

Principper for stationsnær byudvikling

Juni 2026



Letbanesamarbejdet

Indholdsfortegnelse

Behov for fælles planprincipper for en langsigtet samtænkt byudvikling og kollektiv transport.....	3
Dialogproces.....	4
Fem principper der kan indarbejdes i kommunernes planstrategier.....	6
Fem principper der kan indarbejdes i kommuneplaner.....	8
'Good practice' for stationsnær byudvikling i tre bytypologier.....	10
Type 1: Fortætning i eksisterende stationsby.....	12
Type 2: Frie arealer omkring eksisterende stationer.....	14
Type 3: Fremtidig bane/BRT og byudvikling tænkes sammen.....	16

Hvad er stationsnær byudvikling?

I dette dokument bruges udtrykket stationsnær byudvikling om udvikling af arealer, der ligger tæt på letbane, tog eller BRT. Det handler både om transformation af bygninger til en anden anvendelse og nybyggeri.

Udarbejdet med rådgiverbistand fra

urban
creators

Behov for fælles planprincipper for en langsigtet samtænkt byudvikling og kollektiv transport

En langsigtet og koordineret planlægning, hvor byudvikling og højklasset kollektiv trafik tænkes tæt sammen på tværs af kommunegrænser, kan bl.a. styrke passagergrundlaget og dermed også grundlaget for investeringer i et fremtidigt højklasset net, der kan give effektiv mobilitet i Østjylland. Dette dokument indeholder et oplæg til en række principper for stationsnær byudvikling, der kan bruges i kommunernes planlægning.

En bæredygtig mobilitet i Østjylland kræver en konsekvent og langsigtet samtænkt planlægning af byudvikling og højklasset kollektiv trafik. Det var Letbanerådets medlemmer enige om, da de mødtes i april 2025, og skulle sætte retningen for, hvilke temaer, Letbanesamarbejdet skal have fokus på i de kommende år.

Synergierne er mange, når vi lykkes med at tænke by og højklasset kollektiv trafik sammen. Byudvikling nær den kollektive trafik skaber større kundegrundlag og flere passagerer, hvilket skaber økonomisk grundlag for endnu bedre kollektiv trafikbetjening og understøtter langsigtede investeringer.

“Der er eksempler på, at antal passagerer på en station er tredoblet efter, at der er sket byudvikling i nærområdet.”

Det bidrager samtidig til et mere levende byliv i de stationsnære områder med rejsende til og fra den kollektive trafik, og fører til lavere bilafhængighed blandt beboere og besøgende. Noget, der i sidste ende betyder, at parkering og vejinfrastruktur kan fylde mindre i gadebilledet, mens bykvalitet og gode forhold for gående og cyklister kan fremmes. Stationer er således ikke kun steder, hvor letbane, tog og højklassede busser standser – de kan også være drivkraft for udvikling af gode byer og for grøn omstilling.

Modsat kan en ukoordineret byudvikling øge behovet for bil og føre til ineffektiv brug af den kollektive trafiks ressourcer, hvilket undergraver målsætningerne om en højere andel af grønne transportmidler i Østjylland. Og når først nye anlæg og byområder er bygget, så ligger de fast mange år frem i tiden.

Med afsæt i Letbanerådets tilkendegivelse har Letbanesamarbejdet gennemført en dialogproces med inddragelse af både ledere og fagfolk herunder byplanlæggere og mobilitetsplanlæggere bredt fra de østjyske kommuner. Desuden er der gennemført interviews med developere for at få markedets perspektiv på stationsnær byudvikling.

Dialogproces

Dialogprocessen har bidraget til at afdække det kommunale perspektiv på stationsnær byudvikling gennem inddragelse af både byplanchefer, byplanlæggere og mobilitetsplanlæggere. De har bl.a. peget på, hvornår man lykkes med stationsnær byudvikling, og hvilke barrierer der kan være.

Gennem et ekspertoplæg fra Nikolaj Pfeiffer, tidligere Direktør og konsulent i Exometric, er tendenser i boligudbuddet i Østjylland blevet belyst herunder også borgernes efterspørgsel.

Ydermere har interviews med fem developere, der både repræsenterer større investorer og mindre udviklere i det østjyske, bidraget med markedets perspektiv på stationsnær byudvikling. Dialogen med developere viste en interesse for udvikling af arealer i de stationsnære områder og ønsker om et helhedsgreb på udviklingen.

”En station kan være katalysator for, at der begynder at ske noget i området”

Af interviews med developere fremgår det, at stationsnære områder opleves som attraktive, når de understøtter grøn mobilitet, bæredygtighed og tæthed. Men developerne peger også på, at god kollektiv transport ikke kan stå alene som værdiskabende element, det skal kombineres med bymæssig kvalitet, blandede funktioner og byliv. Her kan det have stor betydning, at kommunen bidrager med offentlige investeringer i funktioner, byrum, parker eller lign.

Det betyder noget for investeringslysten, at det er varig infrastruktur (letbane/tog) fremfor bus. Desuden fremhæver flere developere, at det vil være en fordel ift. fremtidige investeringer i stationsnær byudvikling, at kommunen tager en mere proaktiv og koordinerende rolle i planlægningen og fungerer som strategisk partner og procesleder, ikke kun myndighed.

”Kommunerne skal gå forrest og skabe sammenhæng mellem plan, infrastruktur og investering.”

Ydermere viste processen, at der naturligt er forskellige ståsteder og vilkår for udvikling fra kommune til kommune, men den viste også, at der er en stor fællesmængde i, hvad der er god stationsnær byudvikling på tværs.

Med det afsæt opstilles i dette oplæg en række principper for stationsnær byudvikling. Ønsket er, at oplægget favnes på tværs af kommunerne og indgår som grundlag og inspiration for planlægningen i kommunerne – fra overordnet planstrategi til lokal- og områdeplanlægning. Lykkes vi med den fælles indsats, vil resultatet blive bedre byer og grønnere mobilitet i Østjylland.

Principperne bygger på bred faglig inddragelse

Styregruppen for
letbanesamarbejdet

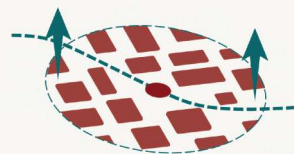
Developere og
markedstendenser

Byplanchefer og
byplanfagfolk

Mobilitetsfagfolk

Fem principper der kan indarbejdes i kommunernes planstrategier

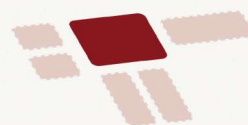
At indarbejde principper om stationsnær byudvikling i kommunernes planstrategier skaber et større fokus på dette område og en større forpligtelse i den fremtidige byplanlægning. Principperne handler om lokalisering af nybyggeri, organisering og offentlige investeringer, samt generelt at sikre at stationsnære områder indgår i planer og politikker.



Priorité byudviklingsområder nær højklasset kollektiv transport. Byudviklingen skal samles dér, hvor den kollektive transport er stærk, så nye områder bliver lette at nå og kræver færre ekstra investeringer. Prioriteringen skal bygge på rejseløbetider, tilgængelighed og det samlede udviklingspotentiale.



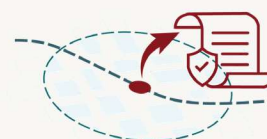
Kommunen skal være drivkraft i byudviklingen – især i stationsnære områder. Kommunen skal være proaktiv, samle aktører om en fælles retning og sikre, at udviklingen sker i den rigtige takt og rækkefølge. Særligt ved stationer er en aktiv, koordinerende indsats nødvendig, da der kan være mange ejere- og myndighedsforhold. Samtidig er der behov for at skabe fremdrift, sammenhæng og tryghed for investorer.



Brug offentlige investeringer som et strategisk åbningstræk. Placér offentlige funktioner og tilbud (fx bibliotek, sundhedstilbud, mobilitetshub, daginstitution, kulturhus, rekreative arealer eller lign.) tidligt for at skabe liv og sætte retning for byudviklingen. I stationsnære områder bør de offentlige funktioner kombineres med mulighed for aktive stueetager, og der bør være en bevidst prioritering af funktioner, som understøtter det ønskede byliv.



Udvikl by og kollektiv transport i en sammenhæng for at understøtte en nem hverdag. Byudvikling og kollektiv transport skal planlægges, så beboere og besøgende får gode muligheder for at vælge en effektiv og højklasset kollektiv transport fra start. Her er det tværkommunale fokus essentielt.



Integrér principper for stationsnær udvikling i relevante politikker. Retningslinjer for stationsnær byudvikling skal indarbejdes i kommunens planer og politikker, fx arkitekturpolitik og detailhandelsplan, så det understøtter en samlet retning for det stationsnære område.

Horsens Station

I Horsens er uddannelsesinstitutionen VIA University College, Campus Horsens, rykket helt ned til stationen. Håndværkerkollegiet og Horsens Banegård Park er også etableret i det stationsnære område. Det kollektive net er styrket, mange ledige arealer er blevet udnyttet, og der er sikret god adgang til uddannelsesinstitutionen.

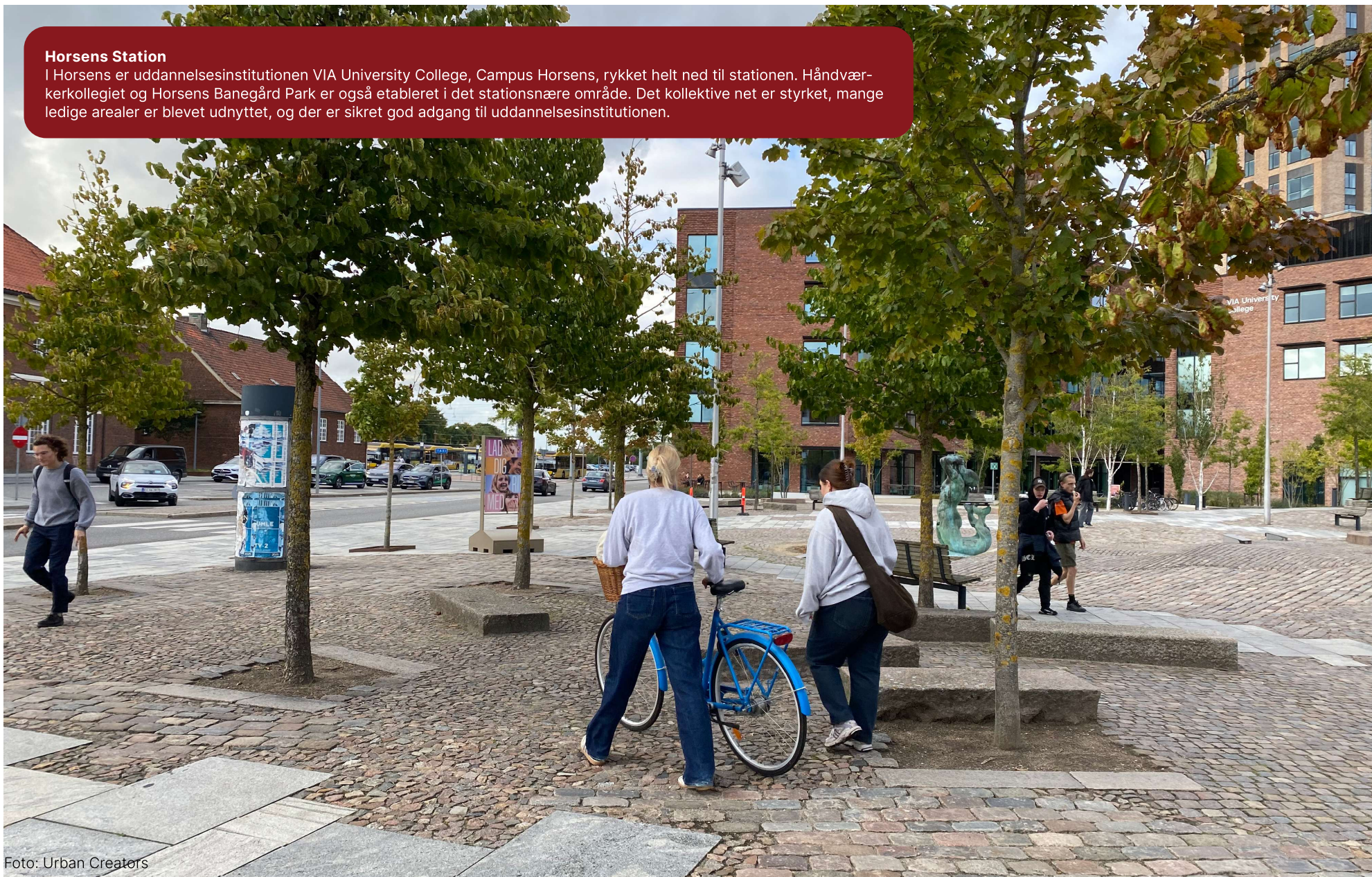
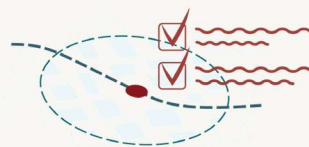


Foto: Urban Creators

Fem principper der kan indarbejdes i kommuneplaner

I kommuneplanerne kan principperne sikre klare retningslinjer for stationsnær byudvikling. Det handler om parkeringsnormer samt sammenhængende og helhedsorienteret udvikling og stedsidentitet.



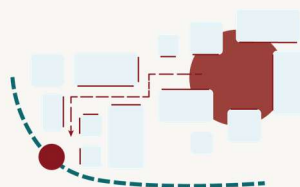
Klare rammer for udvikling af stationsnære områder.

Skab klare rammer for prioriteringen af de stationsnære arealer til byudvikling.



Sæt særlige krav til parkering i stationsnære områder.

Lav en særlig parkeringsnorm, der gælder for byudvikling i stationsnære områder. Det kan både give mulighed for en mere optimal udnyttelse af arealerne, en bedre business case for developere og understøtte brugen af kollektiv transport. Det kan også sikre etablering af den nødvendige parkering fx til pendling. Der skal være parkeringsnormer, som gælder både for cykel og bil.

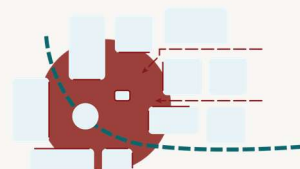


Skab en stærkere sammenhæng mellem stationsområde og bymidte. Forbind station og bymidte med tydelige gang- og cykelruter, aktive stueetager og byrum, der gør bevægelsen naturlig og tryk. Arbejdet skal samle funktioner, så området opleves som ét samlet bymæssigt forløb.



Gør stationen til et tydeligt og attraktivt knudepunkt.

Styrk stationens rolle som vigtigt ankomstpunkt til byen og tydeliggør i kommuneplanen, hvilke knudepunkter der er de vigtigste, samt hvilke tiltag, der skal gøre stationer til attraktive knudepunkter. Det kan fx være wayfinding, aktive byrum, gode vente- og opholdsrum og let adgang til cykelparkering og busforbindelser.



Skab stationsnære byområder med tydelig identitet og kvalitet. Nye stationsnære byområder skal tage afsæt i lokale landskabstræk, kultur og historie. Arkitektur, byrum og materialer skal konkret styrke stedets karakter og gøre området attraktivt og robust over tid.



I Odeons Kvarter (Thomas B. Thriges Gade)

Et centralt eksempel på en vellykket samarbejdsmodel er projektet ved Thomas B. Thriges Gade i Odense, hvor udviklings- og entreprenørvirksomheden Nordstern deltog sammen med Odense Kommune, Realdania og flere private aktører. Projektet blev organiseret med tidlige udbud og optioner på arealer, så udviklere kunne engagere sig, inden byggeretterne var endeligt afklaret. Denne model gjorde det muligt at skabe fremdrift og arbejde med sammenhæng ml. kollektiv transport, byrum og bygningerne tidligt i processen.

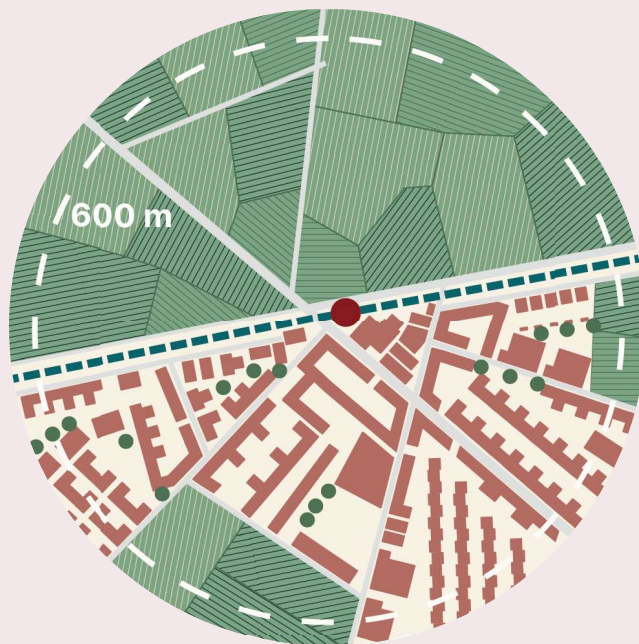
Foto: Urban Creators

'Good practice' for stationsnær byudvikling i tre bytypologier

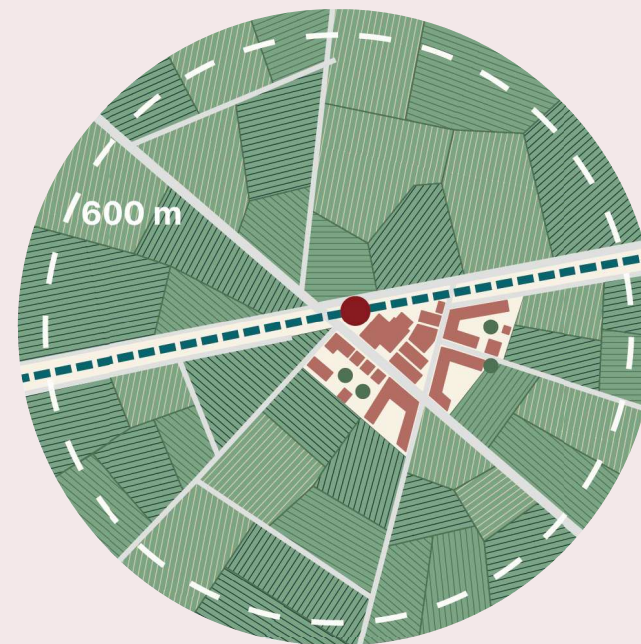
Dette afsnit opsummerer nogle overordnede anbefalinger til at arbejde med stationsnær byudvikling på lokalplanniveau for eksisterende stationsbyer, for områder der har noget bymæssighed, men også nogle frie arealer samt for fremtidige områder, hvor bane og byudvikling sker samtidig.



Type 1: Fortætning i eksisterende stationsby.



Type 2: Frie arealer omkring eksisterende stationer. Byområde med typisk tæt-lav bebyggelse og bar mark



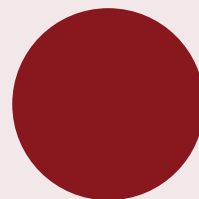
Type 3: Fremtidig bane/BRT og byudvikling tænkes sammen



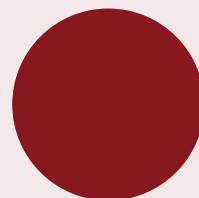
Foto: Aarhus Letbane

Type 1: Fortætning i eksisterende stationsby

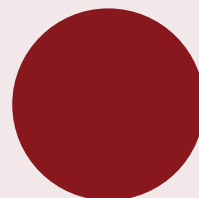
Denne typologi er stationsbyer, hvor stationen ligger midt i en etableret bystruktur. Udviklingen handler om at omdanne og fortætte de eksisterende arealer i det stationsnære område, så det bliver et attraktivt sted i byen, der inviterer til ophold og byliv og samtidig styrker stationen som trafikalt knudepunkt. Det kræver en balance mellem byliv, mobilitet og hensyn til byens identitet og kulturarv og et fokus på sammenhængen til bymidten.



Fortæt eller transformér i det stationsnære kerneområde først. Fokusér først på omdannelse af arealer i det stationsnære kerneområde fx gennem fortætning eller transformation af bygninger. Fortætning skal understøtte stationen som knudepunkt og skal tage hensyn til byskalaen samt bygge videre på stedets særegne kvaliteter og historie. Indarbejd principper i lokalplanen, der skal sikre identitet, kulturmiljø og kvalitet af byrum og arkitektur i det stationsnære område. Arbejd med bestemmelser om delemobilitet, lavere parkeringskrav, bygningshøjder og udnyttelse af tagflader.



Understøt hverdagslogistik med funktionsblanding og en kobling til bymidten. Planlæg fx dagligvarebutik, sundhedshus, institutioner og andre services omkring stationen, så flere af hverdagens daglige gøremål kan klares i forbindelse med en rejse til eller fra stationen. Hav fokus på at skabe en blandet by med flere funktioner og på at styrke bylivet uden at udhule den eksisterende bymidte. Nye funktioner og fortætning omkring stationen skal supplere og ikke udkonkurrere bymidten.



Prioritéér cykel- og kollektiv transport. Planlæg direkte og sikre stiforbindelser, der skal gøre det let at gå og cykle til og fra stationen og sikre gode skift mellem bus, tog og cykel. Brug data til at tydeliggøre behovet for arealreservation til tilstrækkelig cykelparkering af høj kvalitet, især tæt ved påstigning til den kollektive transport. Styrk tryghed med belysning, byliv og aktive stueetager.

Torsøvej St.

Området omkring Torsøvej Station er planlagt ud fra principperne om stationsnær byudvikling, hvor boliger og erhverv placeres i kort afstand til letbanen for at fremme brugen af kollektiv transport. Visionen er at skabe en tættere og mere funktionsblandet bydel, hvor hverdagsfunktioner som arbejde, indkøb og fritid kan nås til fods eller med letbanen. Antal passagerer, der stiger af eller på ved Torsøvej St. er tredoblet efter området er udviklet. Byudviklingen viser sig ved en befolkningsstigning i et opland inden for 600 meter fra 1.653 i 2019 til 4.778 i 2025.

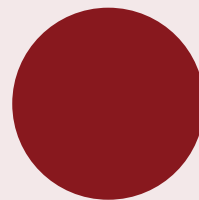


	På- og afstigere 3. kvartal	På- og afstigere pr. hverdag	Procentvis stigning
2019	22.000	294	100 %
2020	21.000	281	95 %
2021	25.000	334	114 %
2022	49.000	655	223 %
2023	62.000	829	282 %
2024	66.000	882	300 %
2025	71.000	949	323 %

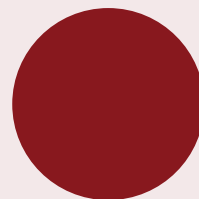
Foto: ©Google Maps

Type 2: Frie arealer omkring eksisterende stationer

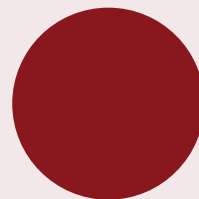
Denne typologi findes i byer, hvor stationen allerede er etableret, men hvor større, frie udviklingsarealer ligger omkring den. Udbygningen kan ske indefra og ud i etaper, så de mest stationsnære arealer omdannes først, og de ydre kun inddrages efter behov. Udviklingen rummer potentiale for en helhedsorienteret stationsby med et tydeligt centrum, men kræver styring for at undgå spredning.



Udnyt de stationsnære arealer først. Fokusér på udvikling af de mest stationsnære arealer, før der udlægges på de mere fjerne arealer. Lav en rækkefølgeplan og fastlæg klare kriterier for, hvornår nye udlæg uden for stationsnærheden kan ske - og kun når omdannelsespotentialer er udnyttet.



Skab en blandet by og løft stationsområdet før nye kvarterer bygges. Et robust og attraktivt knudepunkt er forudsætningen for, at de nye kvarterer bliver tæt knyttet til stationen. Det stationsnære område skal derfor først have velfungerende byrum, tryk adgang, gode opholdsmuligheder og stærke hverdagsfunktioner. Placér funktioner som institutioner, kulturtilbud, sundhedshus eller rekreative arealer her tidligt for at skabe aktivitet og retning i de første etaper. Undgå at nye udviklingsområder danner isolerede lommer eller vender ryggen til stationen.



Prioritéér cykel- og kollektiv transport. Planlæg direkte og sikre stiforbindelser, der skal gøre det let at gå og cykle til og fra stationen og sikre gode skift mellem bus, tog og cykel. Brug data til at reservere areal til tilstrækkelig cykelparkering af høj kvalitet, især tæt ved påstigning til den kollektive transport. Styrk tryghed gennem fokus på belysning, aktivering af friarealer og aktive stueetager. Prioritéér delemobilitet og reducerede parkeringskrav og brug dette som styringsværktøj i planlægningen af det stationsnære område.



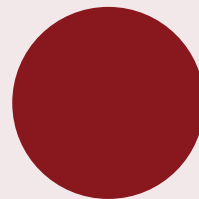
Nærheden, Hedehusene

Nærheden er udviklet som en moderne, stationsnær forstad med hurtig togforbindelse til København og Roskilde. Der er opført forskellige boligtyper (rækkehuse, lejligheder, bofællesskaber) og fællesfaciliteter inkl. skole, grønne rum og byrum. Området er et aktivt eksempel på, hvordan åbne arealer omkring en station kan omdannes til tæt, blandet byudvikling med både boliger og service tæt på kollektiv trafik. Området er udviklet i et partnerskab mellem Høje-Taastrup Kommune og Realdania By & Byg.

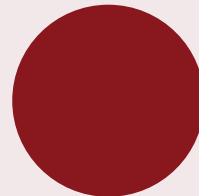
Foto: Nærheden P/S, Gorm Hansen

Type 3: Fremtidig bane/ BRT og byudvikling tænkes sammen

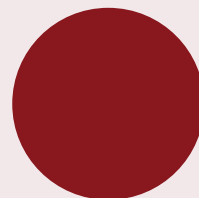
Denne typologi omfatter områder, hvor der endnu ikke findes en station eller bane, men hvor byudviklingen planlægges i forventning om, at infrastrukturen kommer. Udviklingen giver stor fleksibilitet og mulighed for at tænke området helhedsorienteret fra start, men kræver at byudvikling og infrastruktur realiseres samtidig.



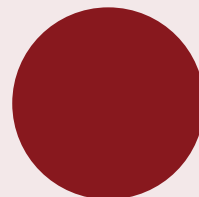
Planlæg området helhedsorienteret fra første etape. De tidligste beslutninger skal fastlægge struktur for mobilitet, byliv, grønne områder og funktioner i ét samlet greb for den blandede by. En stærk overordnet plan er nødvendig, fordi området ikke nødvendigvis har eksisterende bystruktur at bygge videre på.



Sikr tidlig adgang til kollektiv transport og stærke mobilitetsløsninger. Hvis det højklassede kollektive tilbud ikke står klar, skal den indledende byudvikling understøttes af midlertidige mobilitetstilbud fx effektive buslinjer.



Brug de første byggefelter til at skabe identitet og hverdagsliv. Placér de første institutioner, nærservice, byrum og daglige funktioner centralt i området, så de tidlige bebyggelser danner et tydeligt centrum. De første etaper skal skabe retning, ikke spredt udvikling.



Fastlæg klare udbygningskriterier for, hvornår nye arealer kan udvikles. Efterfølgende arealer må først udvikles, når kollektiv betjening, stiforbindelser, byliv og service er etableret. Disse kriterier sikrer, at området ikke vokser hurtigere end infrastrukturen.

Plusbus i Aalborg

Plusbussen er Danmarks første Bus Rapid Transit (BRT). Den er både et trafikalt og byudviklingsmæssigt greb, der binder Aalborgs eksisterende og nye bydele tættere sammen gennem en 12 km lang strækning fra det vestlige til det østlige Aalborg. Plusbussen er tænkt sammen med byudviklingen i Aalborgs langsigtede planstrategi ("Vækstaksen"), som har styret byens udvikling siden 2011. Desuden har man arbejdet med byrummene omkring stoppestederne.



Foto: Urban Creators

Letbanesamarbejdet