentes fra Enghave Plads, hvor tydelig zoneinddeling og permanent byrumsinventar skaber rum til forskellige grupper og funktioner – fx ophold, leg, ventetid og uformelle møder. En lignende tilgang kan styrke trygheden ved at skabe tydeligere rammer for brug og tilstedeværelse på torvet. Foto: Metroselskabet / Reginaldo Fonseca Sales

BIDdanmark -MODELLEN

(Den frivillige BID-model)

En overordnet beskrivelse af hvad BIDdanmark-modellen handler om



Eksempel på hvordan der kan skabes et lokalt miljø, hvor belysning kan skabe nogle særlige rum på en plads. Foto: Shutterstock, Elena Pomnova

Christianshavn st.

Med udgangspunkt i analysens anbefalinger for de enkelte stationer, er der prioriteret en række tiltag på de udvalgte stationer. De prioriterede tiltag for hver station, er vurderet til at kunne få størst betydning for at skabe øget tryghed. De adresserer de kategorier i tryghedsvurderingshjulet, hvor der for den enkelte station er størst udfordringer. I parentes er angivet, om der er tale om et socialt, fysisk, planlægnings- eller driftsmæssigt tiltag. Luftfotoet viser placeringen af de prioriterede indsatser på og ved stationerne. Bilag 1 giver en samlet oversigt over de prioriterede tiltag pr. station med økonomisk ramme, forventet effekt, ansvar, tidsramme mv. for gennemførelse.

1. Forskønnelse, organisering og drift af torvet (Fysisk og organisering)

- Indret torvet med tydelige zoner for ankomst og ophold.
- Gør plantekummer og blomsterkasser robuste og modulære, så de kan tilpasses ændret behov for zoner og årstid.
- Fjern spotbelysning og etabler stemningsfuld og organisk belysning som understøtter zonerne og skaber et roligt udtryk i aften- og nattetimer – både på pladsen og fortovene omkring pladsen.
- Skab tydelig afgrænsning mellem metroens ankomstzone og torvet.
- Skab infrastruktur til midlertidige aktiviteter som markeder, events og kulturelle arrangementer.

Forventet effekt:

Bidraget til en mere mangfoldig brug af torvet og inviterer flere brugergrupper ind. Et mere permanent og sammenhængende udtryk øger trygheden, mens den stemningsfulde belysning og indretning understøtter rolige, intuitive bevægelsesmønstre.

2. Fast vagtfunktion i metroen (Drift)

- Etabler en fast vagtfunktion nede i metrostationen, bemandet i nogle dagtimer på hverdage (eftermiddag) og i aften-/nattetimerne i weekenderne, (fredag-lørdag) for at skabe synlig tilstedeværelse, tryghed og hjælp for passagerer og personale.

Forventet effekt:

Skaber synlig tilstedeværelse, tryghed og mulighed for hjælp til passagerer og personale.

3. Samarbejde og social aktivering (Social)

- Involver udsatte borgere gennem sociale frikortordninger – fx som "cykelbutlere", oprydningshjælp eller støtte ved events.
- Afsæt ressourcer til en bemandet koordinatorfunktion, der kan kuratere aktiviteter og erhvervslejemål – fx via et årshjul – for at skabe kontinuitet, samarbejde og liv på torvet gennem året.

Forventet effekt:

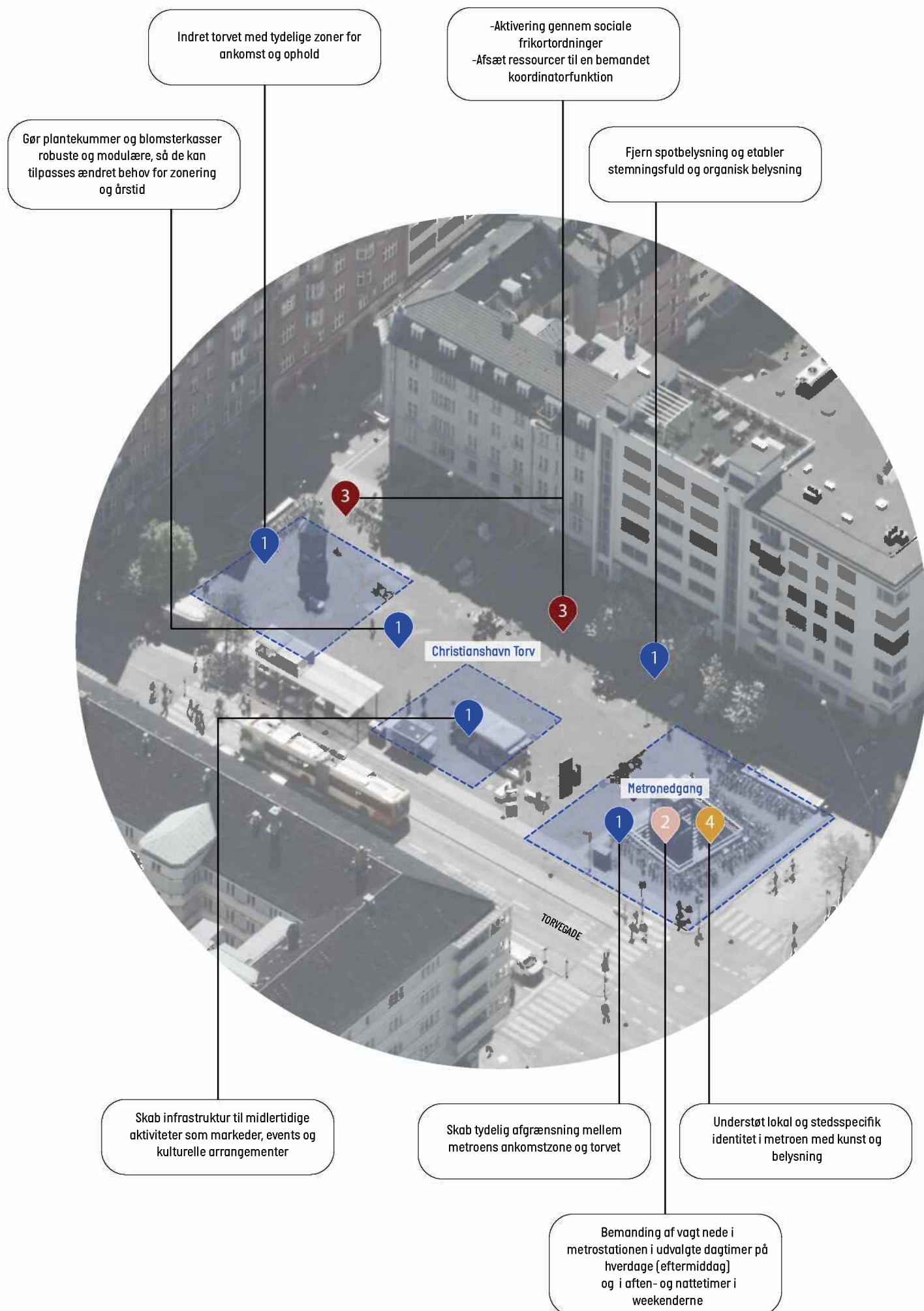
Skaber inddragelse og meningsfuld deltagelse, hvor borgere kan bidrage ved fx events og aktiviteter.

4. Forskønnelse af metrostationens vægge og trapper (Fysisk)

- Understøt lokal og stedsspecifik identitet i metroen gennem kunst og belysning, og brug kunstnerisk eller stemningsskabende lys på vægge og trapper til at skabe sammenhæng, karakter og ro i overgangene mellem byrum og station.

Forventet effekt:

Det giver både karakter, løft af stationen og ro i overgangen mellem byrum og station.







1970



FOR INDUSTRI

LITTERATURLISTE OG KILDEHENVISNINGER

Kildehenvisninger

¹ Det Kriminalpræventive Råd [2018]: Utryghedens geografi – Farlige områder og hot spots af utryghed; Københavns Kommune & Det Kriminalpræventive Råd [2022]: Trygge Byrum for Alle, Mange, Få – Metodeafprøvning.

² Epinion for Københavns Kommune [2025]: En undersøgelse af Unges Tryghed. Side 7.

Passagerpuls [2019]: Passagerernes Oplevelse af Tryghed på Togstationer. Side 5.

³ Epinion for Københavns Kommune [2025]: En undersøgelse af Unges Tryghed. Side 10.

Passagerpuls [2019]: Passagerernes Oplevelse af Tryghed på Togstationer. Side 5.

⁴ Valentine, Gill [1990]: Women's Fear and the Design of Public Space.

Loukaitou-Sideris, Anastasia [2014]: Fear and Safety in Transit Environments From the Women's Perspective. I: Security Journal vol. 27 [2]. Side. 242-256. London: Palgrave Macmillan UK.

⁵ Strandbygaard, Sofie Kirt [2019]: Passenger's Fear of Crime at Train Stations: The Influence of the Built Environment. S. 1-2. [1]

⁶ Epinion for Københavns Kommune [2025]: En undersøgelse af Unges Tryghed. Side 7.

⁷ Passagerpuls [2019]: Passagerernes Oplevelse af Tryghed på Togstationer. Side 11

⁸ Epinion for Københavns Kommune [2025]: En undersøgelse af Unges Tryghed. Side 13.

⁹ Analyseinstituttet Voxmeter for Det Kriminalpræventive Råd [2025]: Tryghedsundersøgelse blandt Unge i Nattelivet. Side. 8

¹⁰ Epinion for Københavns Kommune [2025]: En undersøgelse af Unges Tryghed. Side 19.

¹¹ Ejrnæs, Anders & Scherg, Rune Holst [2025]. Generation Utryg? Unge er mere bange for Kriminalitet end Ældre. Videnskab.dk. Lokaliseret d. 02.09.2025.

¹² Epinion for Københavns Kommune [2025]: Tryghedsundersøgelse. Side. 17

Epinion for Københavns Kommune [2025]: En undersøgelse af Unges Tryghed. Side 9.

Analyseinstituttet Voxmeter for Det Kriminalpræventive Råd [2025]: Tryghedsundersøgelse blandt Unge i Nattelivet. Side. 6

¹³ Passagerpuls [2019]: Passagerernes Oplevelse af Tryghed på Togstationer. Side 5 og 12.

¹⁴ Passagerpuls [2019]: Passagerernes Oplevelse af Tryghed på Togstationer. Side 15.

¹⁵ Valentine, Gill [1990]: Women's Fear and the Design of Public Space.

Litteratur og rapporter om emnet

Generelt om oplevelsen af utryghed

- Scherg, R. H. [2018]. Utryghed som fænomen. Det Kriminalpræventive Råd.
- Scherg, R. H. [2018]. Utryghedens geografi. Det Kriminalpræventive Råd.
- Oxford University Press. [2009]. Conversations about Crime, Place and Community. Oxford University Press.

Utryghed og tryghed på stationsområder

- Forbrugerrådet Tænk. [2019]. Passagerernes oplevelse af tryghed på stationer. Forbrugerrådet Tænk.
- Strandbygaard, S. [2019]. Passengers' Fear of Crime at Train Stations. Aalborg Universitet.
- Forbrugerrådet Tænk. [2019]. Utryghed på stationer. Forbrugerrådet Tænk.
- Københavns Kommune. [2025]. Mobilitetsredegørelse 2025. Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune.

Relation mellem køn og oplevet utryghed i byrummet

- Valentine, G. [1990]. Women's Fear and the Design of Public Space. Built Environment, 16[4].
- Whitzman, C. [2013]. Building Inclusive Cities: Women's Safety and the Right to the City. Routledge.
- Fulu, E., & Mertens, J. [2014]. Fear and Safety in Transit Environments from the Women's Perspective. International Transport Forum Discussion Paper.
- Day, K. [1999]. Gendered Exclusion: Women's Fear of Violence and Changing Relations to Space. Routledge.
- Kumar, M., & Bhattacharya, S. [2020]. Transit Safety of Women in Rural and Urban Contexts. Springer Nature.

Unge og tryghed

- Københavns Kommune. [2025]. En undersøgelse af unges tryghed. Københavns Kommune.
- Det Kriminalpræventive Råd. [2025]. Tryghedsundersøgelse blandt unge i nattelivet maj 2025. Det Kriminalpræventive Råd.
- Ejrnæs, A., & Scherg, R. H. [2025]. Generation Utryg: Unge er mere bange for kriminalitet end ældre. Videnskab.dk.

Tryghedsskabende tiltag og praksisser

- Det Kriminalpræventive Råd. (2010). Et vågent øje – TV-overvågning og andre forebyggende metoder i boligområder. Det Kriminalpræventive Råd.
- Prenzler, T. (2024). Preventing Crime and Disorder in Public Places. Routledge.
- Det Kriminalpræventive Råd. (2022). Trygge Byrum for Alle, Mange, Få. Det Kriminalpræventive Råd.
- Det Kriminalpræventive Råd. (2022). 2 – Skræddersyet tryghed. Det Kriminalpræventive Råd.
- Rambøll Management Consulting. (2024). Evaluering af Natteværterne og nattelivskoordineringen. Københavns Kommune.
- Natteværterne. (2024). Årsrapport 2024. Natteværterne.

Metoder og forskningstilgange

- Hauge, B. (2021). Talking Whilst Walking – Exploring Safety Perceptions through Participatory Methods. Aalborg Universitet.
- Københavns Kommune & Det Kriminalpræventive Råd. (2022). Trygge Byrum for Alle, Mange, Få – Metodeafprøvning. Det Kriminalpræventive Råd.
- Chan, H. N. (2023). PHD Thesis: Public Safety Perceptions in Urban Environments [CHN Online]. University of Hong Kong.

Universelt design — en helhedsorienteret tilgang

Universelt design er en metode til at skabe miljøer, produkter og services, der er brugbare for så mange som muligt – uanset alder, funktionsevne eller livssituation. Det bygger på et menneskesyn, hvor forskellighed og foranderlig krop til livets betingelser er grundvilkår, og hvor løsninger ikke opdeler i "dem" og "os". [Kilde: Bevida Fonden: Introduktion til Universelt Design]

Hvor traditionel tilgængelighed ofte handler om specifikke krævede løsninger for definerede brugergrupper, handler universelt design om at tænke alle brugere ind fra start – med fleksibel adgang, orientering, komfort og social deltagelse som bærende elementer. [Kilde: Dansk Arkitektur Center: Hvad er universelt design?]

I praksis betyder det, at tilgængelighed, fleksibilitet og overskuelighed tænkes ind som del af helheden i det byggede miljø – så stationer, byrum og transportmiljøer bliver inklusive og funktionelle for alle – også for dem med midlertidige eller permanente funktionsvariationer

