

Bystrategiske principper for stationsnær byudvikling

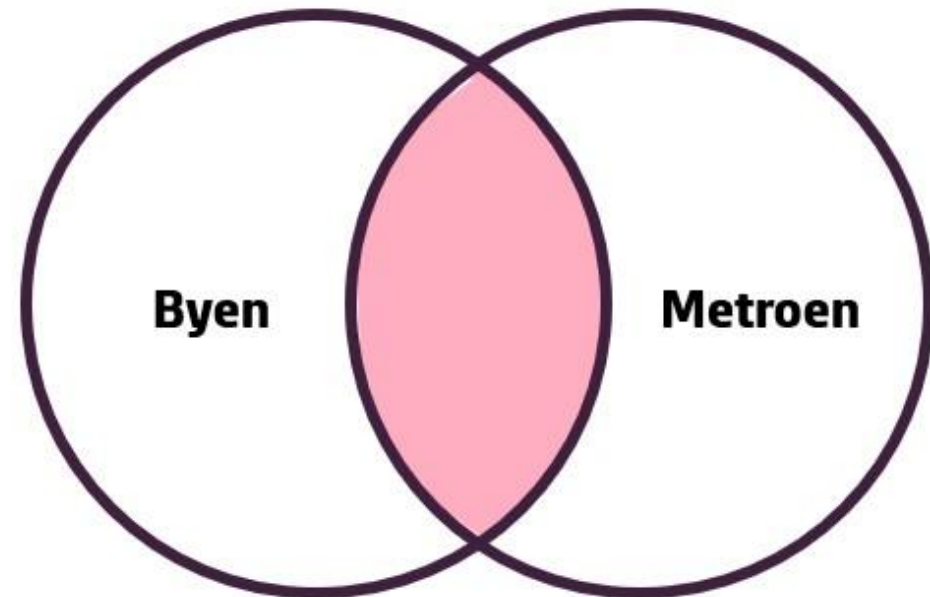


Februar 2026

Synergi mellem metro og by

Principperne:

- Understøtter en byudvikling, der motiverer folk til at bruge metroen.
- Er anbefalinger til alle involverede aktører der planlægger, finansierer og bygger stationsnære byområder.
- Er baseret på dansk og international forskning inden for transit-orienteret byudvikling og erfaringer med snart 25 års metro i København.
- Er udviklet til de fremtidige nye metrolinjer og nye byområder i København, men er også relevante for stationsær byudvikling andre steder.



Ny metro og nye byområder på vej

M4

Byområde Nordhavn

Levantkaj, Nordsøkvarter mm.

2 metrostationer (2030)

35.000 beboere (2062)

28.000 arbejdspladser (2062)

M5

Byområder langs Østhavnen

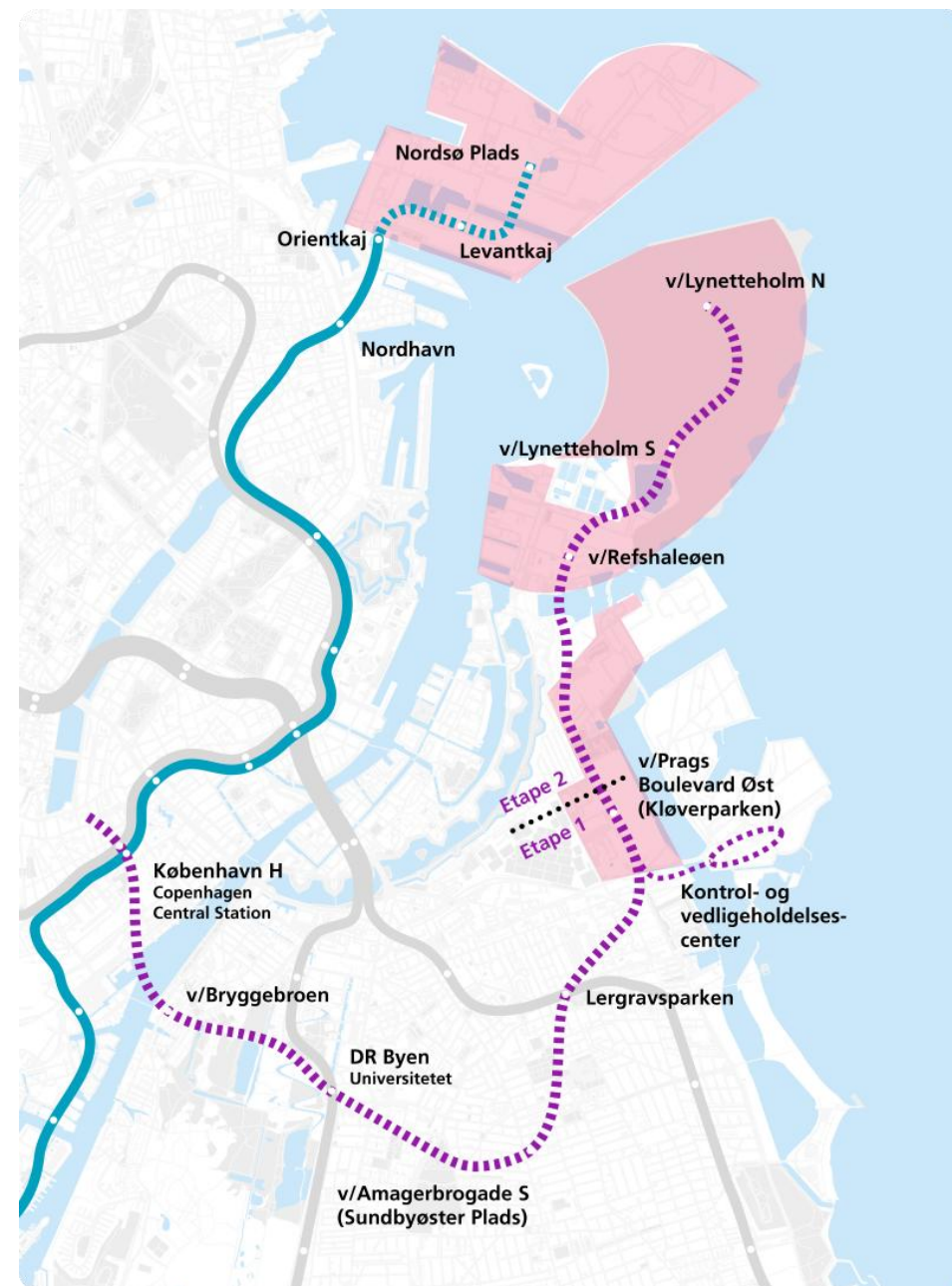
Kløverparken, Quintus, Refshaleøen, Lynetteholm

6 metrostationer (etape 1, 2036)

3 metrostationer (etape 2, 2045)

80.000 beboere (2070)

45.000 arbejdspladser (2070)



**Hvilke principper er de vigtigste,
når nye byområder skal planlægges,
så metro og by understøtter hinanden?**

3 principper

Fortæt



Forbind



Aktivér

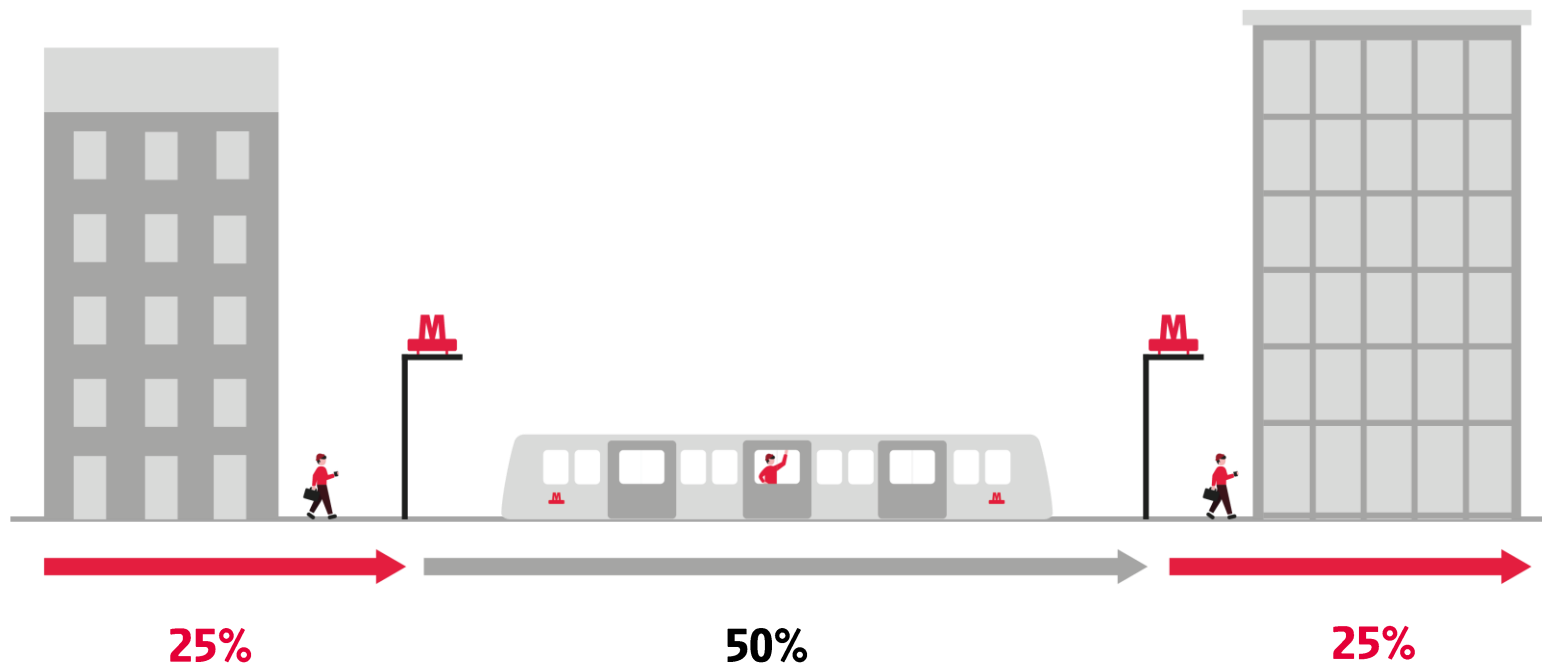


Fortæt



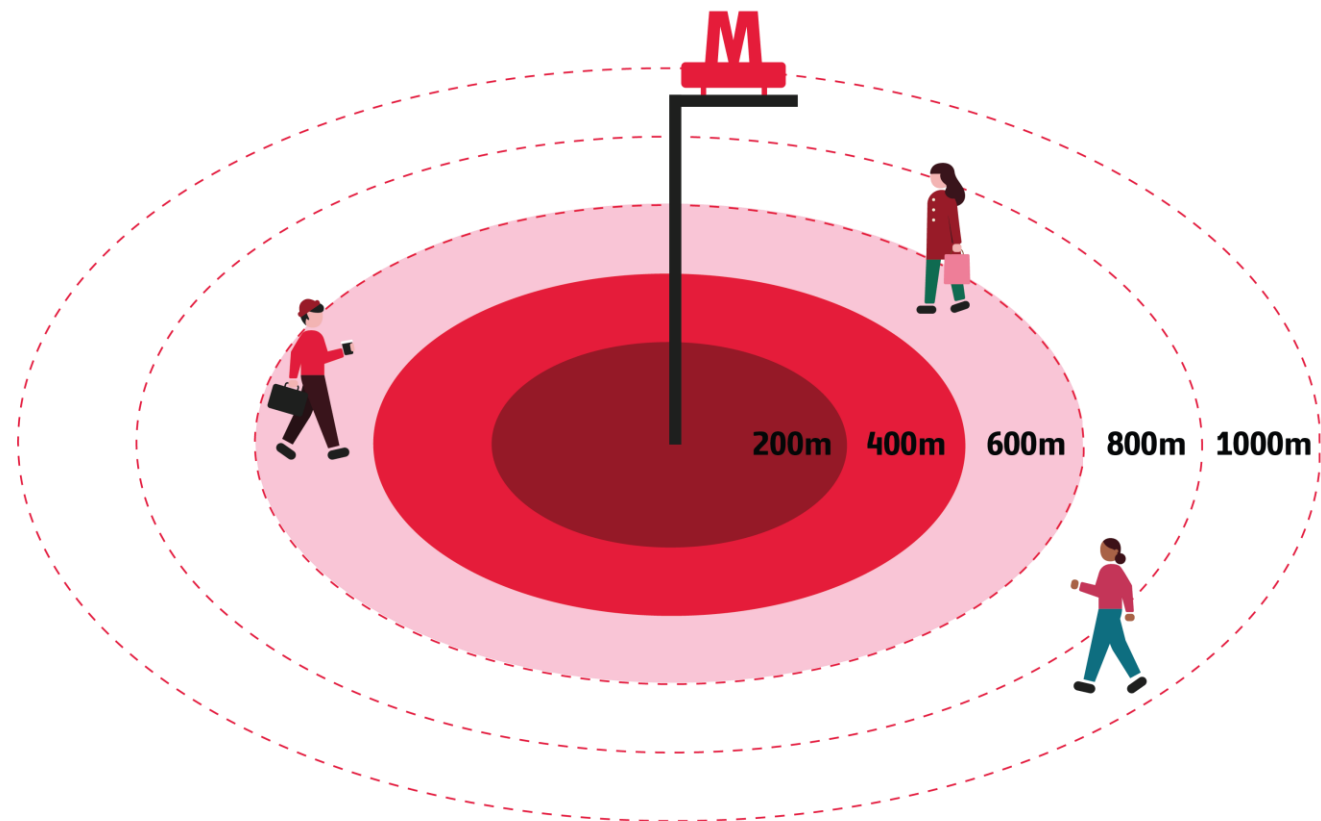
Halvdelen af rejsetiden foregår udenfor metroen

I gennemsnit går folk 0.6 km og cykler 1.6 km til og fra stationen.



Afstand til stationen er afgørende for, om man vælger at rejse med metroen

En person, der bor eller arbejder tæt på en station, er markant mere tilbøjelig til at vælge kollektiv transport frem for bil.

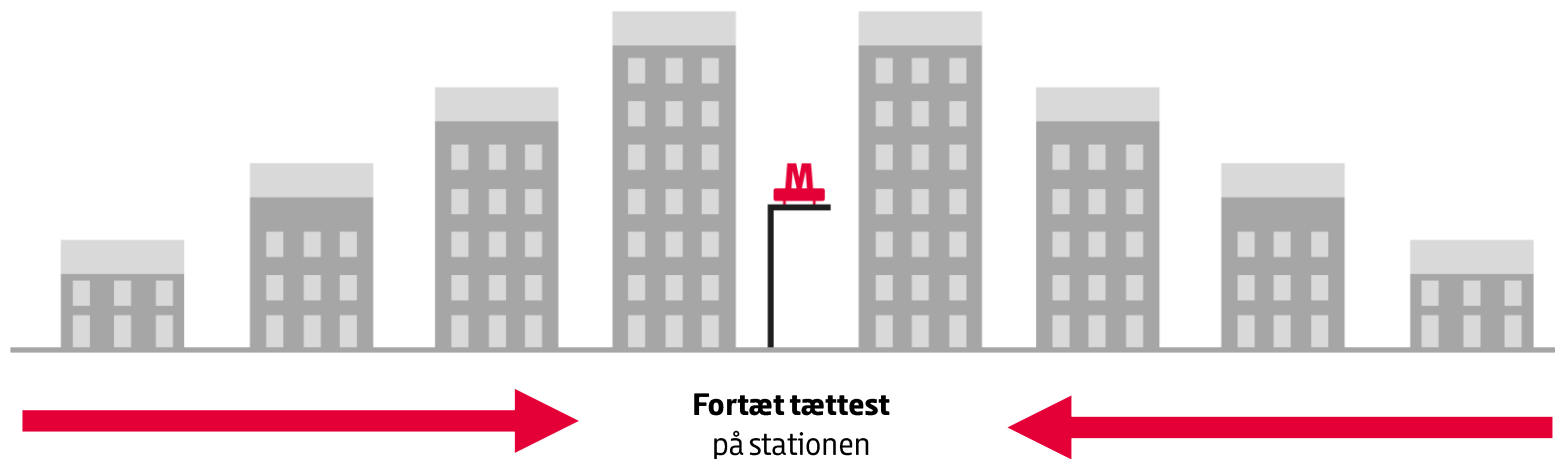


Metroens er mest attraktiv for dem der bor tættest på. F.eks. vil alle 10 beboere indenfor de første 500 m. være tilbøjelige til at benytte metro. Hvorimod det kun er 5 ud af 10 beboere efter 500 m.

Anbefaling

Fortæt omkring stationen og reducer i takt med afstanden

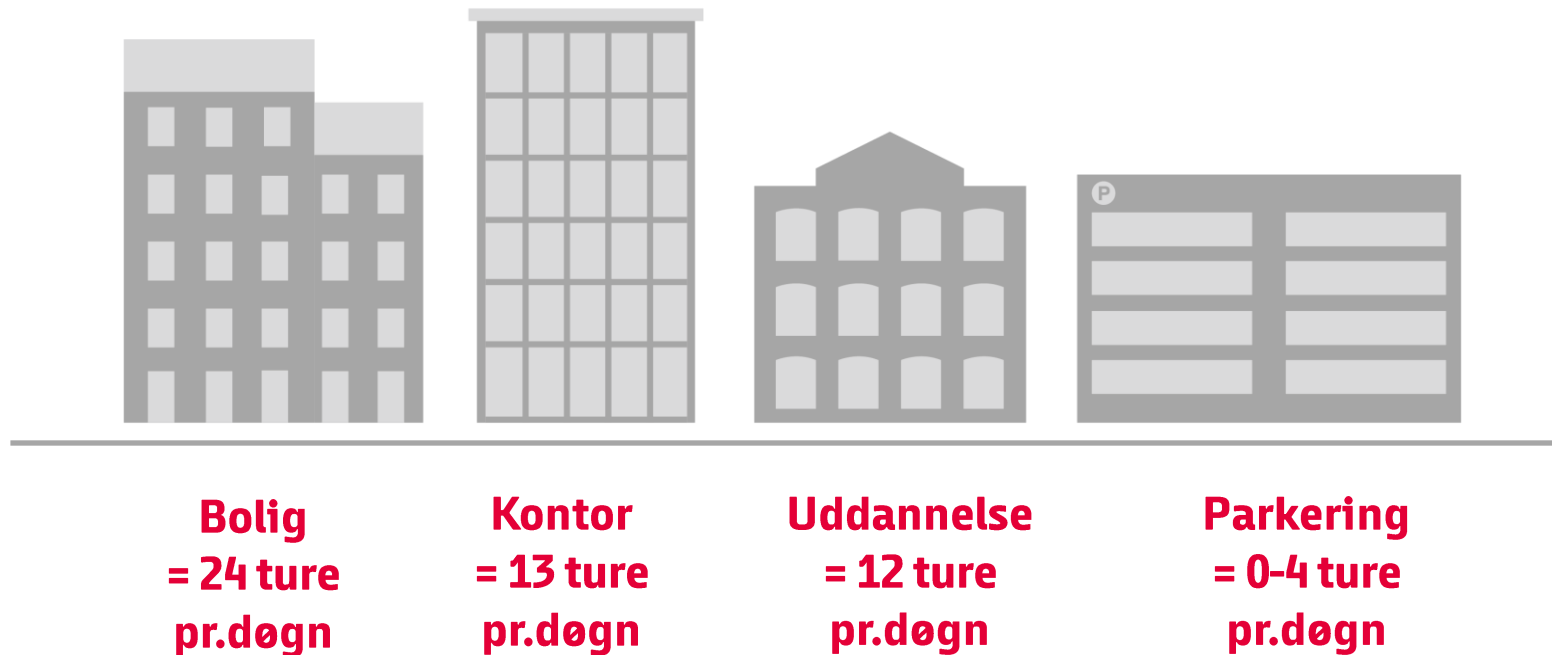
Planlæg høj tæthed og blandet arealanvendelse tæt på stationen.



Boliger, kontorer og uddannelsesinstitutioner skaber flest metroture

Ikke alle funktioner understøtter brug af den kollektive transport. Boliger kan skabe op til ca. 20 gange så mange metroture som parkering.

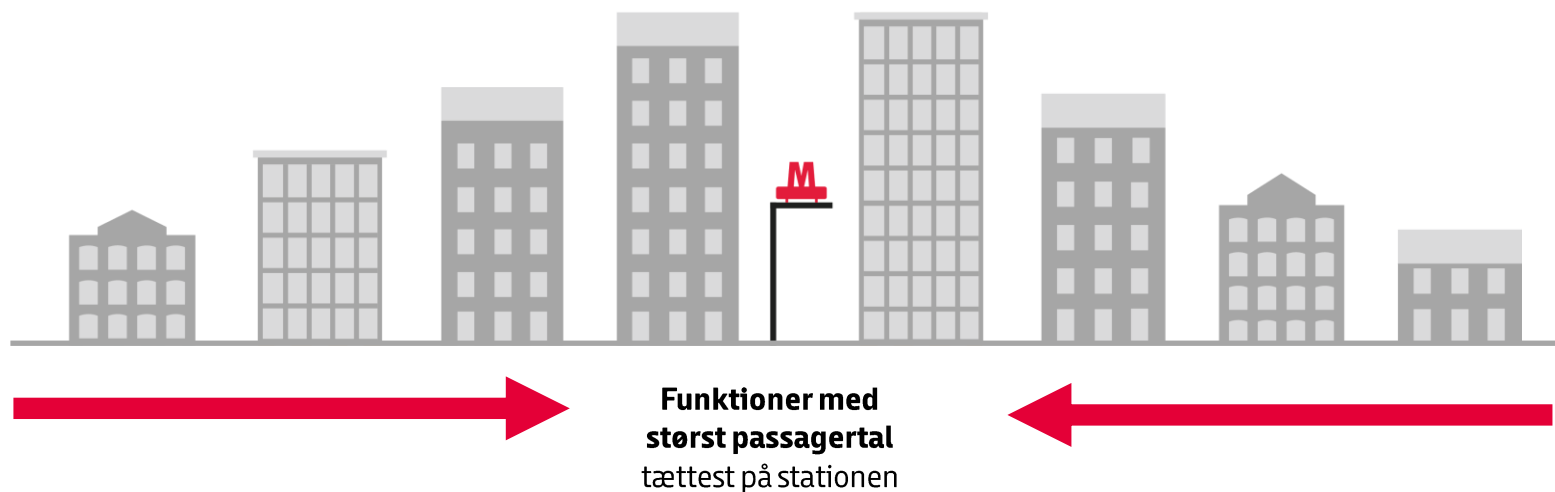
Hvor mange ture skaber funktioner pr. 1000 m²?



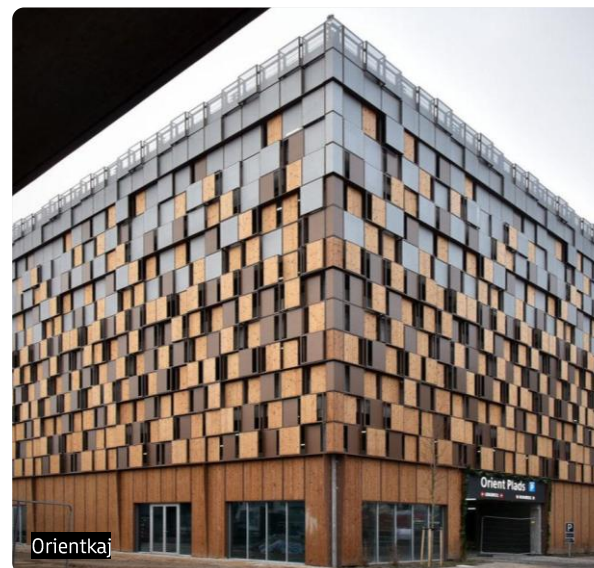
Anbefaling

Placer funktioner med mange mennesker og aktivitet tættest på stationen

F.eks. boliger, kontorer og uddannelsesinstitutioner.



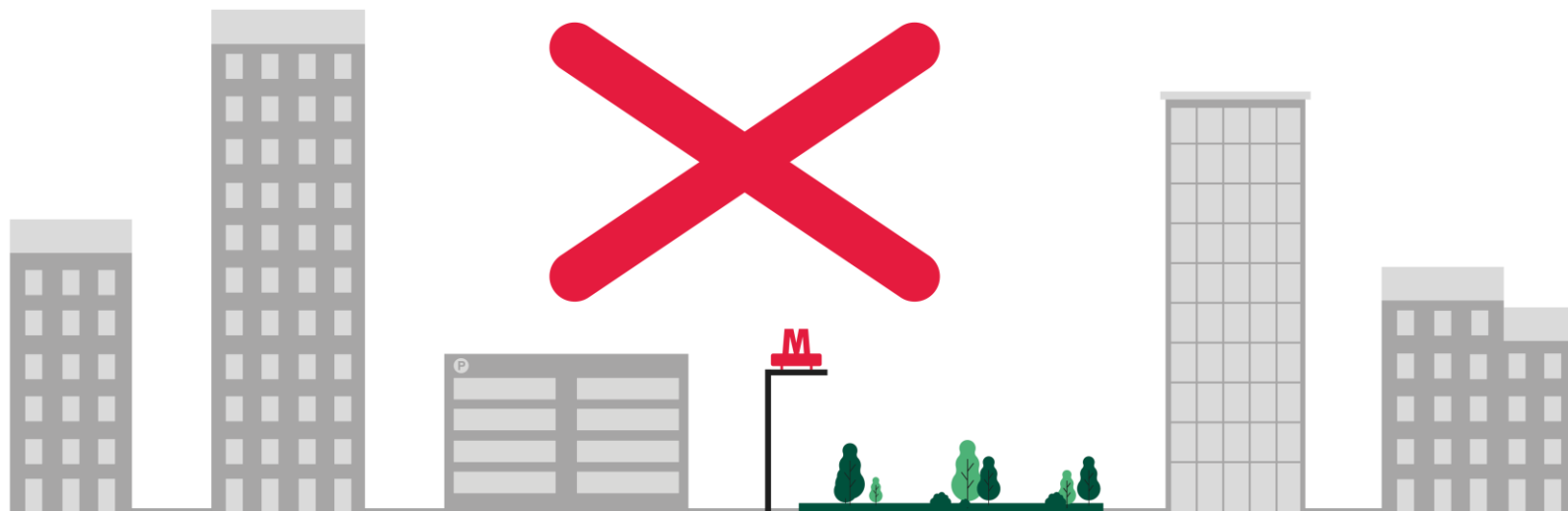
Parkeringshuse, boldbaner og lageropbevaring optager meget areal og tiltrækker ikke mange mennesker



Anbefaling

Undgå pladskrævende funktioner med lavt metrobehov tættest på stationen

F.eks. funktioner som parkering, lageropbevaring, lokale parker og store boldbaner.



Fortæt ○ ● ○ ○

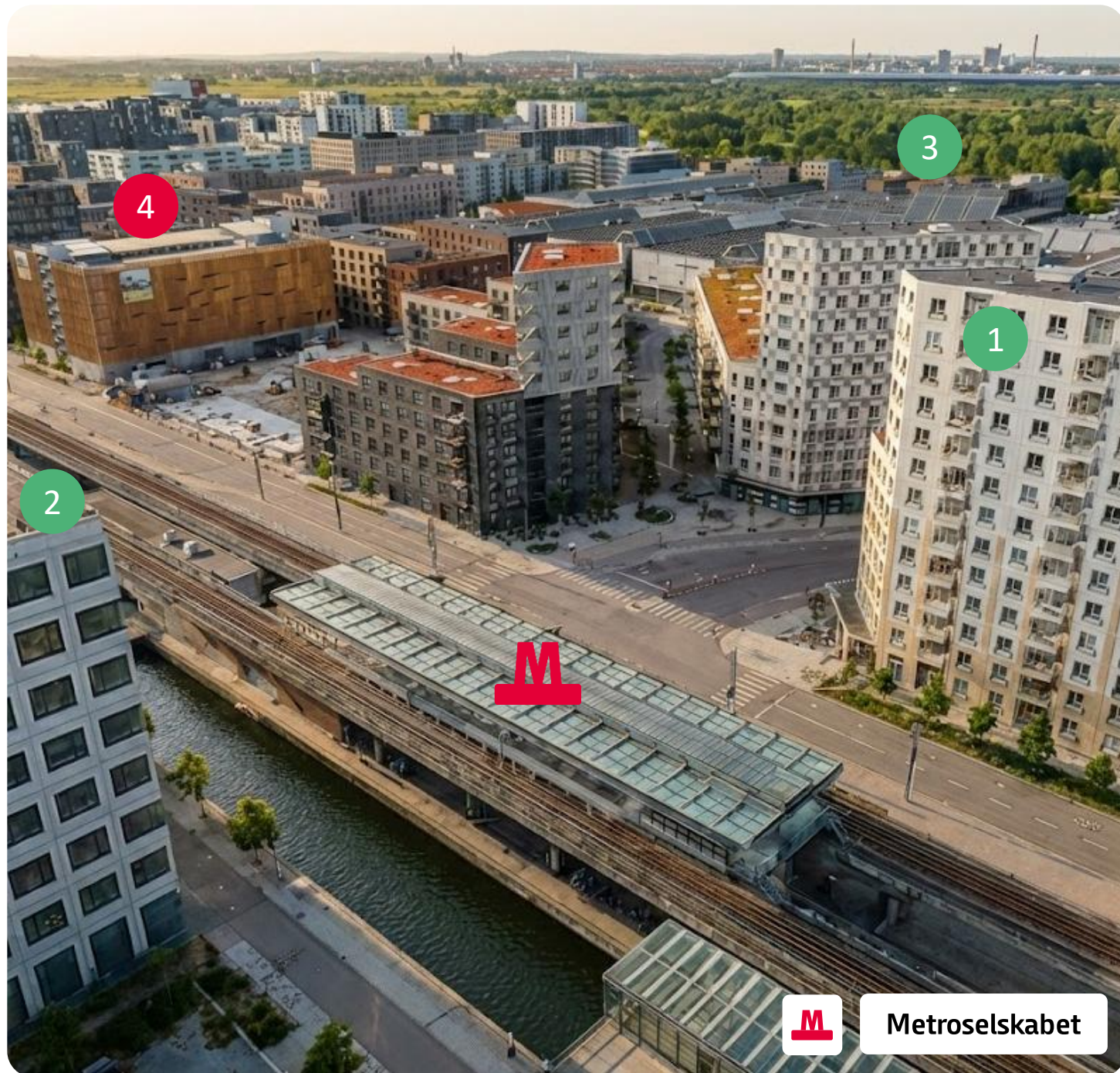
Eksempel Bella Center

Do's

- 1 Højest boligtæthed lige ved stationen.
- 2 Blanding af boliger og erhverv tæt på stationen.
- 3 Lavere tæthed med rækkehuse længst væk fra stationen.

Don'ts

- 4 Parkeringshus inden for 200 meter.



Fortæt ○ ● ○ ○

Eksempel Frederiksberg Allé

Do's

- 1 Høj tæthed i karrébebyggelser (22.000 beboere/km²).
- 2 Byggeri direkte ovenpå metrostation.
- 3 Blandet detailhandel, erhverv og boliger inden for oplandet.

Don'ts

- 4 Overfladeparkering er en dårlig udnyttelse af areal og skaber ingen ture med metroen.



Forbind



Forbind ○ ○ ● ○

9 ud af 10 passagerer går til og fra metrostationen

Metroen er mere afhængig af gående
passagerer end nogen anden form for
skinnebåren kollektiv transport.

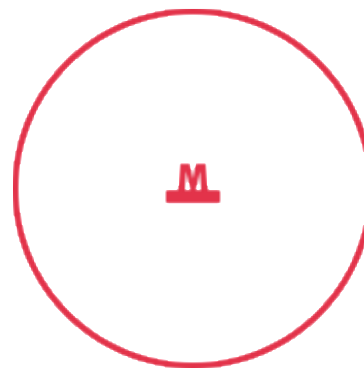
Den gennemsnitlige gåtur til en
metrostation er 600 m.



Byplanlægningen omkring stationen påvirker passagerpotential

Attraktive forbindelser til og fra stationen har en positiv påvirkning på passagerpotential, og hvor tilbøjelige folk er til at bruge kollektiv transport.

Metroens stationsopland på 600 m. minimeres med barrierer som f.eks. store veje, jernbaner eller dårlige stiforbindelser.



Det **teoretiske stationsopland** på 600 m. rundt om stationen



Det **faktiske stationsopland** minimeres, hvis der er barrierer og omveje for fodgængere



Et **stationsopland kan potentielt** udvides med attraktive og direkte forbindelser til stationen

Forbind ○ ○ ● ○

Undgå barrierer mellem metrostationen og bykvarteret

Infrastruktur kan fungere som barriere:

- X Lyskryds med lange signalfaser (45 sek.+)
- X Metrodæmninger uden underføringer
- X Motorveje og tilkørselsramper
- X Kanaler uden broer



Forbind ○ ○ ● ○

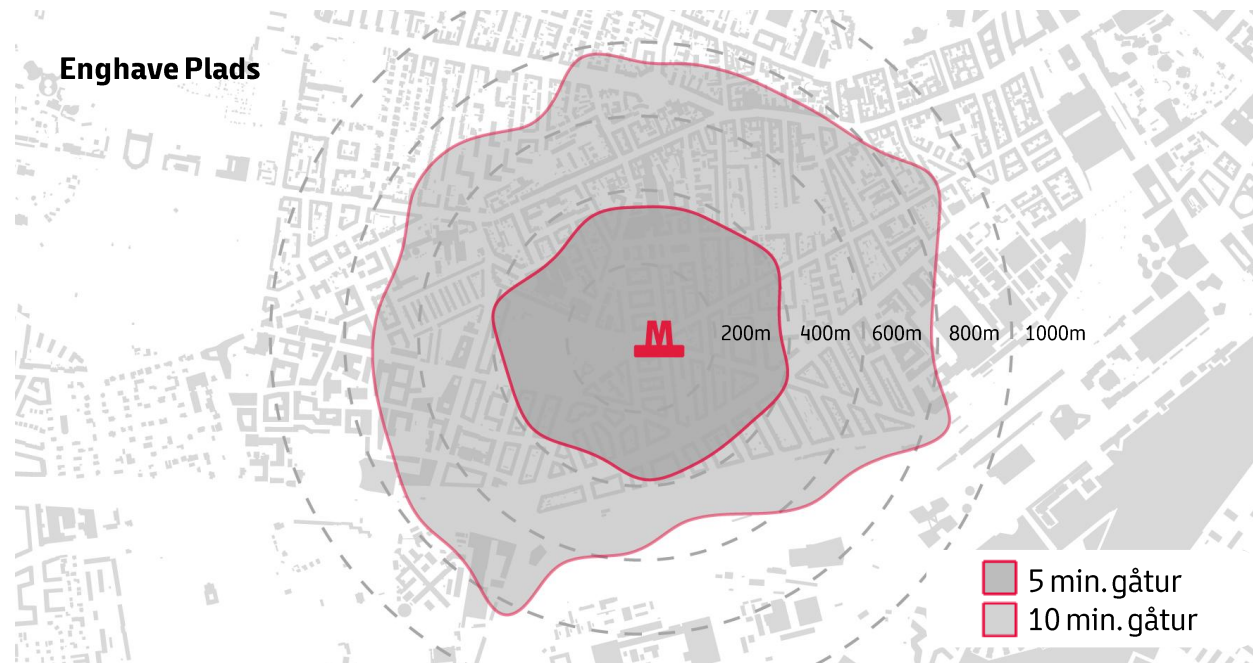
Kortlægning af stationens reelle opland i tid - og ikke afstand

Det reelle opland kan med fordel afdækkes i planlægningen af et stationskvarter.

Vestamager



Enghave Plads



Anbefaling

Skab gode forbindelser til stationen for fodgængere

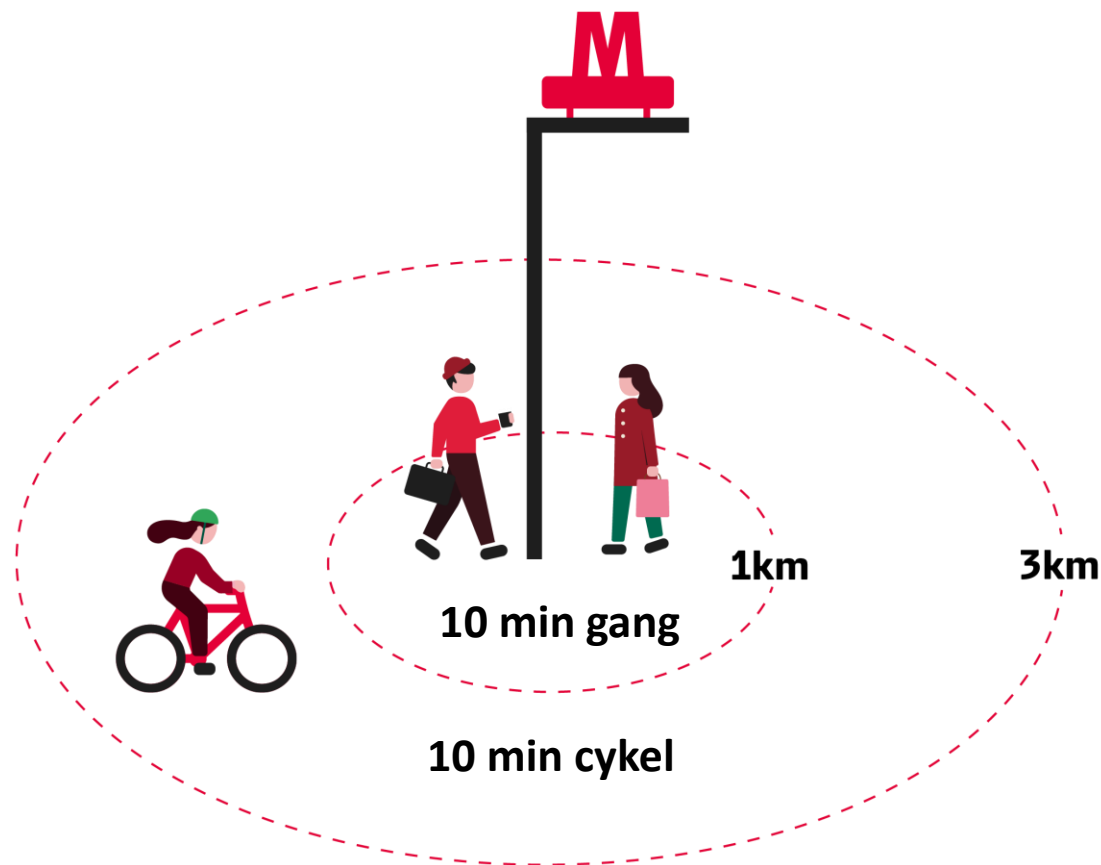
Indret fodgængerområdet med tilgængelige fortove og attraktivt gadeinventar:

- ✓ Brede fortove
- ✓ Behagelig belysning
- ✓ Taktile overflader
- ✓ Bynatur
- ✓ Wayfinding



Nogle – men ikke alle - stationer har et stort opland for cyklister

Særligt for endestationer kan der være et stort opland, hvor cyklen er relevant. Her er der et særligt behov for gode cykelforbindelser og cykelparkering.



Forbind ○ ○ ● ○

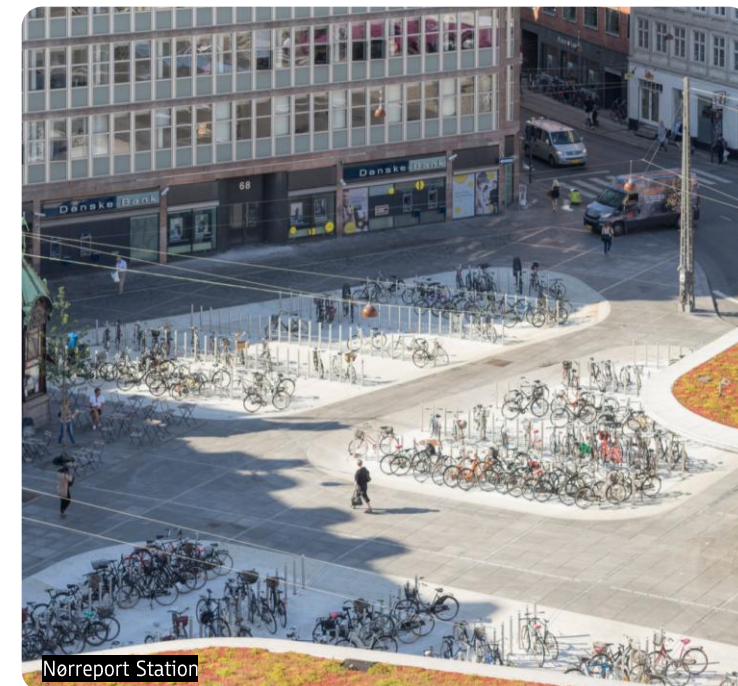
Anbefaling

Skab ekstra gode forbindelser for cyklister ved relevante stationer

Planlæg et sammenhængende netværk af direkte ruter, sikre kryds, komfortable stier og pålidelig cykelparkering i hele kvarteret.

- ✓ Cykelstier på og uden for gaden
- ✓ Sikre kryds
- ✓ Godt oplyst
- ✓ Adskilt fra bil- og fodgængertrafik
- ✓ Tilstrækkelig cykelparkering

Kilde: Başaran et al. (2025); Loo et al. (2010); Zhang & Wang (2014)
Fotografier: 1til1Landskab, Metroselskabet, Amagerliv.dk, Cobe.

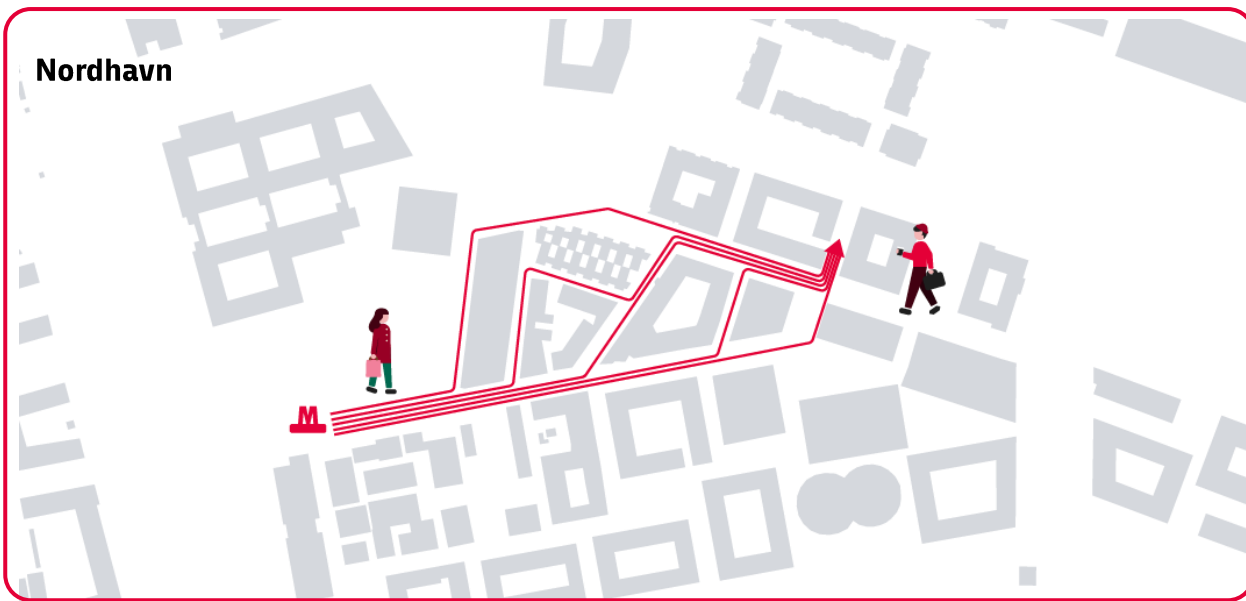


Forbind ○ ○ ● ○

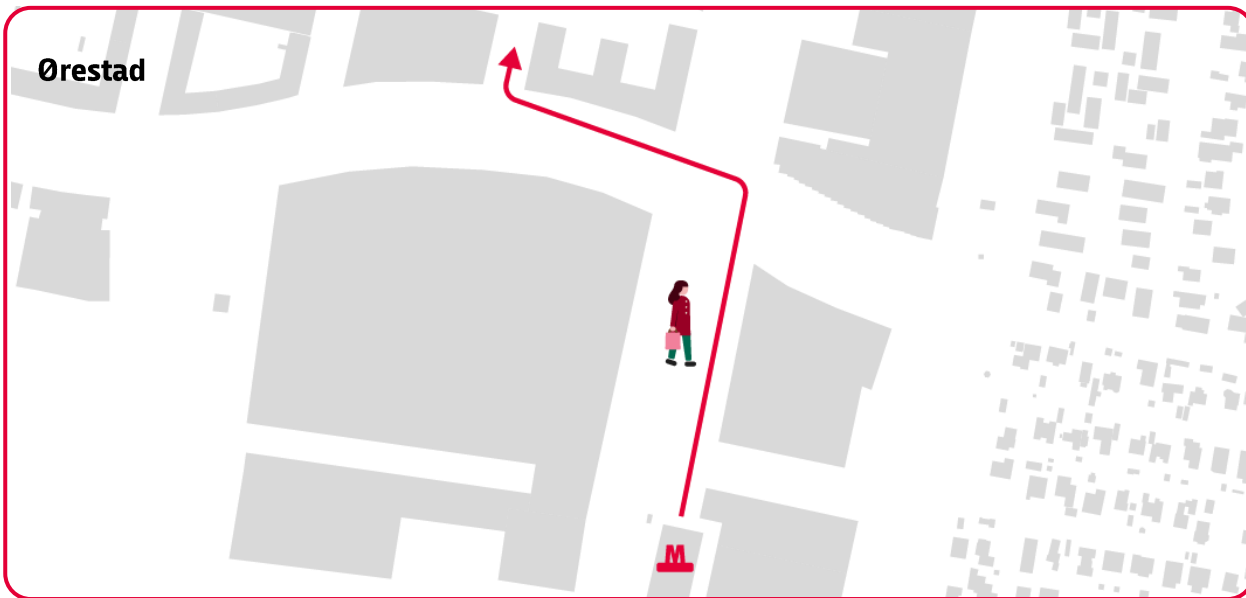
Store bykarréer skaber lange og indirekte gangruter

Korte karréer giver mulighed for varierede og direkte ruter, hvilket skaber et mere fodgænger- og cykelvenligt miljø som understøtter oplandet.

Nordhavn



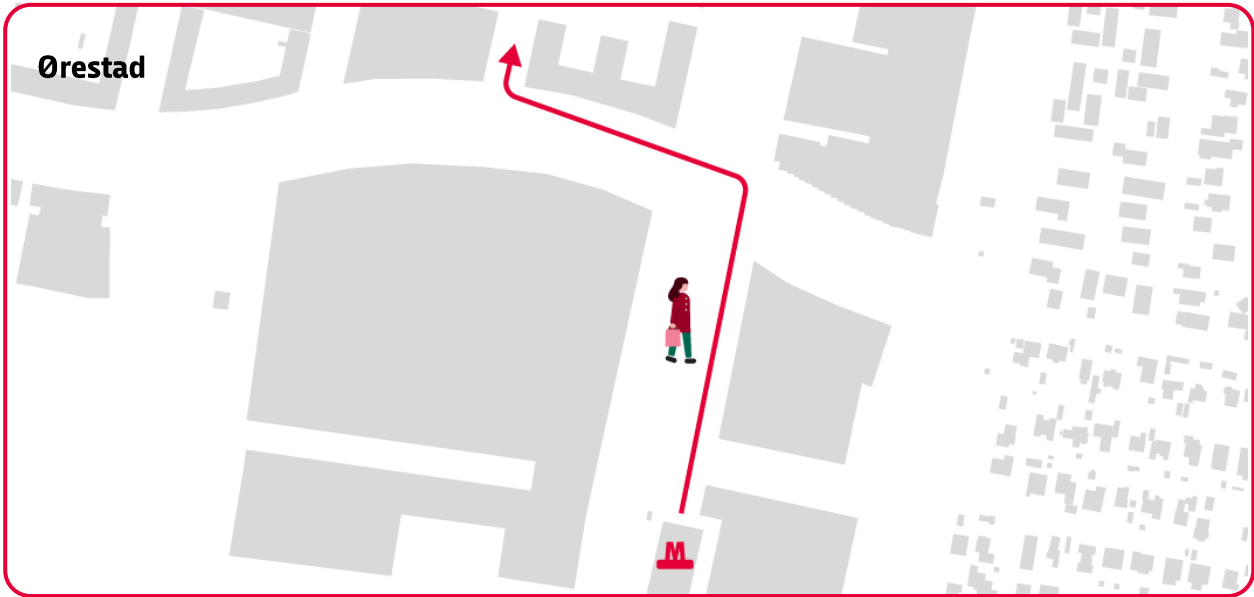
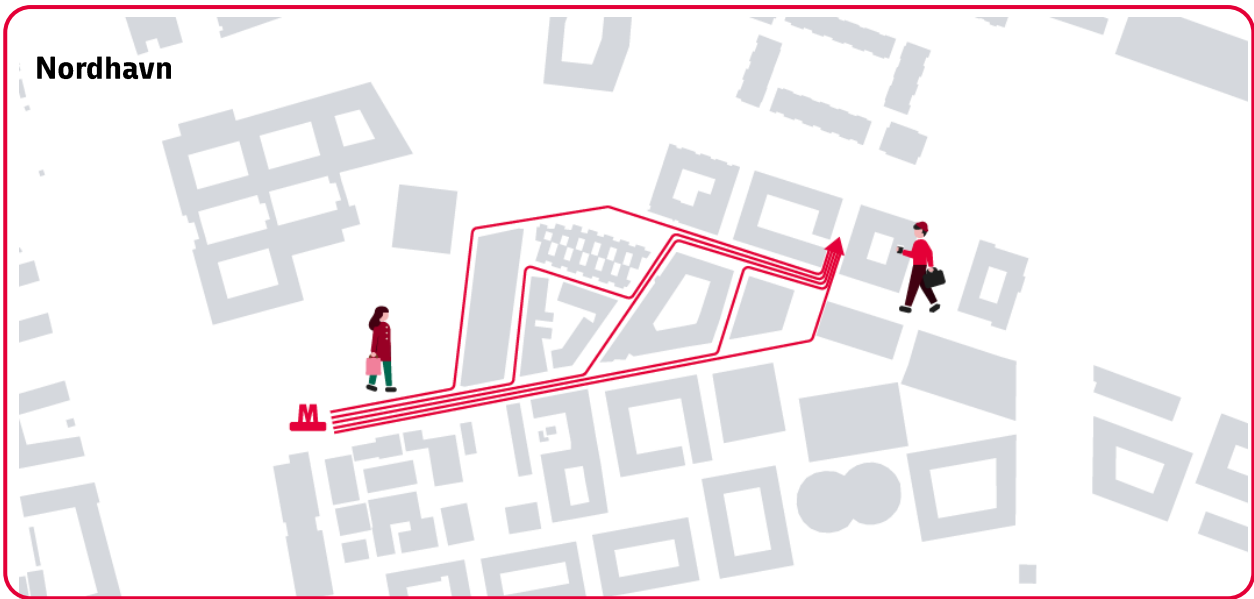
Ørestad



Begge tegninger er i samme målestok.
Hver rute repræsenterer en 5 minutters gang.



Metroselskabet



Begge tegninger er i samme målestok.
Hver rute repræsenterer en 5 minutters gang.

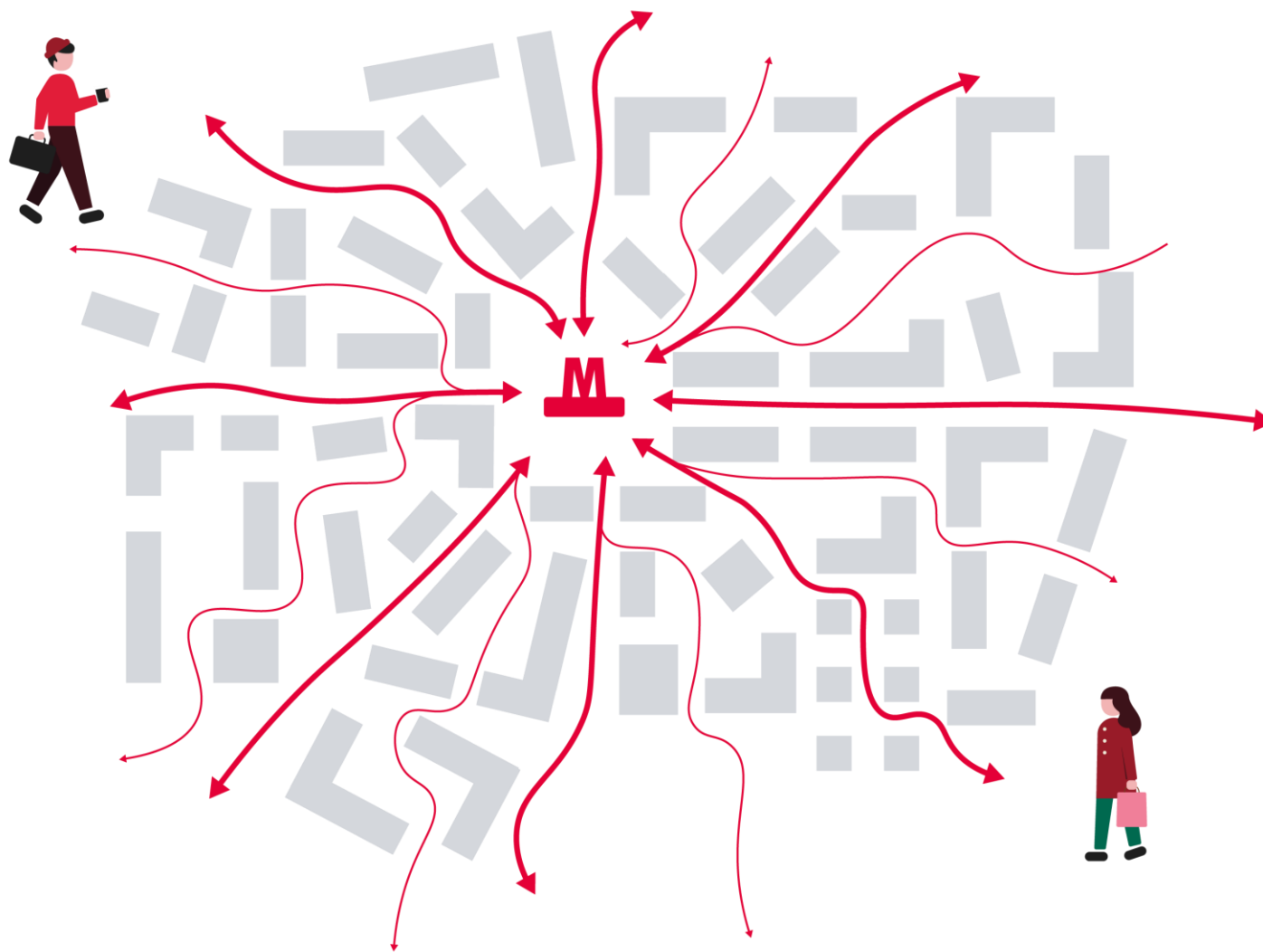


Metroselskabet

Anbefaling

Skab direkte og varierede ruter til stationen

Muliggør varierede ruter gennem bykvarteret med et finmasket netværk af mindre karréer og åbne gårdrum.



Forbind ○ ○ ● ○

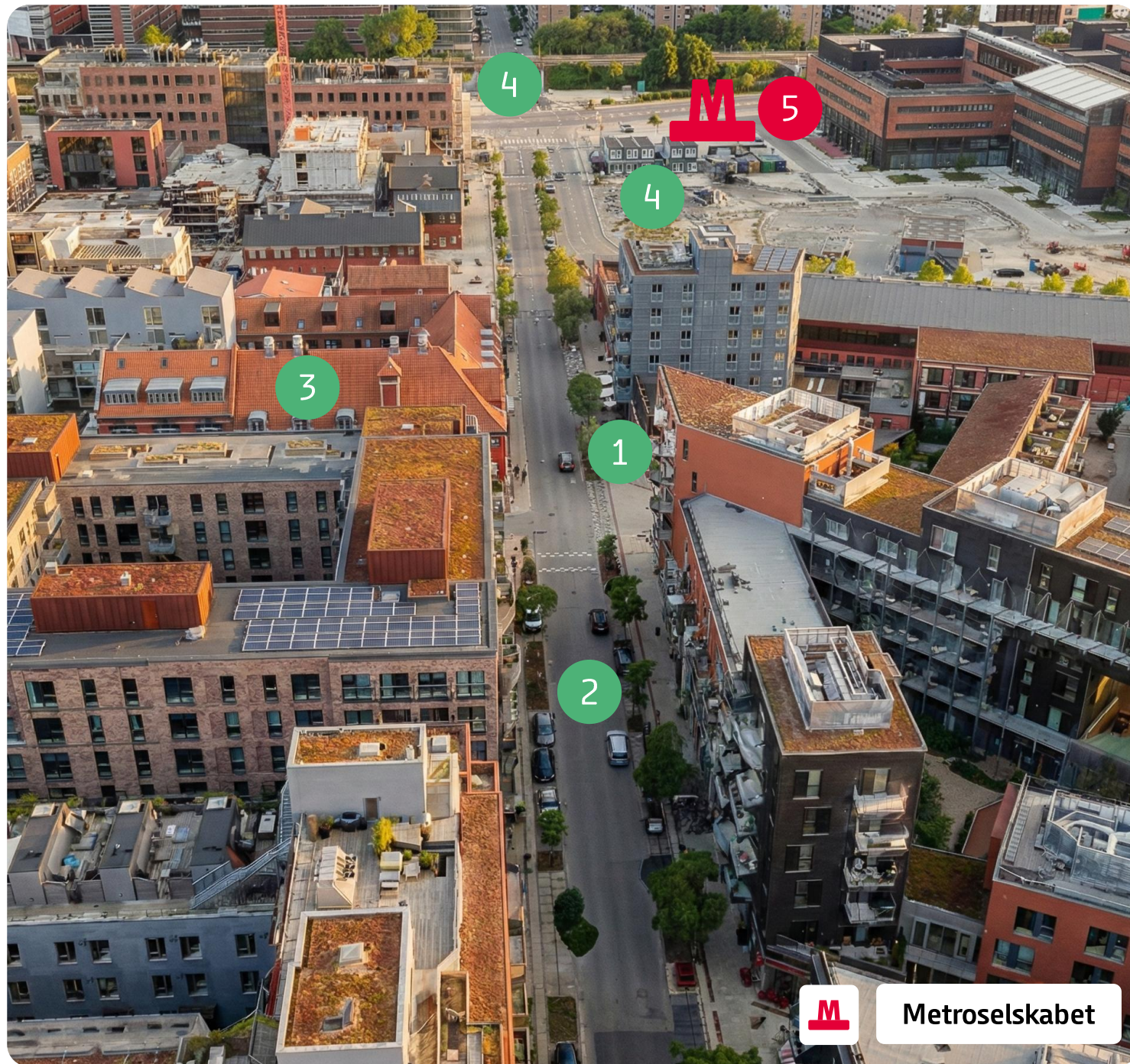
Eksempel Nordhavn

Do's

- 1 Brede fortove med tydelige tilgængelighedsmarkeringer.
- 2 Lav biltrafik og lave hastigheder gør det tryggere at cykle.
- 3 Korte karréer giver direkte og varierede ruter gennem kvarteret.
- 4 Metroindgange på begge sider af gaden.

Don'ts

- 5 Metrostation i udkanten af området.



Metroselskabet

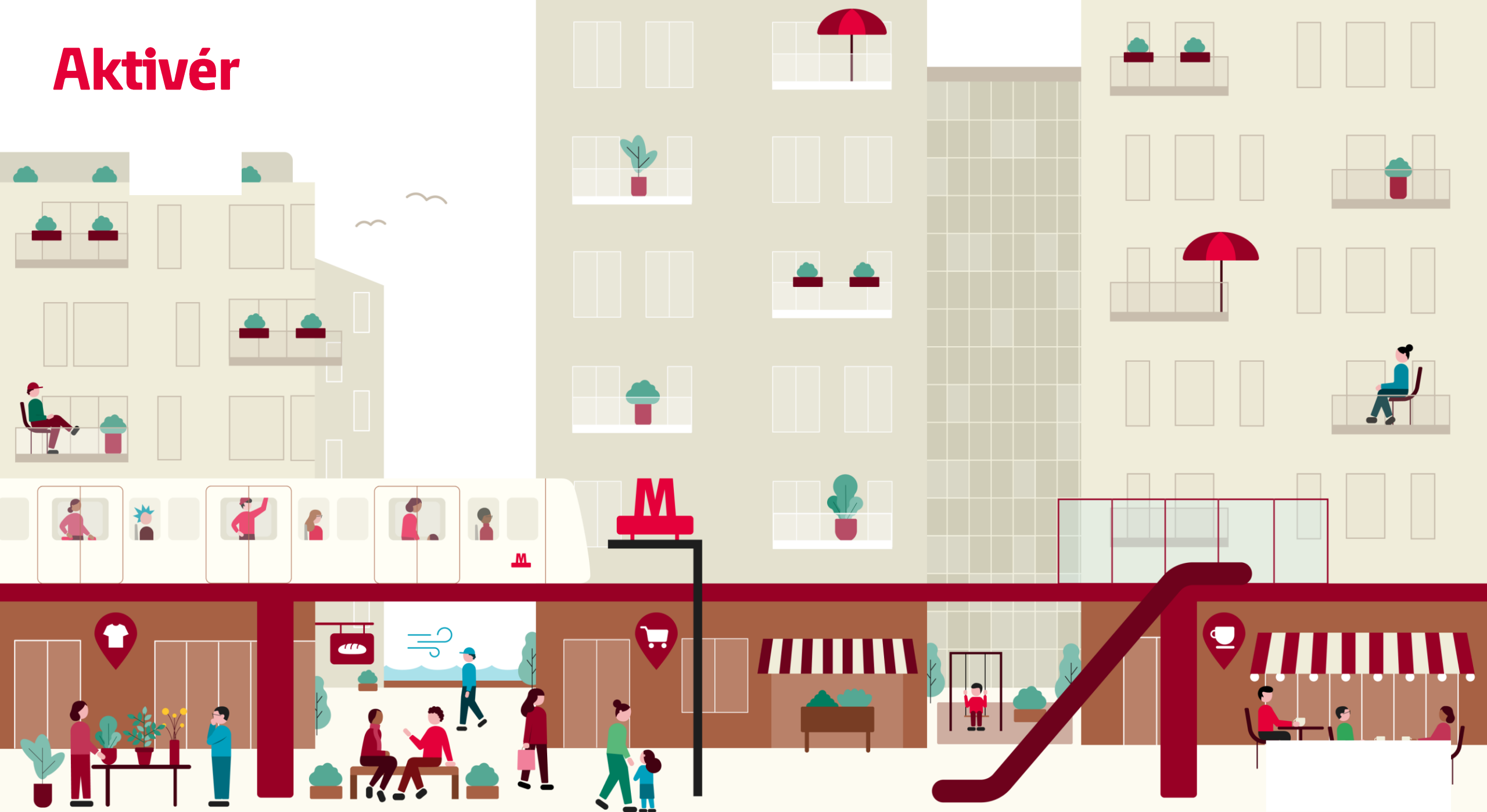
Eksempel Enghave Plads

Do's

- 1 Korte karréer giver direkte og varierede ruter gennem kvarteret.
- 2 Biltrafik omkring metrostationen er begrænset til fordel for fodgængere og cyklister.
- 3 Brede, komfortable fortove fører hen til metrostationen.



Aktivér



Aktivér ○ ○ ○ ●

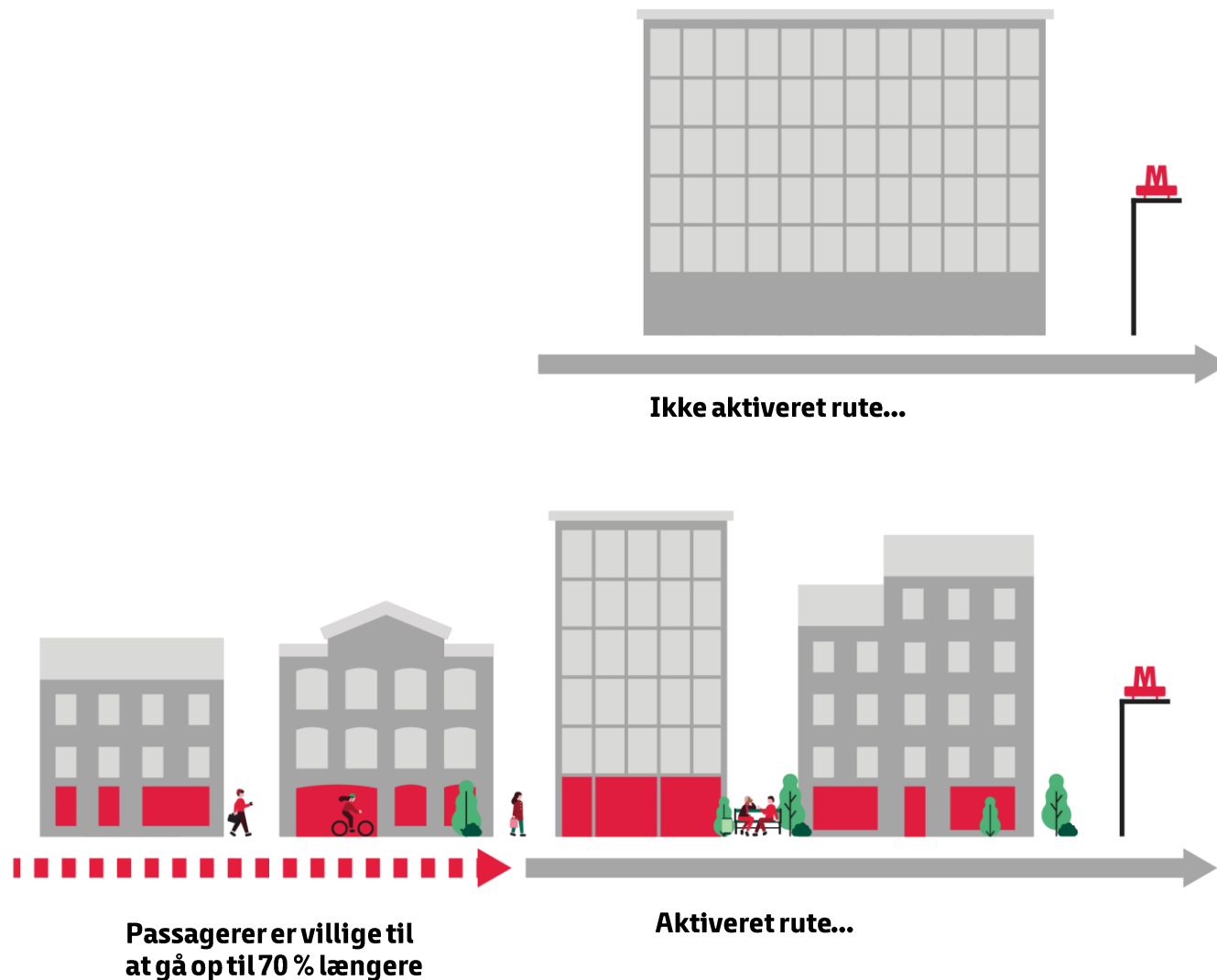
Den oplevede rejsetid betyder mere end den faktiske rejsetid

En rejse på 20 min. i Rejseplanen kan opleves meget forskelligt alt efter, hvilket bymiljø ruten til stationen går igennem. En god oplevelse af rejsen understøtter folks villighed til at gå længere.



Folk er villige til at gå op til 70 % længere, når der et levende og trygt bymiljø langs ruten

Udadvendte funktioner i stueetager, et aktivt byliv og behagelige byrum på ruten til stationen øger lysten til at benytte kollektiv transport og stationsoplandet kan potentielt udvides.

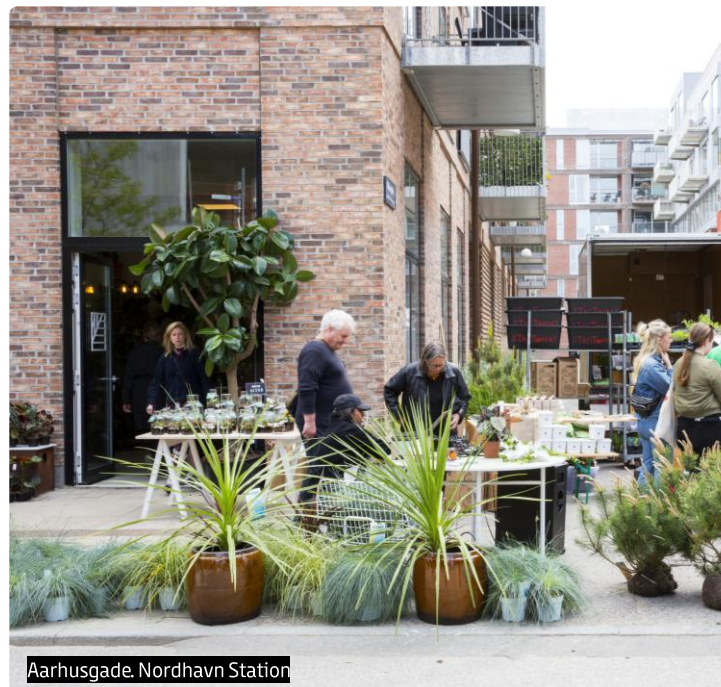


Anbefaling

Skab aktivitet og tryghed langs ruten til stationen

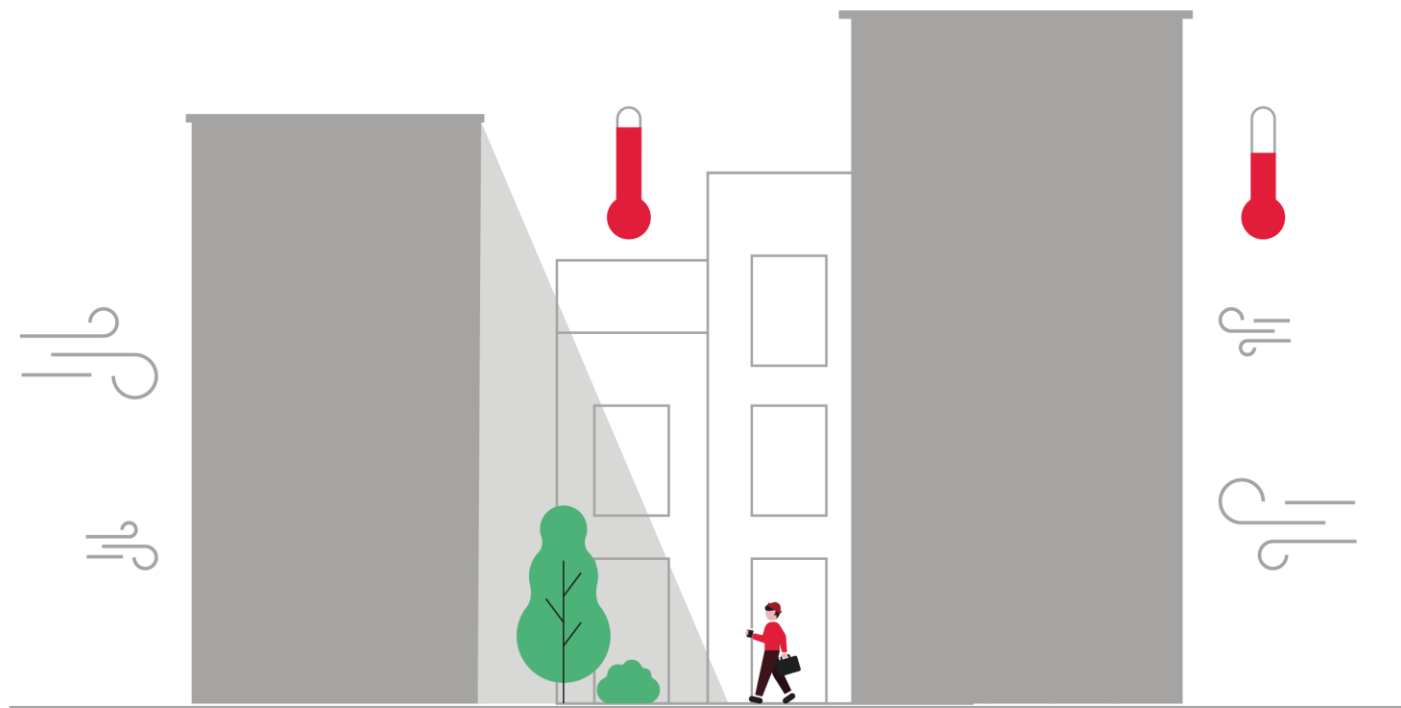
Arbejd strategisk med placering af udadvendte stueetager med funktioner, der skaber liv over døgnet 24 timer og styrker oplevelsen af tryghed.

F.eks. butikker, indkøb, cafeer, restauranter, mødesteder, legepladser mm.



Et godt mikroklima langs ruten til stationen understøtter en komfortable rejse

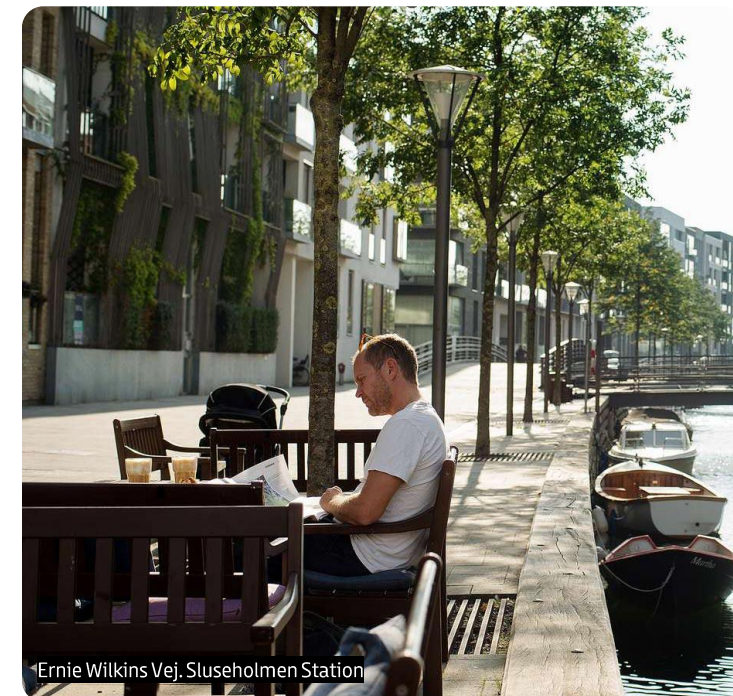
F.eks. mulighed for læ og skygge året rundt, god luftkvalitet, træer og beplantning understøtter oplevelsen af en tryk og komfortable rejse.



Aktivér ○ ○ ○ ●

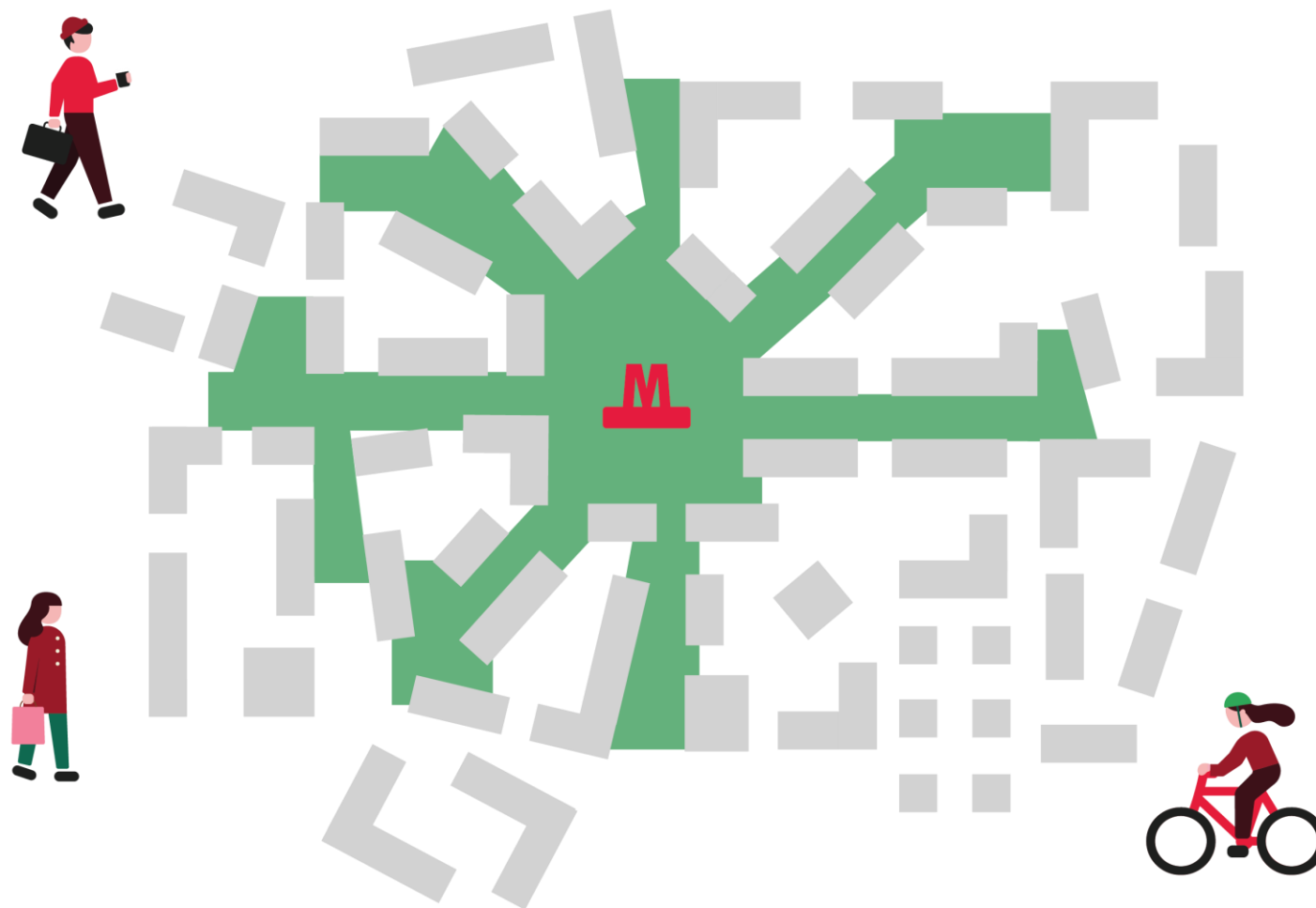
Anbefaling

Skab godt mikroklima langs ruten på alle årstider



Når stationen bliver en del af byens netværk af levende byrum, stiger passagertallet

Attraktive byrum, mødesteder og publikumsorienteret destinationer udvider oplandet, øger den oplevede tryghed og får flere til at bruge metroen – især i weekender og uden for myldretiden.



Anbefaling

Aktiver stationen som en del af områdets attraktive byrum

Lad stationen indgå i et sammenhængende netværk af kvarterets byrum med forskellige størrelser, stemninger og funktioner.



Eksempel

Enghave Brygge

Do's

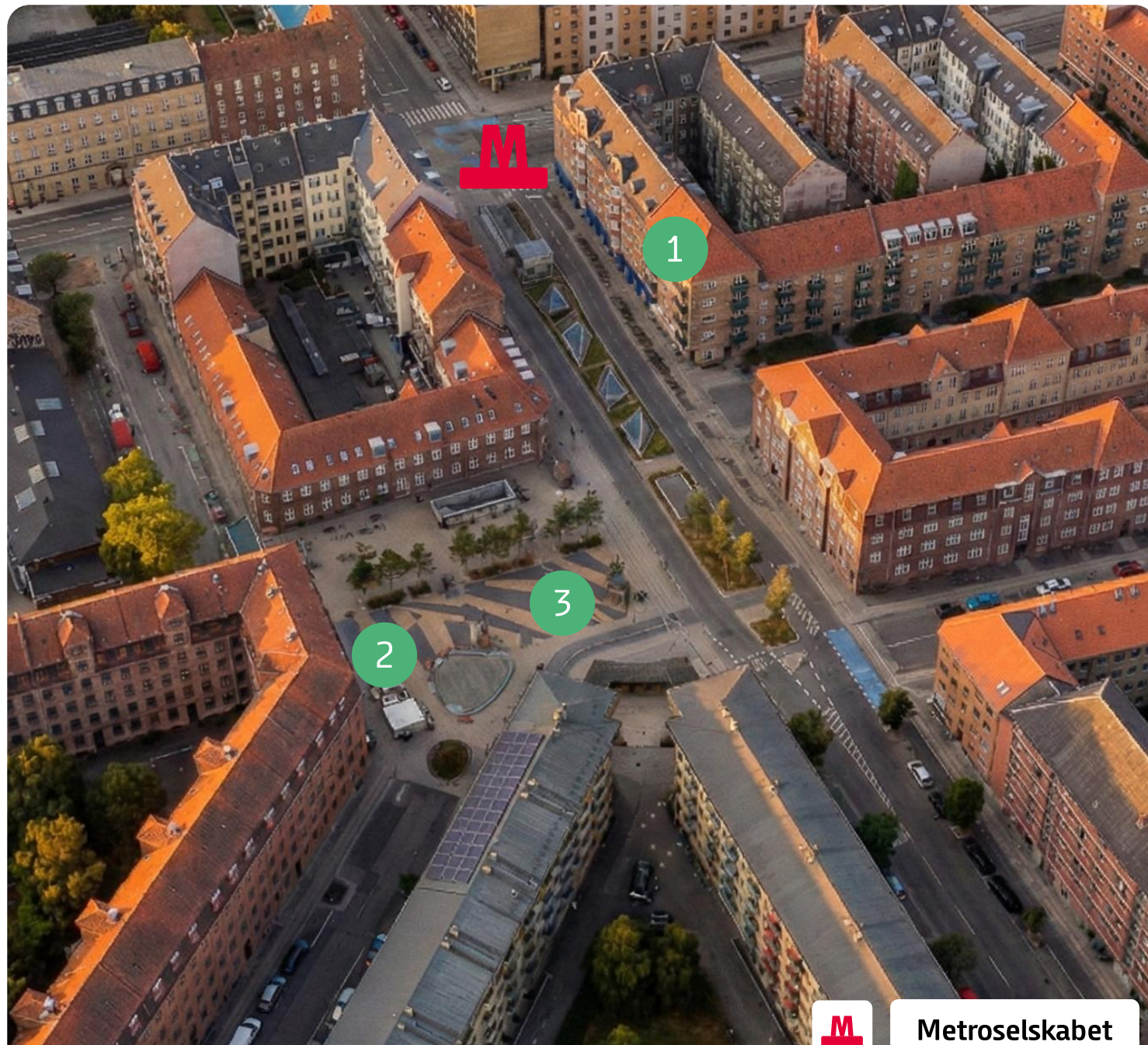
- 1 Aktive stueetager skaber liv langs havnefronten.
- 2 Små og store byrum forbinder metrostationen med kvarterets øvrige parker, promenader og gårdrum.
- 3 Havnekanter fanger aftensolen og skaber udendørs opholdssteder.



Eksempel Skjolds plads

Do's

- 1 Stationen har skabt flere gående og nye butikker og erhverv til mange af lejemålene i området.
- 2 Den nye metroplads giver beboerne et trygt opholdssted og understøtter butikkerne.
- 3 Bænke i skyggefulde og solrige hjørner af pladsen skaber komfort året rundt.



3 principper & anbefalinger

Fortæt



- Fortæt omkring stationen og reducer i takt med afstanden
- Placer funktioner med mange mennesker og aktivitet tættest på stationen
- Undgå pladskrævende funktioner med lavt metrobehov tættest på stationen

Forbind



- Skab gode forbindelser til stationen for fodgængere
- Skab ekstra gode forbindelser for cyklister ved relevante stationer
- Skab direkte og varierede ruter til stationen

Aktivér



- Skab aktivitet og tryghed langs ruten til stationen
- Skab godt mikroklima langs ruten på alle årstider
- Aktiver stationen som en del af områdets attraktive byrum