

Stationsnær byudvikling:

Metroselskabets bystrategiske principper

Baggrund og formål

I Danmark investeres milliarder i kollektiv infrastruktur. Nye metrolinjer, letbaner og jernbaneprojekter skal gøre hverdagen nemmere for borgere og virksomheder. Alene i København er besluttet en forlængelse af M4 i Nordhavn med yderligere to stationer, der skal betjene 35.000 nye beboere og 28.000 arbejdspladser i 2062, når byområdet er fuldt udbygget. Dertil kommer M5 fra København H via Amager til Østhavnen, der vil komme til at betjene op til 80.000 beboere og 45.000 arbejdspladser i de nye byområder Kløverparken, Refshaleøen og Lynetteholm.

Metroselskabet har i foråret 2026 udarbejdet en guide med anbefalinger til byplanlægningen omkring stationer baseret på viden og erfaring om passagerernes rejsevaner og om, hvordan de bruger byrummet og adgangsvejene i de områder, der omgiver stationerne. Resultaterne peger på, hvordan bevidste prioriteringer i byudviklingen omkring stationer kan påvirke passagertallet og give flere borgere og virksomheder nemmere adgang til offentlig transport, et stærkere byliv og bedre udnyttelse af de store investeringer i den kollektive infrastruktur. På den baggrund har Metroselskabet udviklet tre bystrategiske principper, som byudviklingen i nye metrobetjente områder kan lade sig inspirere af, når der planlægges boliger, erhverv, uddannelsesinstitutioner, rekreative områder og meget andet.

Formålet med dette oplæg er at præsentere disse principper og diskutere, hvordan de kan anvendes bredere i stationsnær byudvikling.

Anvendte metoder, analyser og fremgangsmåde

Principperne er udviklet på baggrund af en kombination af kvantitative og kvalitative datakilder. DTU's Transportvaneundersøgelse er anvendt som et empirisk grundlag for forståelsen af passagerernes rejsemønstre, herunder afstande til stationer, valg af transportmiddel og oplevet rejsetid. Metroselskabets egne trafikmodelberegninger i OTM (Ørestadsmodellen) er anvendt til at kvantificere, hvor mange daglige metroture forskellige typer arealanvendelse genererer pr. 1.000 m². Derudover trækker principperne på et review af dansk og international forskning inden for transit-orienteret byudvikling (TOD), herunder studier af sammenhængen mellem bebyggelsestæthed, stationsopland, fodgængerinfrastruktur og passagertal. Konkrete byområder i København – herunder Nordhavn, Ørestad, Bella Center, Enghave Brygge og Sluseholmen – er brugt som casestudier med henblik på at eksemplificere god og mindre god praksis af stationsnær byudvikling. Principperne er endvidere valideret gennem erfaringer fra næsten 25 års metrodrift i København og fra konferencen i marts 2026 "Byen og Banen: Parløb med potentiale?", hvor forskere, trafikselskaber, kommuner og udviklere drøftede potentialer og barrierer for stationsnær byudvikling.

Resultater

Analyserne peger på tre bystrategiske principper – *Fortæt, Forbind og Aktivér* – der tilsammen beskriver, hvordan byudvikling og kollektiv transport bedst understøtter hinanden.

1. Fortæt

Handler om at få så mange mennesker til at bo og arbejde så tæt på stationen som muligt.

Halvdelen af rejsetiden foregår udenfor metroen. Afstanden til stationen er en vigtig faktor for, om borgere vælger kollektiv transport. Jo tættere man bor og arbejder på en station jo mere tilbøjelig er man til at bruge metroen. Inden for 500 meter er stort set alle beboere tilbøjelige til at bruge metroen; uden for 500 meter falder andelen til under halvdelen.

Ikke alle funktioner understøtter dette i samme grad. Boliger genererer 24 metroture pr. 1.000 m² i døgnet, kontorer 13 og uddannelsesinstitutioner 12 – mens parkering kun skaber 0-4 ture.

Anbefalingen er at fortætte med boliger, arbejdspladser og studiepladser tættest på stationen og reducere tætheden gradvist med afstanden – og at undgå arealkrævende funktioner med lavt metrobehov, som parkering, lageropbevaring og store boldbaner, tættest på metrostationen.

2. Forbind

Handler om at skabe direkte og varierede ruter til og fra stationen. 9 ud af 10 passagerer ankommer til metrostationen til fods. Det teoretiske stationsopland på 600 meter reduceres markant, hvis der er barrierer, som store veje, der skal krydses, lange signalfaser, og andet, der skaber omveje for passagererne. Eksempelvis giver Nordhavns finmaskede karréstruktur mange direkte og varierede gangruter til stationen, mens Ørestads store karréer og brede veje skaber omveje for fodgængere. Kortlægning af stationens reelle opland i tid – frem for blot i afstand – anbefales som et aktivt redskab i planlægningen, suppleret af investeringer i brede fortove, god belysning, bynatur og tydelig wayfinding. For relevante stationer, særligt endestationer, bør der desuden etableres sammenhængende cykelinfrastruktur med sikre kryds samt cykelparkering.

3. Aktivér

Handler om at aktivere forbindelserne til stationen med attraktivt byliv. Den oplevede rejsetid betyder mere end den faktiske og forskning viser, at passagerer er villige til at gå op til 70 % længere, når bymiljøet langs ruten er levende og trygt. Udadvendte stueetager med butikker, cafeer og mødesteder, attraktive byrum og et godt mikroklima – læ, skygge og beplantning året rundt – øger lysten til at bruge kollektiv transport og udvider stationsoplandet. Når stationen aktiveres som en del af byens netværk af levende byrum, stiger passagertallet, særligt i weekender og uden for myldretiden. Casestudier her er Enghave Brygge, Skjolds Plads, Nordhavn og Bella Center.

Samlet set viser resultaterne, at mobilitet og bykvalitet ikke er hinandens modsætninger – de styrker derimod hinanden, når by og bane planlægges som en helhed.
