



Tryghed på Viborg Station

Baggrundsnotat

Viborg Kommune

Dato: 14. december 2023

Indhold

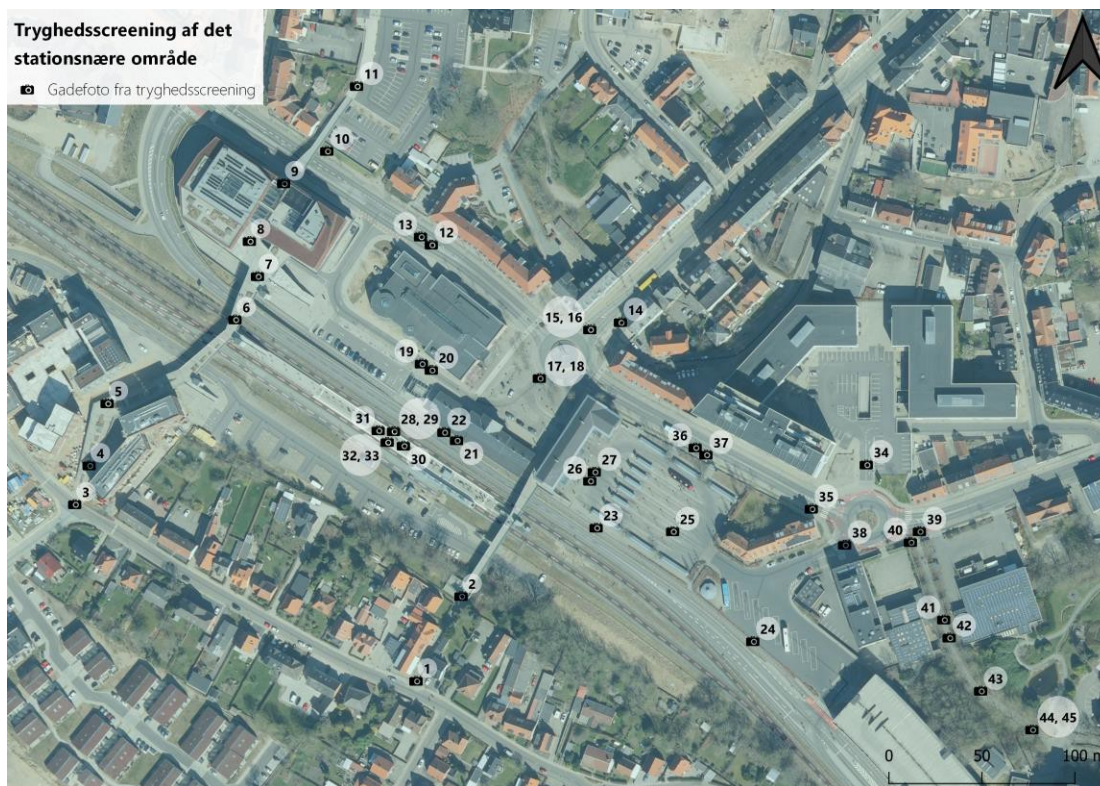
1.	Tryghedsscreening af Viborg Station	3
2.	Positive kvaliteter ved Viborg Station	4
3.	Udfordringer ved Viborg Station	7
4.	Konklusion	15

1. Tryghedsscreening af Viborg Station

I forbindelse med opdateringen af Viborg Kommunes trafikplan er der i 2023 blevet gennemført en tryghedsscreening af Viborg Station og området heromkring.

En tryghedsscreening består af en overordnet gennemgang af tryghedsperspektiver i planlægningen og udformningen af et givent område. Tryghed har afgørende indflydelse på brugen af den kollektive trafik og på den generelle trafikale færden, og derfor er det vigtigt at områder omkring trafikale knudepunkter, der betjenes af kollektiv trafik, er trygge at bevæge og opholde sig i. En tryghedsscreening gennemgår således placering af aktiviteter, vejnet og facader, og potentielle udfordringer såsom overgange, ventesteder, parkering etc. Utryghed opleves oftest hos kvinder, børn, unge og ældre, og oftest hvis de er alene eller færdes efter mørkets frembrud. Ikke alle vil opleve utryghed, da dette hænger sammen med et individs fysiske formåen og tidligere oplevelser i et offentlige rum, samt social placering i samfundet. En detaljeret tryghedsanalyse vil kunne supplere tryghedsscreeningen med en kvalitativ undersøgelse af borgeres oplevelse af et givent område, da det er borgere, som bruger området og som dermed oplever stedet som enten trygt eller utrygt.

Tryghedsscreeningen har fokuseret på området omkring Viborg Station og busterminal, som er et centralt knudepunkt for Viborg såvel som for hele kommunen. Tryghed er en vigtig parameter for et godt knudepunkt, og fungerer som en afgørende forudsætning for at den kollektive trafik, der betjener knudepunktet, bliver brugt. Tryghedsscreeningen er foretaget inden for det stationsnære kerneområde i en radius på ca. 150 meter omkring stationen, med fokus på adgangsveje, såsom gader, stier og veje. Nærværende tryghedsscreening er lavet på baggrund af besøg på Viborg Station, Google Maps, Street View og NIRAS Map.



Figur 1.1: Oversigtskort over observationssteder, som indgår i tryghedsscreening af det stationsnære område i Viborg.

2. Positive kvaliteter ved Viborg Station

Stationsområdet ligger i udkanten af den gamle bykerne, som rummer både domkirke, butiksliv, gågade, uddannelsesinstitutioner og fritids- og rekreative områder. Overordnet understøtter placeringen af funktioner omkring Viborg Station brugen af det trafikale knudepunkt. Pga. de mange forskellige funktioner i og omkring området færdes der mange mennesker i området på mange forskellige tidspunkter af døgnet. Dette bidrager til en positiv oplevelse af tryghed. Placeringen af funktioner i området er god, og indeholder blandt andet svømmehal, ungdomsuddannelse, regionshospital, bibliotek og dagligvarebutikker inden for ca. 250 meter fra stationen. Dette gør stationen oplagt til brug i dagligdagen. Desuden er det muligt at gå og cykle til og fra stationen på grund af de korte afstande til centrale funktioner, hvilket er med at øge stationens funktionalitet, og dermed den tryghed brugere og borgere i området oplever. Planlægningen af området understøtter altså oplevelsen af tryghed, da funktionerne skaber aktivitet i gadebilledet og derved ophold af andre mennesker med dagligdags gøremål og fritidsinteresser i området.



Figur 2.1: Banegårdspladsen, med busstationen til venstre.

Trafikinfrastrukturen i området omkring Viborg Station udgør et sammenhængende cykelstinetværk og et sammenhængende fortov for gående til stationen. Det skaber et sikkert trafikmiljø, som påvirker oplevelsen af trykthed, da der ikke opstår tvivl eller konflikt omkring brugen af arealer for trafikanter.



Figur 2.2: Overdækket og tyverisikret cykelparkering syd for Viborg Station.

Cykelparkering i området omkring Viborg Station er overvejende tryk, og bidrager selv til trykthed i området. Der er overdækket og belyst cykelparkering nord for den gamle stationsbygning og ved svømmehallen. Derudover er der 4 nyopførte cykelparkingsfaciliteter, med bl.a. tyverisikrede cykelstativer og mulighed for opbevaring. Der er to syd for banen, ved Hærvejsbroen og perronbroen, og to nord for banen, ved busterminalen og ved en stationsnær parkeringsplads. De fleste af cykelparkingsfaciliteterne er gode, set fra et trykhedsperspektiv, da de ligger i åbne områder og er godt belyste. Dette understøtter brugen af cykel som en del af en rejse med kollektiv trafik, og ved at skabe menneskelig aktivitet i området bliver området tryktere for alle at færdes i.

Busterminalen er naturligvis centralt placeret i området, med en bred åbning orienteret mod Banegårdspladsen, fra hvilken der også er indgang til svømmehallen. Det er trykhedsskabende at aktiviteter og funktioner er samlet, og at der er skabt sigtelinjer til facadeåbninger og indgangsdøre – det skaber trykthed at kunne se andre og at kunne se ind i aktive bygninger. Når man venter på bussen ved busterminalen er der en aktiv facade, som man kan henvende sig til som bruger af busterminalen, og som indeholder ventesal og kiosk. Også udenfor myldretiden har stationen potentialet til at opleves som tryk, da den centrale placering genererer trykhedsskabende liv

og aktivitet. Samtidig er det muligt at holde sig orienteret om aktivitet på busstationen ude fra Banegårdspladsen gennem facadeåbningen mellem de to områder, hvilket også er med til at skabe tryghed.



Figur 2.3: Sigtelinje fra busstationen til Banegårdspladsen og svømmehallen

3. Udfordringer ved Viborg Station

Som forventet er størstedelen af vejnettet og gadeprofilens udformning i det stationsnære kerneområde udformet til biltrafik. Vejene har lange lige stræk, brede veje og kurver, der kan give trafikanterne et godt overblik, hvilket er godt for trafikikkerheden. Men samtidig kan dette være en udfordring for at skabe gademiljøer, der understøtter tryghedsskabende aktivitet såsom ophold, udeservering, og funktionsmætning af en strækning. På grund af udformningen af gadeprofilerne på de større veje, der fører ind til stationsområdet, vil oplevelsen af tryghed her ikke være optimal for fodgængere. Udfordringen vil ikke være utryghed i form af nervøsitet for asocial adfærd, men at fodgængere vil kunne opleve at føle sig som en udsat trafikant. Trygge fodgængermiljøer er som oftest planlagt efter fodgængerhastighed, indrettet med smallere og mere oplevelsesrige strækninger med flere åbne facader i grundplan og en detaljegrad, der stimulerer synssansen. Som grundregel skal der optræde hyppige facadeskift eller ændringer i vejforløb for ikke at skabe monotone vejstrækninger, hvilket kan medvirke til at afstanden føles lang at gå. Eksempelvis har Banegårds Alle et lige vejforløb fra gymnasiet til den første rundkørsel på 225 meter, hvilket vil opleves som en lang strækning for fodgængere, men som en optimal strækning for biltrafik.



Figur 3.1: Banegårds Alle set mod vest.



Figur 3.2: Toldbodgade, med busstationen til venstre og Banegårdspladsen for enden af gaden.

Banevejen er anlagt i det tidligere spor 1 over mod den tidligere stationsbygning, hvilket giver den udfordring at adgang til perronen sker via en fodgængerbro. Set fra et tryghedsperspektiv er dette ikke optimalt, da det skaber friktion i den fysiske og visuelle kontakt mellem stationen, Banegårdspladsen og togperronerne. Der opstår således en distance, både visuelt og praktisk mellem det at stige på toget og være i kontakt med byen. Den infrastrukturelle løsning er en nødvendighed som er udført af trafiksikkerhedsmæssige årsager, men som vurderes værende uhensigtsmæssig for trygheden og for adgangsforholdene. Dette vil særligt gælde i tilfælde, hvor en togpassager står på perronen, hvilket godt kan føles som et isoleret sted, med få muligheder for at forlade stedet.



Figur 3.3: Perronadgang på Viborg Station.



Figur 3.4: Perron på Viborg Station.

Der forefindes i øvrigt flere steder i området, hvor fodgængere er løftet væk fra grundplan, og bevæger sig på broer. Det skaber en opdeling af trafikanter, som er trafikikkerhedsmæssigt ønskelig, men som ikke understøtter oplevelsen af tryghed. Det skyldes at den byrumsaktivitet, der skabes af de forskellige trafikantgrupper ikke indgår i en synergi, der understøtter social kontrol, svarende til normreguleret opførsel baseret på andre borgers tilstedeværelse. I stedet vil det bevirke at aktiviteten daler, da fodgængere og biler er delt op på to områder.

Specielt trafikale knudepunkter kan tiltrække uønsket adfærd, eksempelvis stofsalg og indtag af alkohol, da der disse steder er et naturligt flow af mennesker, overdækkede arealer, og gode adgangsforhold. Derfor er det vigtigt at se på potentielle gemmesteder og øde områder nær stationen, hvor uønsket aktivitet kan opstå, da dette vil kunne føre til at stedet opleves som utrygt. Det kan f. eks. være trappeopgange, hulrum under trapper eller afsides bænke op ad lukkede facader. Flere steder i stationsområdet er der lokaliseret trapper eller nicher, kombineret med lukkede facader ud mod en vej. Her kan opstå uønsket ophold, tissekroge, stofsalg, hærværk eller andet.

På sydlig side af stationsområdet forefindes et boligområde samt et erhvervsområde, som er under omdannelse til boligområde. Her ligger også et større bilparkeringsareal langs med sporene, henvendt til pendlere og andre besøgende til området. Afgrænsningen op mod parkeringsområdet er banelegemerne på den ene side, og en beplantet vold ind til villahaver på den anden. Området fremstår åbent med godt overblik, men ligger stadig uden naturlig overvågning fra facader eller aktive veje. Der er visuel kontakt til perronbroen over sporene, perronen og stationsbygningen, men kontakten er opdelt af trådhegn og der er ikke en aktiv stationsfacade ud mod parkeringen. Pladsen er belyst, men vurderes fortsat at kunne opleves som utrygt efter mørkets frembrud, hvis man er alene.



Figur 3.5: Parkeringsplads syd for banen.

Der er cykelparkering langs med busterminalen, i umiddelbar forlængelse af den nyopførte tyverisikrede cykelparkering. Parkeringen forløber langs Banevejen i et langt overdækket cykelskur med delvist lukket beklædning til busterminalen, som derfor tilbyder begrænset visuel kontakt. Cykelskurets åbning vender ud mod Banevejen, og tilbyder derfor naturlig overvågning i form af et aktivt gademiljø. En trafikeret vej som Banevejen vil dog ikke give støtte via social kontakt, da biler bevæger sig hurtigt og er lukkede enheder. Opfattelsen af stedet kan derfor virke øde, og vil kunne opleves som værende et utrygt sted at færdes.



Figur 3.6: Cykelparkering langs Banevejen.

Bilparkering mellem Banevejen og svømmehallen bidrager til lange sigtelinjer, der giver mulighed for at se, hvem der bevæger sig i området og orientering om flugtmuligheder. På den ene side er det positivt for oplevelsen af tryghed, især hvis man er alene efter mørkets frembrud, da man 'kan slippe væk', men på den anden side kan det også opleves som et monotont og utrygt trafikrum at færdes i, hvor der ikke er tryghedsskabende aktivitet i form af funktioner, der benyttes af andre personer.



Figur 3.7: Byrum mellem svømmehallen og Banevejen.



Figur 3.8: Byrum mellem busstationen og Banevejen.

4. Konklusion

Det fremgår at vejnettet i området har en stor prioritet, men også at dette er indrettet med cykelstier langs vejene, som giver cyklister og fodgængere gode muligheder for trygt at komme til og fra stationen. Dog kunne selve oplevelsen af området som gående eller cyklist være bedre, da der forekommer strækninger, der ikke indeholder mange funktioner.

Opdelingen af trafikanter i form af gangbroer over veje understøtter ikke byrummets kvalitet og tryghed, men kan være en nødvendig trafikikkerhedsmæssig foranstaltning. Udformningen af gangbroer samt placering af volumener har ligeledes skabt nogle uhensigtsmæssige gemmesteder. I samme kategori kan nævnes, at kontakten mellem station og perron ikke er optimal. Således kan ophold på perronen virke utrygt, da der ikke er kontakt til aktive facader og hjælp eller mennesker i nærheden, hvis der sker noget utryghedsskabende.

Tryghedsscreeningen af området omkring stationen i Viborg viser dog, at området generelt er planlagt og bygget på en måde, der skaber tryghed i byrummet og samler aktivitet og funktion på en måde, så området burde opleves som overvejende trygt. Der er samlet mange funktioner, som giver mange forskellige mennesker grund til at færdes på stedet, og flere steder i området er infrastrukturen indrettet på en menneskelig skala, hvilket er godt for oplevelsen af tryghed, både trafikal tryghed og social tryghed.