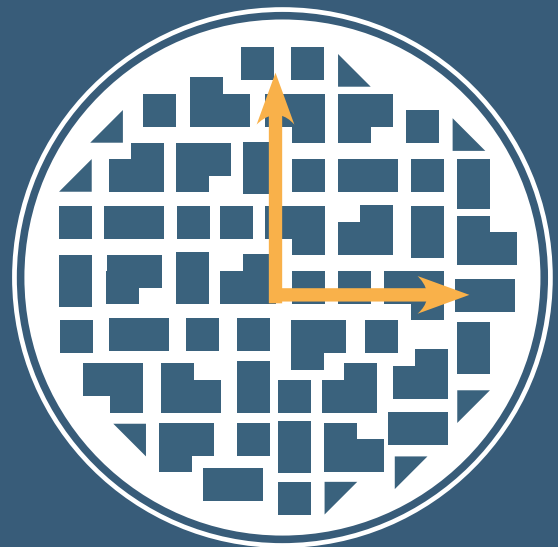
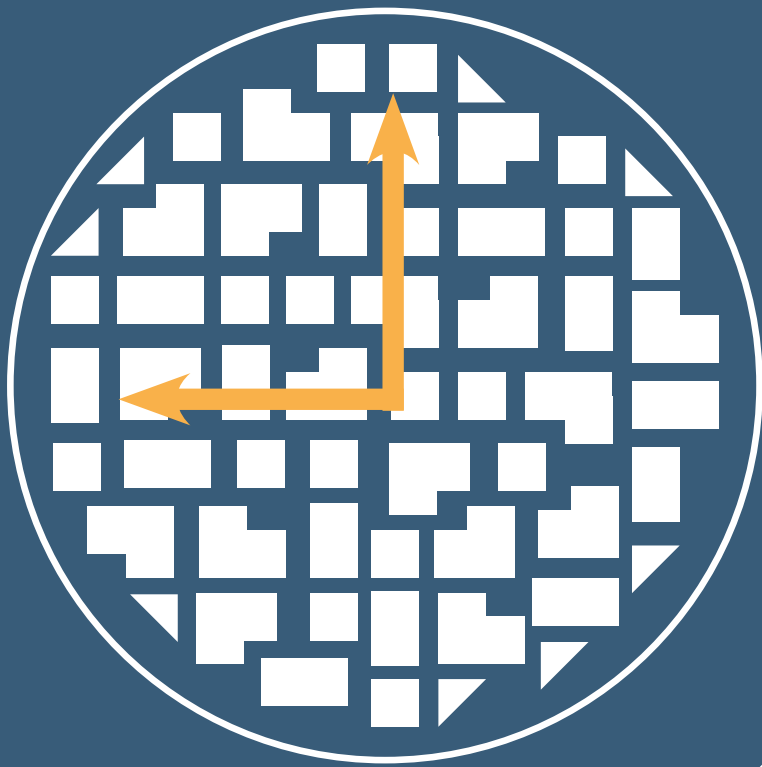


# 15 minutters byen

## I dansk kontekst





## 15 minutters byen - I dansk kontekst

December 2023

### Udarbejdet af:

Aalborg Universitet med støtte fra Realdania

Malene Freudendal-Pedersen, Professor

Daniel Galland, Lektor

Emil Høg, Videnskabelig Assistent

Olivia Hecht Stenum, Videnskabelig Assistent

### Om projektet:

Dette er den anden rapport i det Realdania finansieret forskningsprojekt om konceptet '15 minutters byen'. Hvor den første rapport illustrerede hvordan internationale byer har arbejdet med konceptet, undersøger vi i denne anden rapport hvordan der kan arbejdes med 15 minutters byen i en dansk kontekst.

Vi undersøger, med udgangspunkt i Odense og Ballerup Kommune, hvilke muligheder to byer med forskellig kontekst, har for at bruge '15 minutters byen' som en måde at ramme-sætte og italesætte de udfordringer de står overfor. Hovedfokus i vores arbejde har været at inddrage hverdagslivet og vise hvilken rolle storytelling spiller mellem politik, planlægning og hverdagsliv, i omstillingen til bæredygtige fremtider.

# INDHOLD

<b>RESUME</b>	<b>04</b>
<b>INTRODUKTION:</b>	
15 minutters byen	<b>10</b>
Chrono-urbanism	<b>13</b>
Hverdagsliv	<b>14</b>
Storytelling	<b>16</b>
Internationale erfaringer	<b>20</b>
<b>METODER OG TILGANG:</b>	
Tilgang	<b>24</b>
Metoder	<b>26</b>
<b>CASEBYER:</b>	
Odense	<b>32</b>
Ballerup	<b>58</b>
<b>STORYTELLING:</b>	
Tilgang og struktur	<b>86</b>
Odense	<b>88</b>
Ballerup	<b>100</b>
<b>KONKRET LÆRING FRA CASENE</b>	<b>112</b>
<b>REFERENCE- OG ILLUSTRATIONSLISTE</b>	<b>116</b>

## RESUME

Denne rapport undersøger, hvordan planlægningskonceptet om 15 minutters byen kan benyttes i en dansk kontekst, med Odense og Ballerup Kommune som konkrete eksempler. Hovedfokus i vores arbejde har været at vise hvilken rolle storytelling spiller mellem hverdagsliv, planlægning og politik, i omstillingen til bæredygtige fremtider. Bevidst brug af storytelling som redskab kan skabe en let forståelig vision for byen, som borgene kan se sig selv i. Det spiller en vigtig rolle, for hvordan der skabes konsensus og opbakning til de forandringer af bystruktur en håndtering af klimaforandringerne fordrer. Dette er således ikke en færdig manual for Odense og Ballerup, men illustrative eksempler på to forskellige by-kontekster og kontekst-specifik storytelling.

Med vedtagelsen af klimaloven i 2020 forpligtede Danmark sig juridisk til at opnå et klimaneutralt samfund senest i 2050. En vigtig opgave blev pålagt kommunerne, som spiller en afgørende rolle i omstillingen, hvor bæredygtige byer skal danne rammen om bæredygtige hverdagsliv. Klimapolitik er dermed højt på dagsordenen, hvilket ses i tilslutningen til DK2020 projektet. Her har kommunerne defineret og vedtaget klimahandleplaner og konkrete klimamål og en af de store udfordringer er at få borgerne med på de forandringer, de nødvendige tiltag vil medføre i deres hverdagsliv.

Et grundlæggende princip i 15 minutters byen er at integrere forskellige politiske dagsordner, så ændringer i byen fysiske udformning kan understøtte flere af de problemstillinger, som kommunen skal håndtere. Byplanlægningen skaber rammerne for den bæredygtige by, hvor borgere kan leve gode sunde liv med nem adgang til hverdagens nødvendige funktioner, samtidig med byens klimapåvirkninger minimeres. Konceptets helhedsorienterede tilgang gør det muligt at skabe sammenhængende og overbevisende fortællinger om, hvordan hverdagslivet i byen kan se ud.

Nå vi i denne rapport undersøger, hvordan man, i en dansk kontekst, kan arbejde med 15 minutters byen, er fokus på, hvordan storytelling kan bruges til at skabe opbakning til de ændringer af byens fysiske udformning, der er nødvendige for at indfri de politiske målsætninger. Ved at tage udgangspunkt i det der har betydning for borgernes hverdagsliv, kan der dannes stærke storylines om visionen for byen, som borgerne kan se sig selv i. Det gør det lettere at forstille sig en fremtid, der er anderledes end i dag.

Det er i høj grad de samme problemstillinger Odense og Ballerup forsøger at løse og mange af de samme ønsker, behov og værdier borgerne i de to byer giver udtryk for. Der hvor de to byer adskiller sig er på de fysiske og rummelige forhold, som sætter rammerne for, hvordan borgernes hverdagsliv konkret kan udspille sig i praksis. Den lokale kontekst er derfor afgørende for, hvordan 15 minutters byen kan implementeres og understøtte flere dagsordner, samt for hvordan storytelling og storylines skal konstrueres, så det afspejler byen og dens borgere.

Vores undersøgelser i Odense og Ballerup Kommune og deres potentiale for 15 minutters byen har udkrystalliseret tre temaer der har været udgangspunktet for de eksempler til storylines, vi har dannet til de to byer. Vores analyser peger på følgende:

#### 15 MINUTTERS BYEN I ODENSE OG BALLERUP

- Der er store potentialer i forhold til de politiske visioner, rumlige forhold og borgernes hverdagsliv og at 15 minutters byen som planlægningskoncept kan være det der sammentænker de forskellige planer og ideer og løser flere udfordringer på en gang.
- De to byer har begge en overordnet ambition om at være 'gode bæredygtige byer' hvor borgerne kan leve gode sunde liv, og de søger begge grundlæggende at løse mange af de samme problemer. Der er flere sammenfald mellem de politiske planer og de ønsker og værdier borgerne giver udtryk for. De rumlige forhold er derimod meget forskellige og afgør i høj grad hvordan borgeres hverdagsliv udspiller sig. 15 minutters byen er et planlægningskoncept hvor storytelling spiller en vigtig rolle, og hvilke initiativer, der skal understøttes af specifikke storylines, er altid afhængig af konteksten. Det er derfor vigtigt at storytelling og storylines til den enkelte by er tilpasset den lokale og fysiske kontekst.
- Der er i begge byer potentiale for at arbejde med både 15 minutters bykvarterer og 30 minutters territoriet. Flere borgere kan leve mere lokalt ved at forbedre adgang til byens funktioner og styrke forbindelser for aktiv grøn mobilitet og kollektiv transport. Særligt byens mobilitet giver mulighed for at arbejde med flere politiske dagsordner på én gang og opnå synergieffekter på flere områder. Med 15 minutters byen som ramme for byudviklingen er det bl.a. muligt at arbejde med både Klima, mobilitet, natur, sundhed og fællesskab.

## NATUR OG GRØNNE OMRÅDER

- Natur spiller en afgørende rolle for kommunernes klimaindsats bl.a. på grund af de positive egenskaber til at optage og lagre CO<sub>2</sub>, håndtere regnvand og forbedre byens mikroklima. Samtidig anses natur som en vigtig faktor for borgernes fysiske og mentale sundhed, trivsel og livskvalitet. Der er derfor et politisk ønske om at natur og grønne områder er helt tæt på borgerne. Netop rekreative områder hører under de fem funktioner man i 15 minutters byen vil skabe nærhed og adgang til.

- Natur og grønne områder har stor betydning i borgernes hverdagsliv og en værdi der vægtes højt på tværs af alder og køn. Det gælder både som omdrejningspunkt for socialt samvær, oplevelser og aktiviteter, og som kontrast til livet i byen, hvor man kan finde fred og ro. Forbindelser, der går gennem grønne områder, bliver af borgerne set som attraktive ruter med æstetiske kvaliteter. Grønne områder kan dermed også have en betydning for forholdene for aktiv grøn mobilitet.

- I Odense og Ballerup Kommune er der både større og mindre natur- og grønne områder til stede på tværs af byen. Alligevel er der fra borgernes side et ønske om mere natur. Der er altså potentiale for at integrere naturen bedre i den eksisterende by, f.eks. ved at sammentænke funktioner som skolegårde og rekreative områder, grønne områder og forbindelsesveje og ved at forbedre adgangen til naturen ved at minimere de fysiske barrierer. Netop multifunktionalitet og bedre udnyttelse af byens rum er et vigtigt princip i 15 minutters byen.

## FORBINDELSER OG ADGANG

- Forbindelser og adgang til byen og til naturen er vigtige elementer for kommunernes CO<sub>2</sub>-reduktioner. 'Kvarterbyen Odense' fokus på lokale og bæredygtige forbindelser mellem funktioner i den sammenhængende by. For Ballerup Kommune er det fem forbindelser, der gør aktiv grøn mobilitet muligt, og på den kollektive transportstancer, og på den kollektive transportstancer, og på den kollektive transportstancer. Der er altså elementer af både aktiv grøn mobilitet og kollektiv transport i territoriet.

- For borgerne i Odense Kommune er der et ønske om bedre forbindelser og adgang til naturen og grønne områder, forbindelser der gør det muligt at gå og væk fra biltrafikken, og forbindelser der gør det muligt at gå og væk fra biltrafikken, og forbindelser der gør det muligt at gå og væk fra biltrafikken. De ønsker sig flere af de fem funktioner. For borgerne i Ballerup var det primært de fem funktioner, der blev lagt fokus på, eller 30 minutters territoriet, og de fem funktioner.

- Med 'Kvarterbyen Odense' vil man skabe en tæt og sammenhængende by, hvilket vil gøre det muligt for borgerne at nå mange af hverdagsfunktionerne i midtbyen på 15 minutter med kollektiv transport. Dette giver mulighed for både at arbejde i midtbyen (fx i Ballerup og Hjallese) og 30 minutters territoriet. Dette betyder, at mange af byens funktioner er centrerede omkring midtbyens centeret og det er muligt at få adgang til mange af byens funktioner på 15 minutter på cykel. Udfordringen er at gøre det muligt at nå disse funktioner som værende tættere på, ved at gøre det muligt at nå disse funktioner tidligere betyder afstanden til København og Ballerup Kommune del af hovedstadens 30 minutters territoriet.

og dens funktioner har stor betydning. For Odense Kommune er der med lokal adgang til essentielle funktioner i midtbyen og de forskellige bydele. I Ballerup Kommune er fokus på lokale funktioner og mobilitet mere attraktiv på de korte distrikts opkobling på resten af hovedstaden. I en 15 minutters byen og 30 minutters byen er der særligt tre ting, der gør sig gældende.

1. Nem adgang – Nem adgang til natur og grønne områder. I Ballerup løber igennem grønne områder og adgang til midtbyens byliv og byrum. I Odense er en 15 minutters by kan tilbyde. I Ballerup er nært forbindelserne og adgangen til byrum og byrum vægt på. Det var her det regionale og lokale byrum havde størst betydning.

2. Indtænke nye funktioner i byudviklingen. I Odense er mange borgere at leve mere lokalt og aktivt til de essentielle funktioner. Odense er mere aktiv transport fra de fleste bydele og byrum. I Ballerup med 15 minutters bykvarterer (Dansk bykvarter territoriet (Odense midtby). I Ballerup er der mere omkring bymidten, stationen og byrum. I Odense er adgang til de fleste funktioner inden for 15 minutter. I Ballerup er derfor mere at funktioner skal oplyses og byrum. I Ballerup er derfor mere at forbedre aktiv grøn mobilitet. Sammenlignet med Odense er Ballerup kan betegnes som en bykvarter territorie.

## MØDESTEDER OG FÆLLESSKABER

- Fællesskab optræder i flere sammenhænge i de politiske dokumenter. Med udtalelser som *"Vi skaber fremtiden sammen"* og *"Alle skal have adgang til byens fællesskaber"* bliver fællesskaber på forskellige niveauer set som et vigtigt aspekt af byens 'liveability', borgernes trivsel og omstillingen af samfundet i en bæredygtig retning. Det handler altså både om borgernes livskvalitet og om at tage et fælles ansvar for fremtiden ved at engagere borgene gennem stærke og lokale fællesskaber. Fællesskab og at være sammen om byen er noget der går igen i mange af de byer der allerede arbejder med 15 minutters byen.

- Blandt de unge er det byens mødesteder og -evne til at facilitere uformelle fællesskaber og socialt samvær der har betydning. For de ældre har det stor betydning at de kan tage del i byens allerede eksisterende fællesskaber, både private og offentlige. For Børnefamilierne lægges der vægt på legepladser, natur og forbindelser som det der gør de føler sig som en del af fællesskabet. Byens forbindelser og byrum har dermed også betydning for borgernes mulighed for at være en del af byens fællesskaber.

- For begge byer er byrum, grønne områder og naturlige samlingspunkter udgangspunkt for at styrke lokale fællesskaber. Det betyder både at byrummene skal være inkluderende, at grønne områder kan facilitere aktiviteter og oplevelser man kan være sammen om og at eksisterende bygninger kan anvendes til flere formål og dermed gøre dem mere tilgængelige. F.eks. ved at åbne kommunale bygninger op for andre anvendelsesmuligheder. Multifunktionalitet i byrum og bygninger, som 15 minutters byen foreslår, kan være et redskab til at lave plads til byens fællesskaber.

01 INT



**TRODUKTION**

## 15 MINUTTERS BYEN

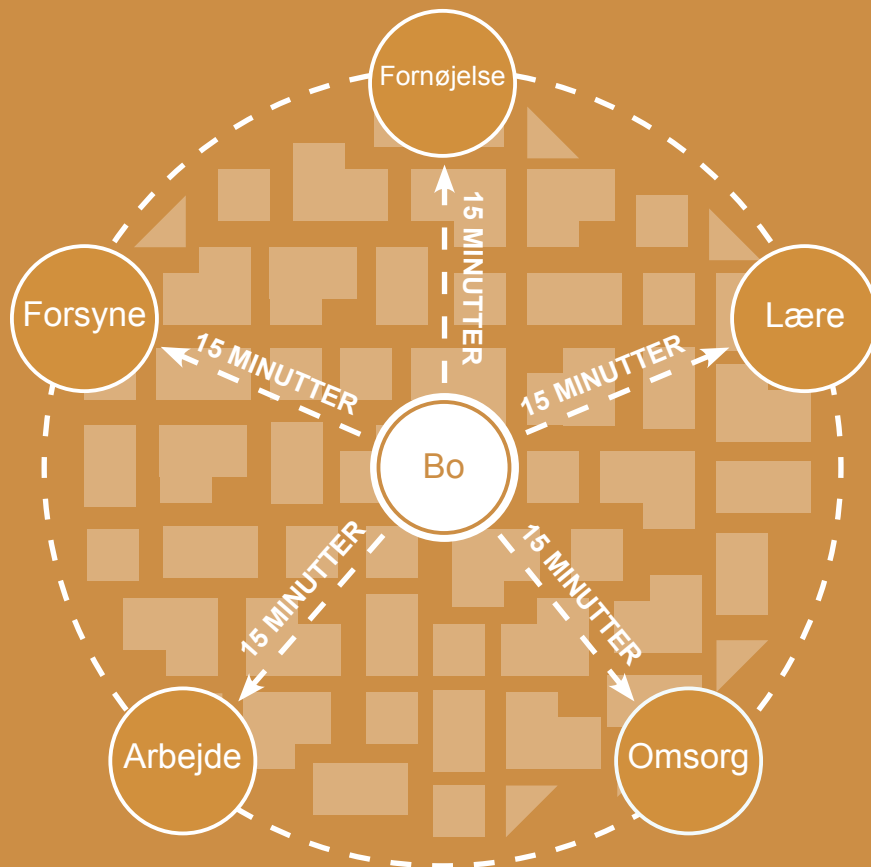
Klimaforandringer og bæredygtighedsproblematikker relateret til livet i byer verden over har, sammen med vedtagelsen af FN's Verdensmål for Bæredygtig Udvikling, betydet et stigende fokus på byplanlægning og bypolitik. Særligt delmål 11: Bæredygtige byer og lokalsamfund understreger byernes rolle i den bæredygtige omstilling. Opmærksomheden rettes derfor mod byer og nye planlægningskoncepter der kan håndtere de globale klimaforandringer og forbedre leveforholdene for byernes borgere. Et planlægningskoncept, som har fyldt meget i den internationale debat, er idéen om 15 minutters byen og 30 minutters territoriet.

Konceptet 15 minutters byen blev introduceret af Professor Carlos Moreno (Université Paris I, Sorbonne Business School) tilbage i 2016. Den grundlæggende ide er, gennem planlægning, at sikre alle borgere adgang til de væsentligste daglige funktioner inden for en radius af 15 minutter fra deres bopæl, enten til fods eller på cykel. De 15 minutter skal ses som en rammefortælling som grundlæggende søger at sætte nærhed, livskvalitet og hverdagens tidsforbrug på planlægningsdagsordenen. De 15 minutter er derfor ikke et facit da det nogle steder giver mere mening at tale om 5, 10 eller 20 minutters byer afhængig af den lokale kontekst. Et element der går igen på tværs af byer, uanset størrelse, er ønsket om at ændre på den eksisterende infrastruktur domineret af biltrafik og i højere grad fremme aktiv grøn mobilitet som f.eks. cykling og gang. I store byer betyder det at den eksisterende bystruktur skal ændres således at der dannes mindre kvarterer med lokale funktioner som vi allerede kender det fra nogle store byer. Det skal ses i sammenhæng med gode muligheder for offentlig transport som giver adgang til 30 minutters territoriet.

Under COVID-19 pandemien tydeliggjorde nedlukninger i samfundet, der begrænsede borgernes bevægelighed, at adgangen til byens funktioner og daglige fornødenheder ikke var ligeligt fordelt. Samtidig betød hjemmearbejde og ændrede pendlingsmønstre mindre trafik på vejene, og det gav en ny rytme der havde positiv indvirkning på byen og det hverdagsliv der udspillede sig.

Dette gjorde 15 minutters byen endnu mere aktuelt fordi det at leve lokalt med reduceret behov for at rejse på tværs af byen blev set som en måde at håndtere smitterisiko og belastningen på det kollektive transportsystem samtidig med at det styrkede de lokale økonomier.

Netop konceptets potentiale til at adressere flere dagsordner og håndtere forskelligartede kriser på en gang, ikke mindst i forhold til klima og sundhed, gav ideen om 15 minutters byen stor international bevågenhed. Udover at have modtaget flere internationale priser har konceptet fået opbakning og anerkendelse fra internationale fora som C40 og UN Habitat som aktivt arbejder for at skabe stærke netværk for byer der arbejder med konceptet. Den internationale interesse for konceptet vidner om et behov for nye by- og planlægningskoncepter der adskiller sig fra klassisk monofunktionalistisk planlægning.



III. 01

De seks grundlæggende funktioner i 15 minutters byen.

Der tages i 15 minutters byen udgangspunkt i seks overordnede essentielle funktioner der skal være tilgængelige for alle byens borgere. Carlos Moreno definerer disse som: at **bo**, **arbejde**, og **forsyne** sig samt **omsorg**, **læring**, og **fornøjelse**, se ill. 01. Det skal altså være muligt for alle borgere, uanset økonomisk status, at få en bolig i byen, have adgang til arbejdspladser og mulighed for at købe ind. Derudover skal der være adgang til sundhedsfaciliteter, børne- og uddannelsesinstitutioner samt kulturelle aktiviteter, grønne områder og opholdssteder.

15 minutters byen kræver dermed et opgør med monofunktionelle og funktionsopdelte bystrukturer, hvor byen er bygget op omkring adskilte bolig-, erhverv- og industriområder. Denne form for byplanlægning, der har været dominerende de sidste mange årtier, blev fremmet af det modernistiske udviklingsideal med en ide om at skabe effektive byer. Dette har bl.a. medført at byer i høj grad er designet til biler med infrastruktur der først og fremmest prioriterer let adgang for bilister. Konsekvenserne heraf kan ses i både arealanvendelse, luftforurening og CO<sub>2</sub>-udledninger – som er problematikker byer verden over forsøger at håndtere.

15 minutters byen fokuserer derfor på nærhed i fordeling af byens funktioner – for at reducere behovet for at transportere sig på tværs af byen når nødvendige daglige funktioner skal håndteres. Der arbejdes derfor med fire grundlæggende principper for byudvikling: Nærhed, tæthed, diversitet og lighed.

30 minutters territoriet er et vigtigt element i 15 minutters byen og disse to koncepter skal ses sammenhæng. Hvor 15 minutters byen fokuserer på at nå funktionerne til fods eller på cykel, omfatter 30 minutters territoriet andre former for mobilitet såsom kollektiv og on-demand transport. I større byer handler det om forbindelserne mellem de forskellige 15 minutters bykvarterer. I mindre byer og landsbyer handler 30 minutters territoriet om at få adgang til den nærmeste større by. Konceptet er således relevant for planlægning på byregionalt niveau og mindre byer forbundet med landdistrikter.

### NÆRHED

er den rumlige og tidsmæssige nærhed til borgernes daglige funktioner.

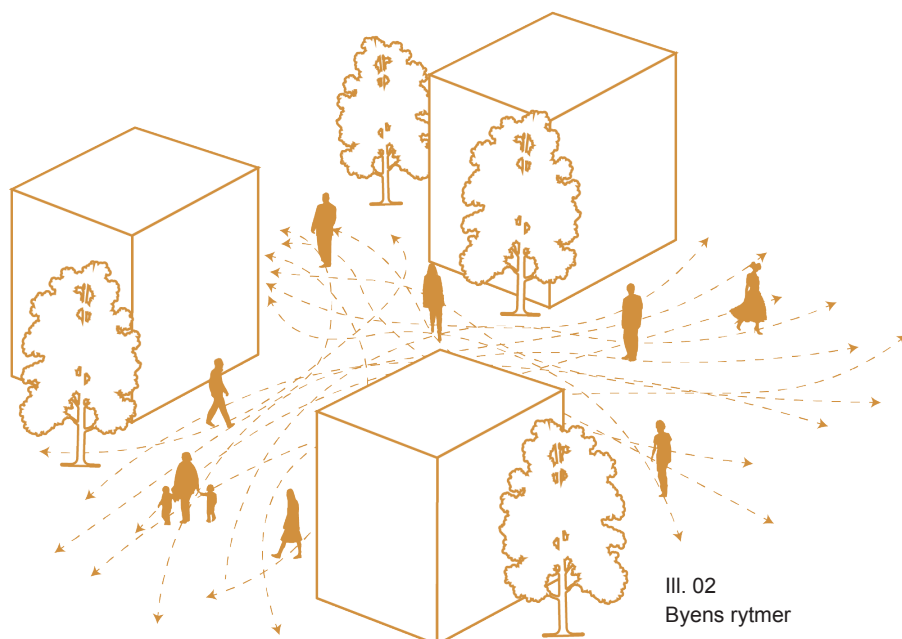
### TÆTHED

er at opnå en optimal balance mellem antallet af beboere og antallet af funktioner.

### DIVERSITET

vedrører tjenester, bygninger, mennesker og kultur.

L  
handler  
evne til  
opfy



## CHRONO-URBANISM

Som allerede nævnt skal de 15 minutter i konceptets navn forstås som en rammefortælling. Det er den lokale kontekst der afgør hvilket tidsinterval det giver mening for en by at arbejde med, og konceptet kan tilpasses til tidsintervaller på f.eks. 5, 10, 20 eller 30 minutter. Det er et vigtigt element i konceptet at arbejde med tid. Ved at synliggøre afstanden til hverdagsfunktioner i tid frem for den klassiske afstandsbaserede tilgang (måles i meter eller kilometer) sættes fokus på den menneskelige skala. Det at tænke og formidle afstand i forhold til om det er 5 eller 10 minutter væk, i stedet for om det er 1 eller 2 kilometer væk, er nemmere at forholde sig til da det er bedre oversat til den måde vi i forvejen organiserer vores hverdag. Vi skal aflevere børn, nå et tog, og være på arbejde på et bestemt tidspunkt, vi organiserer hverdagslivet omkring tid, og konceptets tidslige afstand gør det puslespil nemmere at overskue.

Denne tidsmæssige dimension udtrykkes i begrebet 'chrono-urbanism', der er et planlægningsprincip som handler om at forstå de forskellige rytmer og flows i byen der forandrer sig i løbet af dagen, ugen og sæsonen. Det handler om at tage udgangspunkt i sammenspillet mellem tid og rum og integrere det i byplanlægningen ved at tænke i sammenhængen mellem tid, rum, bevægelse, det fysiske miljø, og flow. For at kunne inkorporere den levede tid, eller den oplevede tid, i byplanlægningen, er det vigtigt at forstå byens rytmer som i høj grad afhænger af tidspunktet på dagen, ugen og året. På visse tidspunkter kan et sted være fyldt med mennesker mens det på andre tidspunkter kan være øde. Når byens rytme ændrer sig, skal byens forskellige aktiviteter og deres funktion også betragtes som fleksible og flydende. Mange nødvendige funktioner i 15-minutters byen (arbejde, læring og fornøjelse f.eks.) kan tilpasses byens rytmer og flow. F.eks. bruges et kontor kun i arbejdstimerne på hverdage så når det er tomt uden for disse tidspunkter, kan det potentielt tjene andre formål. På samme måde kan en skolegård omdannes til en offentlig park for lokalsamfundet udenfor skolens åbningstider.

### LIGHED

om konceptets  
at rejse og blive  
fyldt overalt.

## HVERDAGSLIV

Hverdagslivet er det liv vi lever, opretholder og fornyr hver dag. Der er mange sammenfald i de handlinger der foretages, men bevæggrundene og overvejelserne for at gøre som vi gør kan være meget forskellige. Kultursociologen Birte Beck-Jørgensen skriver i sin bog 'Når hver dag bliver til hverdag' fra 1994 at vi ikke kan definere hverdagslivet inden for en snæver ramme, men at vi kan definere de betingelser som hverdagslivet skal håndteres på baggrund af. Det betyder at det der skal fokuseres på er de aktiviteter og relationer vi skaber hverdagslivet igennem i det liv vi lever i vores hjem, på arbejdsmarkedet, i byen og så videre.

For at få hverdagslivet til at fungere betyder det også at vi ikke gentænker organiseringen af det hver dag. Det er et alt for uoverskueligt projekt. I stedet bliver mange af hverdagslivets aktiviteter automatiserede og rutineprægede handlinger. For de fleste mennesker er måden hvorpå en morgen fungerer noget der foregår uden af vi tænker over i hvilken rækkefølge vi drikker morgenkaffe, læser avis, smører madpakker, går i bad, spiser morgenmad osv. Det er ret praktisk fordi hvis det skal gentænkes hver morgen kræver det for meget opmærksomhed og energi som vi hellere vil bruge på at gennemtænke dagen foran os, tale med vores børn eller partner eller bare have fred og ro. Det at hverdagslivsorganiseringen bliver en rutine betyder også at den måde vi bevæger os gennem byen eller bruger byen på er noget vi gør på den samme måde hver dag – fordi det føles som det letteste og det vi er vant til. At disse aktiviteter er rutineprægede betyder ikke at de er ubevidste. Når vi bliver gjort opmærksomme på dem, ved vi godt hvad vi gør og kan fortælle om det. Men rutinerne gør at vi kan håndtere alt det vi skal nå og vi skaber selvfølgeligheder der skaber mening i forhold til hvordan vi lever vores liv. Det kan være selvfølgeligheder som f.eks. at når man har børn, har man brug for en bil eller at bilen skaber frihed.

De selvfølgeligheder er også med til at skabe rammerne for 'det gode liv' hvor bilen ofte er blevet midlet til at forbinde de funktioner som udgør 'det gode liv'. Så når indretningen af bystrukturen favoriserer bilen, betyder det også at det er med til at opretholde en forestilling om at den er nødvendig for at få et godt og fleksibelt hverdagsliv. Det betyder således også at et koncept som 15 minutters byen er udfordrende på den måde at det tvinger os til at gentænke rutiner. Hvordan kommer jeg på arbejde, hvordan kommer mine børn i skole, hvordan kommer jeg til fodbold osv. 15 minutters byen udfordrer hverdagslivsrutinerne. Lige så meget som det er en udfordring er det også en mulighed da en bæredygtig udvikling ikke er mulig uden at vi laver om på noget af det vi plejer at gøre. Ved at skabe nye rammer skaber vi også nye forudsætninger. Det bliver muligt for børn at transportere sig selv til skole og fritidsaktiviteter fordi der ikke er så meget trafik, det skaber mere tid i morgenrutinen som igen betyder at nye vaner kan opstå. At byens rum kan bruges til ophold og socialt liv betyder at nye

mødesteder opstår. Det at organisere byen efter 15 minutters by-konceptet handler således også om at tage udgangspunkt i det levede hverdagsliv og de mennesker der bor i og bruger byen. Det er ikke nemt at holde op med at gøre det 'vi plejer' eller pille de selvfølgeligheder vi har organiseret byen efter fra hinanden og genskabe dem på nye måder. Derfor er en vigtig del af 15 minutters byen også at tænke på hvordan denne forandring formidles gennem storytelling.

## DET NYE MOBILITETS PARADIGME

Denne rapport har et afsæt i det nye mobilitetsparadigme som er en teoretisk tilgang der beskriver hvordan bevægelse af mennesker, kapital, varer, ideer, begreber og tanker definerer det moderne samfund. Det er en udfordring til den traditionelle transportforskning der som oftest behandler bevægelse som noget der foregår i et lukket system og ikke er optaget af hvordan det begrænser og muliggør det moderne samfund og dets udvikling. Paradigmet blev første gang introduceret af den engelske sociolog John Urry i 2000 i hans bog "Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century". Han argumenterede for at vi ikke længere kan forstå det sociale liv ved at betragte det som noget statisk, men at vi i stedet må forstå det via bevægelse. Via forskellige typer af bevægelse: Når vi kører i tog om morgenen mens vi læser nyheder på vores telefon eller forsøger at sætte os ind en ny måde at tilberede vores yndlingsmad på, er vores transporttid ikke død tid. Der er en grund til hvorfor vi begyndte turen i første omgang og en grund til hvorfor vi gerne vil derhen hvor vi er på vej. Og mens vi bevæger os, har det en betydning for de rum vi bevæger os igennem. Mobilitetsparadigmet ændrede forståelsen af bevægelse som mere end blot en rejse fra A til B. Siden 2000 er paradigmet og den teoretiske tilgang ekspanderet og er et stadig voksende tværfagligt forskningsfelt. Mobilitetsbegrebet omfatter ikke kun fysisk bevægelse men også de mentale, sociale og kulturelle aspekter af bevægelse. I 2007 skrev John Urry bogen "Mobilities" hvor han kritiserer den konventionelle trafikplanlægning for at behandle mobilitet som en "sort boks" og argumenterer for at der er alt for meget fokus på trafik og for lidt fokus på kultur og samfundsmæssige dynamikker i forståelsen af den fysiske bevægelse. Med dette som udgangspunkt for at forstå og analysere 15 minutters by-konceptet, betyder det, at tænke aktiv grøn mobilitet, også handler om de kulturelle, sociale og miljømæssige aspekter af hvad denne type af bevægelse betyder for byen.

# STORYTELLING

At formidle historier er ingen ny opdagelse. I hele menneskehedens eksistens har historier været en afgørende måde at huske fortiden på, beskrive nutiden og drømme om fremtiden. Uanset om historier afspejler fortiden eller skaber vores forestillinger om fremtiden udgør storytelling et betydningsfuldt kommunikationsmiddel der medvirker til at definere den omgivende materielle verden.

Storytellings rolle i politik og planlægning blev for alvor noget der fik en betydning med Forester og Fischer bog "The Argumentative Turn in Policy Analysis and Planning" fra 1993. De startede en diskussion om hvorvidt vores sprog blot afspejler og gengiver verden, eller om sprog i høj grad former vores opfattelse af verden. I 2012 understregede Fischer og Gottweis betydningen af sprog, diskurser og argumentation i politik og planlægning med deres bog "The Argumentative Turn Revisited: Public Policy as Communicative Practice". Mange andre teoretikere, som Throgmorton (1996) og Sandercock (2003), blev inspireret af denne tilgang og fremhævede storytellings afgørende rolle i beslutninger om hvordan fremtidens byer skulle udformes. Dette fokus har synliggjort at planlægning ikke blot er en praksis der handler om noget vi gør, men også en praksis der handler om hvordan vi skaber fremtider. 15 minutters byen har som byplanlægningskoncept et overordnet formål om at skabe bæredygtige byer – miljømæssigt, socialt og økonomisk. Det handler f.eks. om CO2-udledninger, konsekvenser af klimaforandringer og social og økonomisk ulighed. Det understøttes retorisk gennem fortællinger om f.eks. "den gode by", "den bæredygtige by", "det gode liv" eller forestillinger om hvordan en alternativ fremtid kan se ud for byens indbyggere. Disse narrativer formidles gennem korte storylines der er knyttet til specifikke politiske strategier, mål og initiativer.

Storylines skal i denne sammenhæng forstås som sammenfattede udsagn der opsummerer og beskriver komplekse fortællinger og problemstillinger (Hajer, 2005). De skaber mening og viser årsagssammenhænge til forskellige situationer eller begivenheder. Når disse storylines accepteres, bruges og gentages, bliver de til "tropes" eller talemåder der rationaliserer en bestemt måde at italesætte et problem og dets løsning og gør dermed fortællingen mere overbevisende. (Hajer, 1995)

Der kan i disse storylines gøres brug af forskellige retoriske og kommunikative virkemidler som metaforer, sammenligninger og billedsprog der kan give en mere nuanceret forståelse af den fortælling der formidles. Dette giver konceptet nogle retoriske og diskursive kvaliteter der kan spille en central rolle når planlægningsmæssige udfordringer og mulige løsninger defineres, og når aktører skal overbevises om deres nødvendighed.



Når vi i denne rapport arbejder med storylines og hvordan de kan konstrueres, er det relevant at undersøge hvilke typer af retoriske appeller der indgår i de forskellige storylines. Stærke storylines som udvikler sig til 'tropes' og med potentiale til at mobiliserer komplekse narrativer, indeholder typisk tre typer af retoriske appeller til henholdsvis logik, karakter og følelser.

Vi bruger 'retoriske appeller' som en analytisk tilgang til at forklare hvordan forskellige storylines er konstrueret for at understøtte hver bys politiske diskurs og overordnede storytelling. Aristoteles definerede retorik som den praksis at overtale andre til at tænke på samme måde som promotoren – overtaleren. Han skelnede mellem tre former for retoriske appeller: logos (argument), ethos (karakter) og patos (følelse). Logos handler om kvasi-logisk ræsonnement således at et publikum modtager en bestemt idé eller argument som naturligt. Dette ræsonnement involverer temaer som midler og mål, årsag og virkning, omkostninger og fordele og evidensbaseret tænkning.

Logos handler om kvasi-logisk ræsonnement således at et publikum modtager en bestemt idé eller argument som naturligt. Dette ræsonnement involverer temaer som midler og mål, årsag og virkning, omkostninger og fordele og evidensbaseret tænkning.

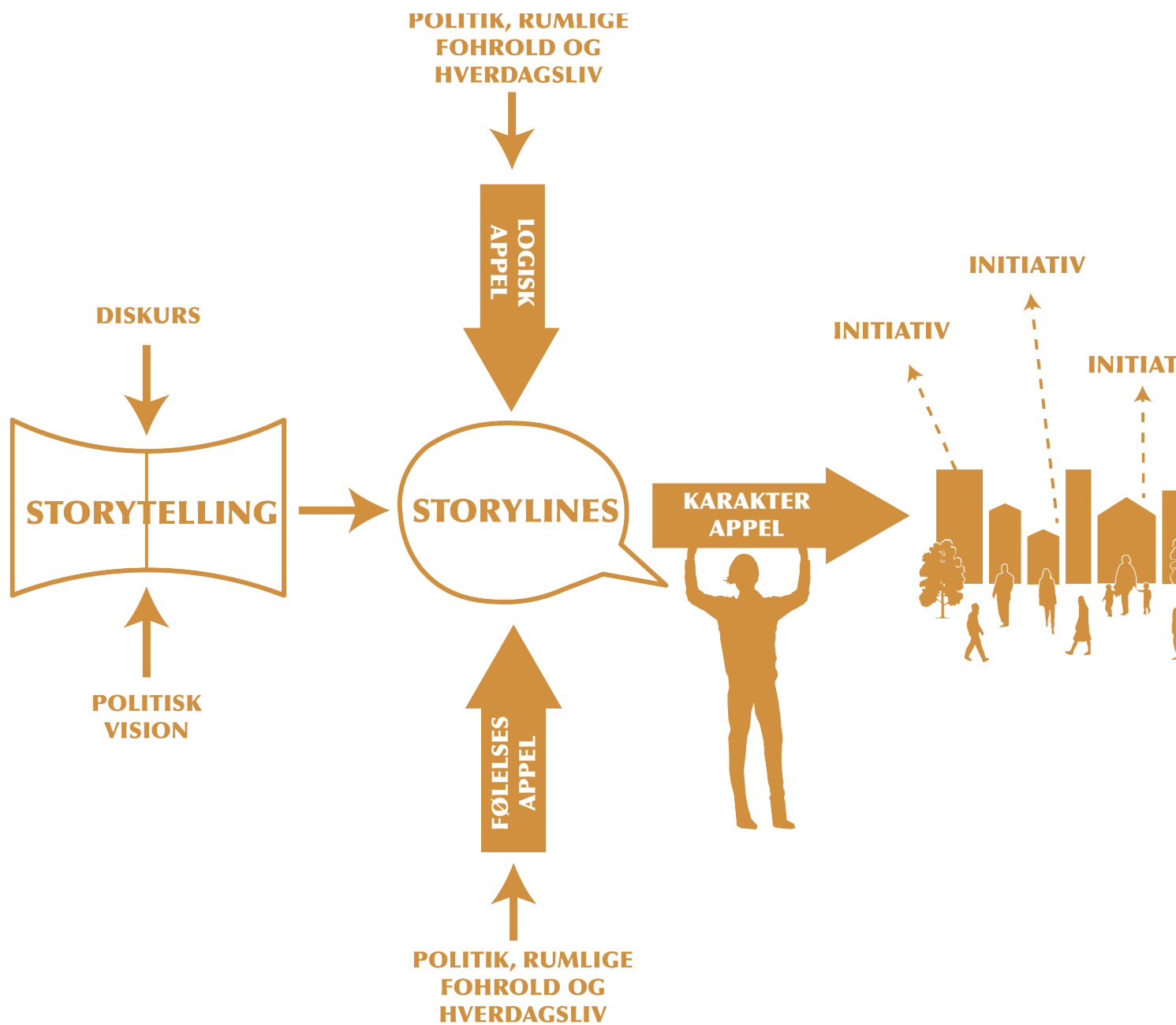
Ethos handler om 'hvem' sagde det, det vil sige karakteren af talerne, deres opfattede autoritet, ekspertise eller karisma. Et publikum lokkes således til at acceptere et argument på grund af hvem der promoverer det.

Pathos handler om at påberåbe sig præmisser der synes at være plausible for et givet publikum. Pathos handler om at overbevise kognitivt, men også om at overtale ved at appellere til følelser.

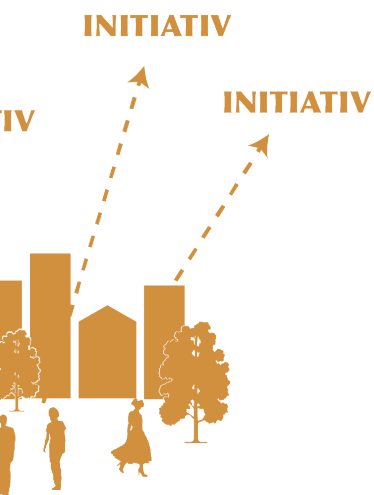
**LOGIK:** Appellerer til videnskabelig logik og rationelle argumenter (Logos)

**KARAKTER:** Hvad bliver der sagt, hvordan bliver det sagt og hvem siger det (Ethos)

**FØLELSER:** Appellerer til følelser, er relaterbart, adresserer hverdagsliv (Patos)



III. 03  
Model af storyline opbygningen.



### STORYLINE MODEL

Modellen (se ill. 03) viser hvordan retoriske appeller til logik, følelser og karakter bruges til at skabe stærke storylines der formidler mål (politisk visionen for byen) og middel (planlægningsmæssige initiativer) og en overordnet fortælling (storytelling) om byen i den fremtid man ønsker at skabe.

Den overordnede storytelling afspejler og formidler den politiske vision for byen og er i høj grad påvirket af de styrende politiske diskurser. Forskellige storylines skal understøtte den overordnede fortælling så der skabes en samlet fortælling om hvordan byen, når visionen er ført ud i livet, vil være at leve i.

De retoriske appeller til logik og følelser, som bruges til at understøtte vores storylines, findes i byens politiske dokumenter, borgernes ønsker og værdier for hverdagslivet og i byens rummelige forhold. Der tages altså udgangspunkt i den konkrete by for at sikre at de retoriske appeller og den fortælling man ønsker at formidle, afspejler den lokale kontekst.

Når den samlede fortælling og de forskellige storylines skal formidles, kan flere aktører med forskellige karakterer støtte fortællingen og gøre den mere troværdig og overbevisende.

## INTERNATIONALE ERFARINGER

Som beskrevet har konceptet 15 minutters byen vundet stor international opmærksomhed og konceptet er blevet implementeret i flere udenlandske byer verden over. Som en del af forskningsprojektet er der forud for denne rapport udarbejdet en rapport om internationale erfaringer med konceptet. Her undersøges hvordan fem større byer arbejder med konceptet og har tilpasset det til de enkelte byers specifikke kontekst og fokus. De fem større byer som undersøges er: Paris, Portland, Melbourne, Milano og Bogotá. Desuden undersøges to mindre byer og byområder, Kirkland og Vauban (Freiburg) der har arbejdet med tiltag som har ligheder med 15 minutters byen.

Rapporten om internationale erfaringer fokuserer på hvordan fem større byer anvender storytelling (historiefortællinger) som et værktøj til at skabe en letforståelig vision for byen som borgerne kan spejle sig i (Freudendal et al 2022). Disse fortællinger spiller en afgørende rolle i arbejdet med at opnå konsensus og støtte til de ændringer der følger med en omstrukturering af byen. Derudover undersøger rapporten hvordan byerne integrerer hverdagslivet i deres planlægning, og hvilken indflydelse dette har på implementeringen af konceptet. I de fem storbyer, som rapporten primært fokuserer på, bliver konceptet brugt politisk til at skabe en fortælling om hvordan de forskellige udfordringer, de hver især står overfor, kan løses. I alle er der en stærk fortælling om hvordan konceptet kan bidrage til at skabe en levende og mere bæredygtig by. De fem byer arbejder dog med konceptet på hver deres måde og har forskellige udgangspunkter for at arbejde med konceptet, og derfor er konceptet tilpasset i hver by så det passer til deres specifikke kontekst, behov og fokus hvilket fortællingerne også tydeligt bærer præg af (se skemaet).

Fælles for alle byer er også at arbejdet med 15 minutters by-konceptet går på tværs af sektorer og forvaltningsområder. Initiativerne, som byerne har igangsat, er altså ikke enkelte separate løsninger men fungerer som en samlet strategi og plan for hvordan de løser de lokale problematikker som hver by står overfor.

### KONKRET LÆRING FRA BYERNE

Både Paris og Milano har arbejdet med ideen om 15 minutters byen som et redskab til at udvikle genopretningsstrategier gennem midlertidig planlægning som konsekvens af Covid-19 pandemien. I Paris blev konceptet en integreret del af borgermesteren, Anne Hidalgo, genvælgskampagne og blev udviklet i tæt samarbejde med Carlos Moreno. Derfor minder tilgangen i Paris meget om det koncept, som Carlos Moreno introducerede i 2016. I Milano har der primært været fokus på, hvordan 'tactical urbanism' kan bruges som et værktøj til at eksperimentere med byens arealanvendelse. Tactical urbanism er en bottom-up, lokal forankret tilgang til byplanlægning og bydesign, hvor billige og kortsigtede indgreb anvendes til at skabe varige ændringer i det byggede miljø, gennem inddragende og eksperimenterende tiltag i lokalsamfundet.

I Portland arbejder man med konceptet 'Complete Neighborhoods' som allerede blev introduceret i 2013 hvor byen har fokuseret på at etablere tilgængelighed for byens

## OPSAMLING PÅ

By	Indbyggere
Paris	2,2 millioner
Portland	660.000
Melbourne	5 millioner
Milano	1,4 millioner
Bogotá	7,4 millioner
Vauban	5600
Kirkland	91.000

Skemaet illustrerer casebyernes forst samt den fortælling hver by skaber m enkelte bys kontekst, visioner og beh

borgere indenfor en tidsmæssig radius af 20 minutter. Ligesom med 15 minutters byen har konceptet til formål at skabe en mere retfærdig og sund by hvor byens funktioner ligeligt skulle fordeles i kvarterer. I Melbourne begyndte man en lignende tilgang i 2017 med lanceringen af '20 Minute Neighbourhoods', hvor målet blandt andet var at knytte byen sammen med landdistrikterne. Konceptet i Melbourne lægger vægt på sundhed, fællesskab og social retfærdighed, og implementeringen af konceptet er i høj grad drevet af inddragende planlægningsprocesser med lokale borgere. Bogotá arbejder på at skabe en 30 minutters by hvor hovedfokus er at mindske uligheden mellem byens borgere og kvarterer. Byens kvarterer har været præget af en skæv fordeling af funktioner, og målet med at implementere konceptet er derfor at reducere transporttid og omkostninger forbundet med rejser på tværs af byen. De to mindre byer og byområder, Kirkland og Vauban (Freiburg) har begge arbejdet på initiativer der ligner nogle af principperne for 15 minutters byen. Begge byer har arbejdet på at samle funktioner og fremme social diversitet for at skabe bæredygtige kvarterer med høj livskvalitet hvilket harmonerer med flere af ideerne fra 15 minutters byen.

## CASEBYERNE

Skala	Koncept	Storytelling
By	15 minutters by	'Paris en Commun'
By	20 minutters by	'Portland som en sund og retfærdig by hvor mennesker kan trives'
By og region	20 minutters by	'Melbourne er en by hvor man kan leve lokalt i inkluderende, sunde kvarterer'
By og region	15 minutters by	'I Milano er byen højst 15 minutter væk'
By	30 minutters by	'Bogotá er en tilgængelig og blandet by for alle borgere'
Kvarter	Delvis bilfri by	'Eco-friendly living i Vauban'
By	10 minutters by	'Kirkland er en by hvor man kan bo, leve og lege'

Hvis du har lyst til at læse mere om hvordan byerne har arbejdet med 15 minutters byen, kan du finde rapporten '15 minutters byen - international erfaringer' (Freudenthal et al. 2022) på [Realdanias hjemmeside](#), eller i en engelsk version på [C40knowledgehub](#).

skellige størrelse, hvilke tidslige og rumlige niveauer de arbejder med konceptet på med konceptet. Det viser at konceptet om en 15 minutters by kan tilpasses til den ov.

02

# **METODER OG TILGANG**

## TILGANG TIL AT ARBEJDE MED 15 MINUTTERS BYEN

Efter arbejdet med de internationale erfaringer er fokus i denne rapport at undersøge og afprøve hvordan der kan arbejdes med 15 minutters byen i en dansk kontekst. Der lægges særlig fokus på at bruge storytelling som et konkret kommunikations- og planlægningsværktøj, og hvordan borgernes hverdagsliv kan indtænkes i udformningen af planlægningen. Vi vil i rapporten vise de metodiske tilgange der er afprøvet i de to danske byer, Ballerup og Odense. Netop disse to byer er valgt på grund af deres forskellige størrelse og fysiske planlægning samt morfologi, politiske visioner og demografi. Det giver mulighed for at diskutere hvordan konceptet kan bruges i forskellige typer af byer, med problematikker og udfordringer andre danske byer vil kunne nikke genkendende til.

Odense er Danmarks tredje største by og landets fjerde største kommune. Odense er en gammel domkirkeby med en middelalderlig gadestruktur i bymidten, som er den ældste bydel i Odense. Byen er vokset ud fra bymidten og består i dag af 49 bydele og lokalområder. Odense Kommune har en vision om at gøre byen klimaneutral i 2030 og har gennemført projektet 'Fra Gade Til By', som havde til formål at flette Odense midtby sammen igen og genaktivere bymidten som et sted for mennesker, hvilket stemmer godt overens med idéen om 15 minutters byen. Odense midtby har de seneste år gennemgået store forandringer som ligger i tråd med ideerne fra 15 minutters byen. Derfor har vi i Odense valgt at arbejde med bydelene Dalum og Hjallesø for at illustrere hvordan det i større byer ikke handler om at skabe én 15 minutters by men flere 15 minutters kvarterer.

Ballerup er det største byområde i Ballerup Kommune og en del af Storkøbenhavn. Byen blev udbygget i efterkrigstiden i forbindelse med etablering af fingerplanen og fik en markant befolkningsfremgang, bl.a. i forbindelse med etablering af s-togforbindelsen i 1949. Mange virksomheder flyttede til kommunen og store erhvervsområder blev opført, og netop erhverv er stadig et kendetegn for kommunen. Ballerup station har en central placering i byen, og i 2014 blev stationsforpladsen omdannet, bl.a. for at integrere den som et attraktivt byrum og ankomstplads til Ballerup, med projektet 'Kickstart Forstaden version 2.0'. Projektet har skabt plads til byliv og tænkt på nye forbindelser i Ballerup bymidte, men meget af byen er stadigvæk bildomineret og er præget af efterkrigstidens funktionsopdelte bystruktur. Ballerups byplanmæssige arv som modstykke til Odenses middelalderby er et eksempel på hvordan en mindre by kan udvikle sig indenfor 15 minutters byen.



For at undersøge hvordan der konkret kan arbejdes med 15 minutters byen i de to byer, er der fortaget en række analyser af hhv. Odense og Ballerup. Byerne er undersøgt og behandlet separat for at tage højde for den enkelte bys lokale kontekst. Det analytiske arbejde består af tre delanalyser:

- Kortlægning af byens politiske strategier, planer og visioner for at undersøge hvordan den eksisterende planlægning relaterer til 15 minutters byen.
- Kortlægning af byens rumlige forhold, der bl.a kan belyse de potentialer og udfordringer som byens fysiske rammer udgør for arbejdet med 15 minutters byen. Disse analyser består af en isokronkortlægning som viser den fysiske afstand der kan tilbagelægges på 15 minutter ved hjælp af hhv. gang, cykel og kollektiv transport, en kortlægning af fysiske barrierer, natur og grønne områder og de seks forskellige funktioner der i konceptet er defineret som essentielle.
- Interview med borgere fra hhv. Odense og Ballerup der ud fra en hverdagslivsforståelse undersøger hvilke (u)specifikke steder der har betydning i deres hverdagsliv, hvilke kvaliteter de sætter pris på ved disse steder og hvordan de ser disse kvaliteter mere bredt implementeret i byen.

For at få viden om flere typer af hverdagsliv, er der opstillet tre forskellige målgrupper: Unge, familier og ældre. På baggrund af analysen og den empiriske data opstilles tre personer der repræsenterer hver målgruppes hverdagsliv, ønsker og behov.

På baggrund af de analyser vi laver af det ovenstående materiale, udvælger vi tre gennemgående temaer som går igen blandt borgere og politiske visioner, og disse temaer udgør grundlaget for analyse af hvordan storytelling kan spille en rolle. Vi viser hvordan der metodisk kan arbejdes med at danne storylines der appellerer til både logik og rationelle argumenter og til følelser og værdier forbundet med hverdagslivet. Disse former for appel sikrer at de forskellige storylines afspejler fornuft og videnskabelig berettigelse for de politiske- og byplanmæssige tiltag temaerne indeholder og samtidig vækker genklang hos borgerne som noget der afspejler de værdier og ønsker der har betydning i deres hverdagsliv.

## METODER

### KORTLÆGNING AF POLITISKE STRATEGIER, PLANER OG VISIONER

Danmarks kommuner skal ifølge planlovens bestemmelser "sikre at den sammenfattende planlægning forener de samfundsmæssige interesser i arealanvendelsen og medvirker til at værne landets natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre- og plantelivet." (planlovens formålsparagraf)

Bæredygtig byplanlægning er derfor et indlysende udgangspunkt når kommunerne skal sætte rammerne for den fysiske planlægning. Netop bæredygtighed, i en bred forstand, er kernen i 15 minutters byen. For at få et overblik over kommunernes politiske ambitioner og hvilke tiltag og planer der allerede er sat i gang, kortlægges og opsummeres de mest centrale dokumenter relateret til den fysiske planlægning, f.eks. planstrategier, kommuneplaner, klimahandleplaner og mobilitetsplaner. Der er i kortlægningen lagt vægt på systematisk at udvælge temaer der er en central del af forståelsen og arbejdet med 15 minutters byen, dog med udgangspunkt i kommunernes eksisterende arbejde. Omfanget af dokumenter der indgår kortlægningen er dermed blevet begrænset af hensyn til projektets tidsramme. Ideelt set kunne kortlægningen også omfatte en lang række andre politiske dokumenter, f.eks. indenfor sundhed, velfærd, erhvervsudvikling, boligpolitik o. lign. for at få et samlet overblik over hvilke politiske agendaer der med fordel kunne indtænkes og integreres i en 15 minutters by. Samtidig kunne det synliggøre hvilke eksisterende politikker der allerede understøtter ideen om 15 minutters byen samt potentielle synergieffekter.

### KORTLÆGNING AF DE RUMLIGE FORHOLD

Kortlægningen af de rumlige forhold i Odense og Ballerup Kommune er baseret på Open Street Map data (OSM-data) og efterfølgende behandlet gennem GIS.

Til at foretage isokron kortlægningen er der gjort brug af TravelTime plugin'et som beregner afstand i tid (faktisk afstand) i stedet for i lige linje i fugleflugt (km). Data består af netværkskort og opdaterede køreplan- og kørselsdata for kollektiv transport. Søgningen er baseret på afgangstidspunkt og viser resultaterne for hvor langt man kan komme hvis man forlader afgangsstedet på det angivne tidspunkt. Der er stor variation i isokron-kortet for kollektiv transport afhængig af hvilket tidspunkt der bliver indtastet som afgang. Afstanden, man kan transportere sig, er selvfølgelig større hvis man rammer et tidspunkt hvor der f.eks. går et regionaltoget eller intercitytoget. I analysen er der brugt tidspunkter hvor man kan komme langt med kollektiv transport for at vise potentialet for hvor langt man kan komme ved at rejse 15 minutter med kollektiv transport fra de forskellige stationer.

### PRÆSENTATION AF HVERDAGSLIVSPERSPEKTIV

Som tidligere beskrevet er hverdagslivet et centralt element i arbejdet med 15 minutters byen. Ændringer i bystrukturer og andre tiltag der har betydning for hvordan vi bevæger os rundt i byen skal netop implementeres i hverdagslivet – det liv vi lever hver eneste dag. Det er derfor essentielt at have viden om de forskellige hverdagsliv der udspiller sig i byen. Denne viden kan være svær at kvantificere da de aktiviteter et hverdagsliv rummer ændres og fornyes gennem livet og i høj grad er forbundet med følelser og idéer om hvad det ”gode liv” er. Disse elementer bør derfor nødvendigvis undersøges kvalitativt for at få en stemme i planlægningen.

Helt konkret er målet i denne undersøgelse at den indsamlede empiri kan pege på (u)specifikke steder der har betydning i borgernes hverdag og er forbundet med positive følelser og forventninger. Dette kan give en bedre forståelse for forskellige hverdagslivsbehov, hvad der gør et sted til et ”godt” sted og hvordan det bidrager til livskvaliteten for den enkelte borger.

Udover at informere om hvilke kvaliteter der gennem en bredere implementering i byen kan bidrage til at forbedre livskvaliteten for borgerne, kan der ved at give hverdagslivet en stemme og synliggøre hverdagslivets aktiviteter skabes et godt udgangspunkt for at målrette fortællinger (storytelling og storylines) og billeder af hvordan livet i en 15 minutters by kan se ud.

For at sikre at vi opnår en bred viden om forskellige typer af hverdagsliv i byerne, tager undersøgelsen udgangspunkt i tre overordnede målgrupper: Unge, børnefamilier og ældre. Disse er defineret ud fra viden om hvordan forskellige faser i livet, og skift i livssituationer, har betydning for de behov, værdier og aktiviteter der er forbundet med hverdagslivet. Målgrupperne er derfor ikke nødvendigvis opdelt efter et specifikt aldersinterval men på særlige karakteristika ved de forskellige grupper. Det betyder dog ikke at hverdagslivene inden for en given kategori ikke kan være vidt forskellige, men at de generelt udspiller sig inden for nogle overordnede betingelser.

Alle interview blev derfor indledt med et målgruppe-specifikt spørgsmål der giver anledning til personlig refleksion med udgangspunkt i det konkrete hverdagsliv. For den unge målgruppe blev samtalen f.eks. indledt med spørgsmålet; ”Når du skal mødes, eller bare være sammen med dine venner, hvor tager du så hen?” Det sociale liv er typisk noget der har stor værdi for unge mennesker hvilket gør spørgsmålet ufarligt og nemt at forholde sig til. Selvom der kan være mange forskellige steder personen mødes med sine venner, vil svaret typisk være et sted der er forbundet med positive associationer. På samme måde blev specifikke spørgsmål brugt til at indlede samtalen med de øvrige målgrupper.

De tre målgrupper der har indgået i undersøgelsen er defineret ud fra følgende kriterier:

### Den unge målgruppe:

Ungemålgruppen består af personer bosat i enten Ballerup, eller for Odense, i Dalum eller Hjallese og er kendetegnet ved en type af hverdagsliv og hverdagslivsbehov der udspiller sig i en fase af livet hvor de primært er ansvarlige for deres eget liv. De er altså helt eller delvist uafhængige af deres familier, kan træffe egne beslutninger og færdes på egen hånd. Hvad enten de er under uddannelse, arbejder som ufaglært eller er tidligt i deres karriere, vil de typisk indgå i forskellige typer af fællesskaber forbundet med et ungdomsliv.

### Børnefamilie målgruppen:

I familiemålgruppen består respondenterne, ligesom i ungemålgruppen, af personer bosat i Ballerup, eller for Odense enten Dalum eller Hjallese. Fælles for personerne i denne målgruppe er at de er forældre til ét eller flere børn fra vuggestuealderen til børn i folkeskolens mellemtrin. Hvad enten en familie består af én eller flere forældre, med ét eller flere børn, gør de forskellige hverdagslivsbehov der skal tages højde for ofte organiseringen af hverdagslivet mere komplekst. I denne fase af livet skal byen og lokalområdet derfor imødekomme flere og andre typer af behov end i f.eks. ungemålgruppen ligesom ønsker til og idéer om hvad det 'gode liv' skal indeholde typisk også ændrer sig. I mange familier er børnenes hverdagsliv, og deres hverdagslivsbehov, højt prioriteret og derfor også en vigtig del af familiens hverdagsliv.

### Den ældre målgruppe:

I målgruppen med ældre borgere er vigtigste udvælgelseskræterier at personerne er pensionister bosat i Ballerup, eller for Odense i Dalum eller Hjallese. Omstændighederne og de rammer hvori hverdagslivet udspiller sig i denne fase af livet adskiller sig på flere måder fra de øvrige målgrupper. En helt tydelig forskel er at personerne ikke længere er på arbejdsmarkedet eller har hjemmeboende børn. Det betyder at personerne har en langt højere grad af frihed til at vælge hvilke elementer de ønsker skal indgå i hverdagslivet ligesom det oftest ikke kræver samme grad af organisering. Samtidig er denne fase af livet typisk også forbundet med andre typer af behov og ønsker til hvad lokalområdet skal kunne tilbyde. For nogle er alder dog også forbundet med fysiske skavanker eller andre begrænsninger der påvirker muligheden for at komme omkring i hverdagen og deltage i aktiviteter. Et andet udvælgelseskræterier er derfor at personerne er mobile og på egen hånd kan bevæge sig rundt i byen, deltage i aktiviteter og tage del i de lokale fællesskaber.

## PERSONA

Personas er en kvalitativ metodetilgang som kan bruges til at forstå motivation, ønsker, behov og udfordringer bag aktørers praksisser. Man bruger f.eks. personas i designprocesser for at få forskellige brugere repræsenteret igennem alle aspekter af processen. Personas er et stærkt kommunikationsværktøj som tvinger designere til at overveje de sociale og politiske aspekter af designet som ellers ofte bliver glemt. Personas er fiktive repræsentanter af brugerne, baseret på data fra virkelige personer. Så i stedet for at skabe stereotype karakterer på baggrund af gennemsnitlig demografi, køn, alder mv., skabes personas på baggrund af indsamlet empiri fra virkelige mennesker. (Nielsen 2013; Vallet 2020)

Personas bruges i denne rapport til at opstille fiktive repræsentanter for borgere i de to byer, ud fra den empiri vi har indsamlet gennem interview med de tre målgrupper. Vi bruger de identificerede behov, ønsker og værdier til at konstruere repræsentanter for hver målgruppes hverdagsliv og typer af hverdagslivsbehov.

Ved at opstille disse fiktive personer får vi sat ansigt på vores tre målgrupper så forskellige typer af hverdagsliv er repræsenteret og kan indtænkes når der senere skal dannes storylines.

### Beskrivelsen af hver persona vil inkludere følgende:

- En personlig visualisering (billede, tegning, figur): For bedre genkendelse og menneskeliggørelse af karakteren.
- Et navn og kropslig beskrivelse (navn, køn, alder): For at underbygge karakterens identitet.
- En beskæftigelse/rolle (uddannelse, arbejde): Gør personaen mere relaterbar og at tilføje velkendte professioner til personaen er en måde at beskrive deres hverdag og værdier.
- En beskrivelse af ønsker, behov og udfordringer.
- En beskrivelse af livsstil og hverdagslivspraksis.
- En udtalelse der beskriver personaens fokus for hverdagslivet.

03

**CASEBYER**

# ODENSE KOMMUNE

Odense er Danmarks tredjestørste by og landets fjerdestørste kommune med et indbyggertal på 207.782 (2022). Odense har en strategisk placering midt i landet langs motorvejen E20 og hovedjernbanelinjen mellem København og Aarhus. Odense bymidte udgør den ældste del af byen og rundt om bymidten ligger flere mindre bydele og forstæder. Byen er beliggende ved Odense Å som løber tværs igennem bymidten og forsætter videre til de sydlige bydele. Odense Kommune har siden 2009 fokuseret på at transformere Odense fra en typisk stor dansk by til en moderne og bæredygtig dansk storby. Dette sker gennem udvidelse af bymidten, etableringen af Odense Letbane, nye boligområder og uddannelsesinstitutioner.

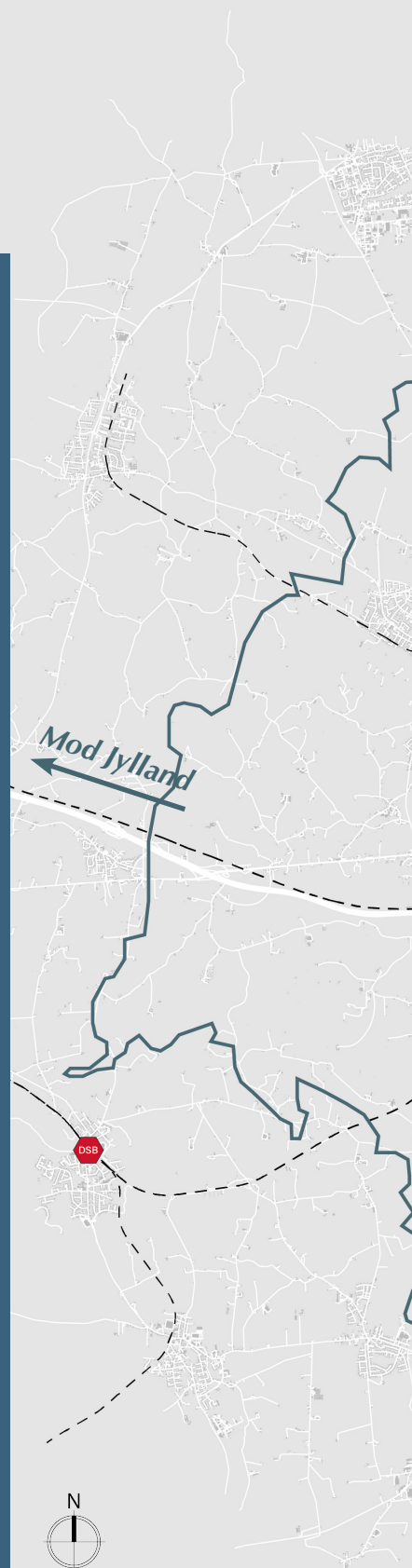
Denne rapport fokuserer på bydelene Hjallesø og Dalum der er beliggende i den sydlige del af Odense by. De to bydele grænser op mod hinanden, og de har en særlig tilknytning da de to bydele deler et fælles foreningsliv og en fælles lokalavis. De to bydele var en del af den selvstændige Dalum Kommune men blev i 1970 lagt sammen med Odense Kommune.

## DALUM

Dalum er en bydel syd for Odense bymidte og huser 6898 borgere (pr 1 januar 2023). Udbygningen af Dalum tog fart i 1910 og udsprang fra Dalum Papirfabrik som er et karakteristisk i Dalum. Papirfabrikken lukkede i 2012 og er ved at omdannes til et nyt boligområde og rekreativt naturområde med stiftorbindelser til Odense Å. Dalum består primært af villaer og et alment boligområde og er omgrænset af store grønne områder. Bydelen rummer også en folkeskole, daginstitutioner, et bibliotek, et lokalt indkøbscenter og andre fritidsfunktioner såsom en rideskole og et stadion. I Dalum ligger Fruens Bøge station hvor Odense-Svendborg regionalforbindelsen kan tilgås.

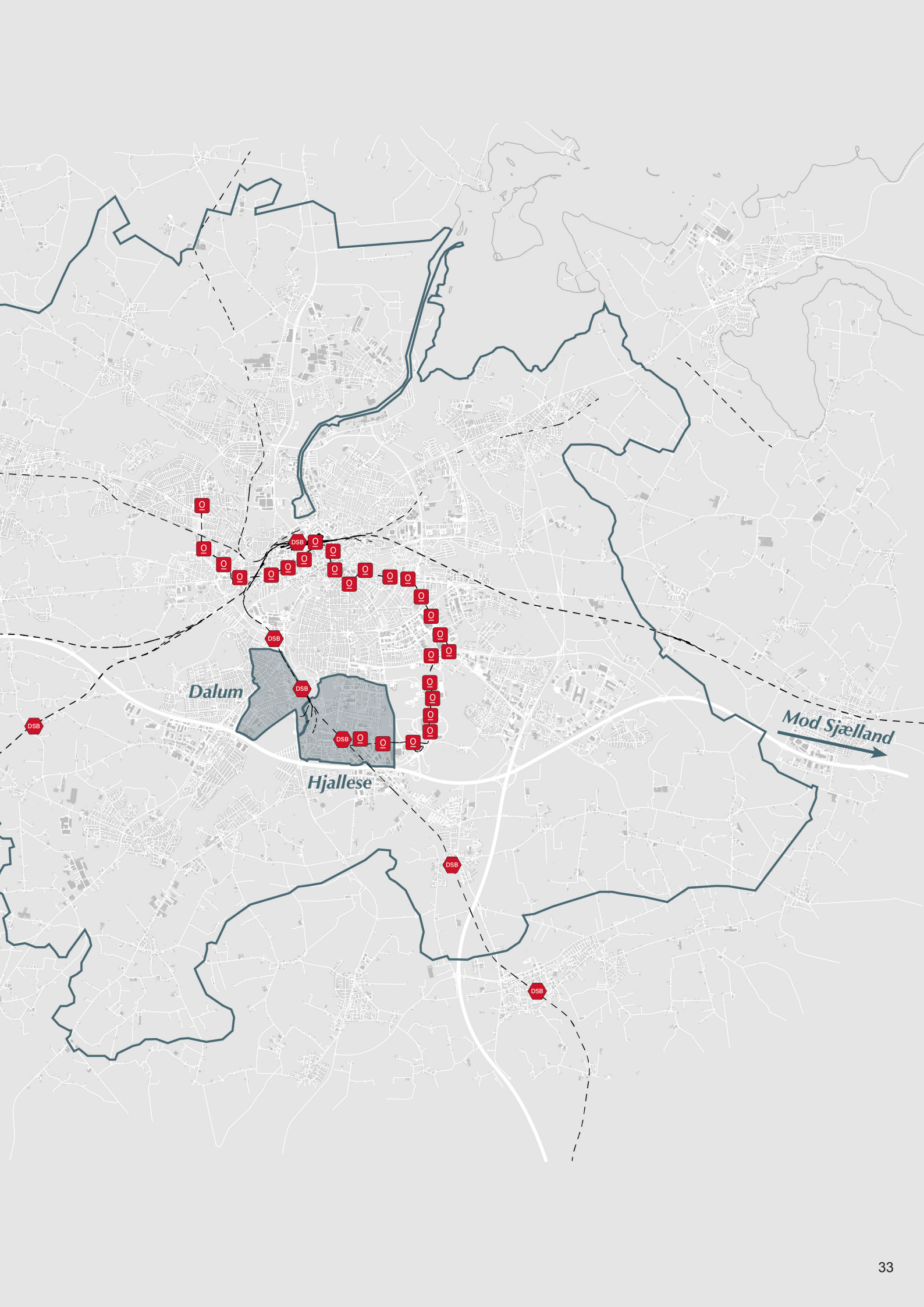
## HJALLESE

Øst for Dalum ligger bydelen Hjallesø der huser 9103 borgere (pr 1 januar 2023). Hjallesø består af en blanding af forskellige typer af boliger såsom etageboliger, rækkehuse og parcelhuse og bydelen rummer desuden et erhvervsområde. I Hjallesø findes der flere uddannelsesinstitutioner, herunder Kold College som rummer flere erhvervsuddannelser indenfor landbrug og fødevarer og et teknisk gymnasium. Der er desuden en del kollegier i Hjallesø, og bydelen grænser op til Syddansk Universitet samt det nye OUH. Hjallesø har desuden en station (Hjallesø st.) hvor både Odense-Svendborg regionalforbindelsen kører og Odense Letbane har endestation.



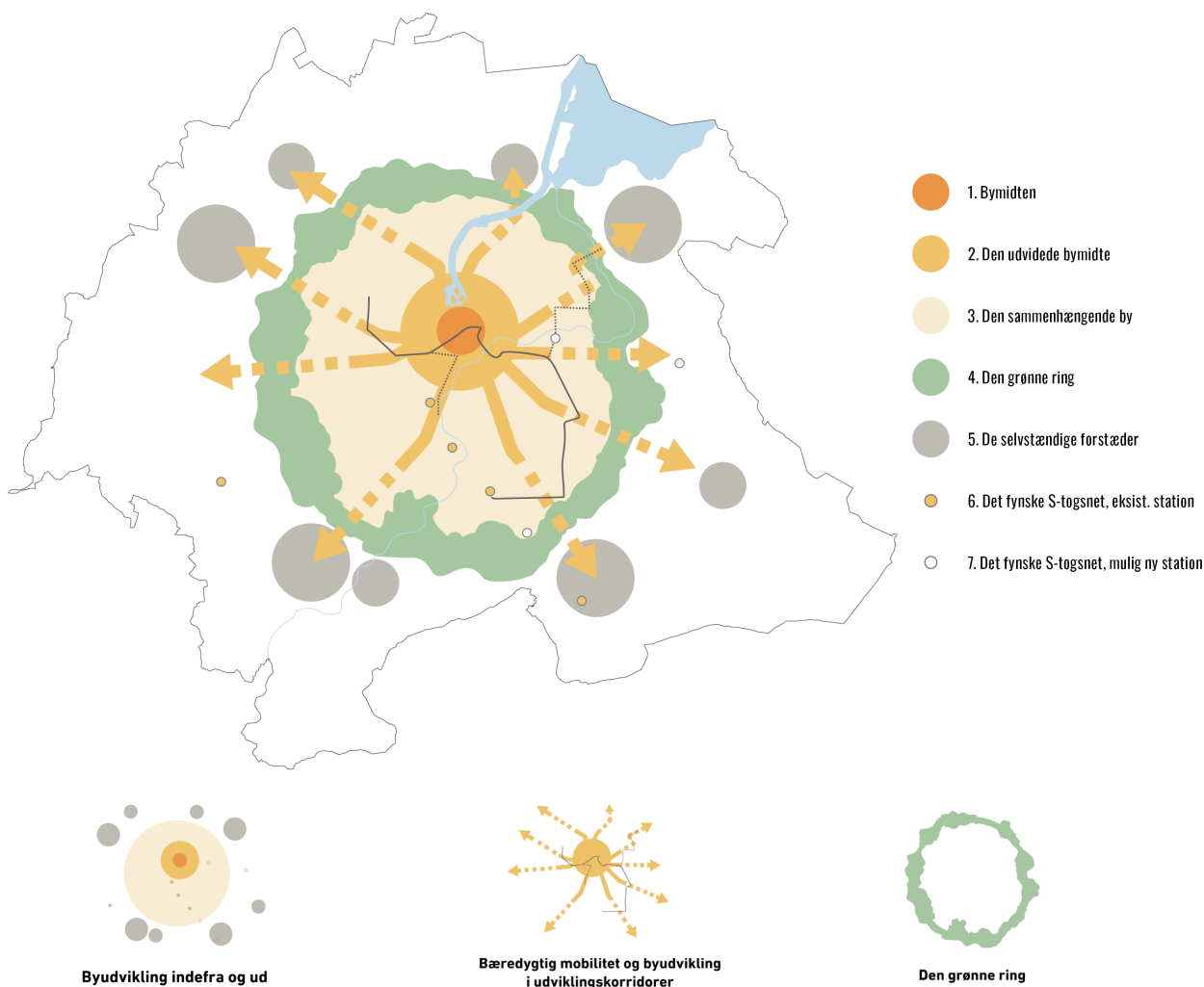
III. 04  
Kort over Odense Kommune med  
markering af Dalum og Hjallesø





## POLITISKE STRATEGIER

Odense Kommune startede i 2018 en proces hvor alle kommunens politiske partier samlede sig om at blive 'Danmarks grønneste storby'. I sommeren 2020 indgik Odense Byråd en rammeaftale om at gøre Odense Kommune klimaneutral allerede i 2030. Til at sætte arbejdet i gang nedsatte kommunen en Task Force hvis opgave var at give byrådet et uafhængigt fagligt perspektiv på kommunes klimaudfordringer og bidrage med løsningsforslag gennem konkrete anbefalinger for hvor de nødvendige CO2-reduktioner og kompenserende tiltag kunne findes. Resultatet fra Task Forcen understregede at det ikke er en lille opgave Odense Kommune har påtaget sig. Mens denne rapport udarbejdes, foregår der stadig politiske diskussioner om hvordan Odense skal håndtere de forskellige udfordringer i at komme tættere på reduktion af CO2. I denne rapport har vi valgt at tage udgangspunkt i fire af de rapporter som Odense Kommune har udarbejdet inden (Kommuneplanen) og mens dette arbejde udføres (Bystrategien, klimahandlingsplan samt den grønne mobilitetsplan).



### III. 05

Illustration af Odense Kommunes byudviklingsmodel samt de tre byudviklingsprincipper.

### ODENSE KOMMUNEPLAN 2020-2032

Kommuneplanen som den fysiske arealplan hvor de politiske visioner og strategier skal konkretiseres, så de kan udmøntes i praksis, er selvsagt yderst relevant i arbejdet med 15 minutters byen. Odenses gældende Kommuneplan 2020-2032 står overfor en større revidering. Flere afsnit, bl.a. Trafik og Mobilitet, Klimatilpasning og Grøn Storby, vil i den kommende kommuneplan 2024-2036 blive revideret så den overordnede vision og strategi fra Bystrategi 2023, den politiske aftale om Grøn mobilitetsplan og mål fra Klimahandleplan 2023 er afspejlet. Kommuneplanen indgår derfor kun i analysen i begrænset omfang. Det er dog tydeligt at se at ambitionerne om en helhedsorienteret byplanlægning med fokus på både social og miljømæssig bæredygtighed, bæredygtig mobilitet, fællesskab og adgang til grønne områder allerede var til stede i 2019 da kommuneplanen blev vedtaget.

### BYSTRATEGI 2023

Bystrategi 2023 sætter rammerne for Odense Byråds vision og overordnede strategi for byens udvikling frem mod 2035, og ambitionen om klimaneutralitet i 2030 spiller en vigtig og styrende rolle i strategien. Det bruges som løftestang for at sammenlægge forskellige dagsordner, herunder byudvikling, mobilitet, natur, sundhed, klima og livskvalitet. Netop intentionen om at sammenlægge politiske dagsordner er også et vigtigt element i forståelsen af 15 minutters byen og hvordan det er blevet brugt i andre byer. Særlig interessant er Odenses byudviklingsmodel da den definerer nogle overordnede principper for byudviklingen ligesom man f.eks. har set i Melbournes arbejde med '20 minute neighbourhoods'. I bystrategien præsenteres en ny opdateret byudviklingsmodel for Odense Kommune som skal sikre en helhedsorienteret tilgang og sammenhæng i byudviklingen der understøtter og bidrager til at opfylde kommunes klima- og bæredygtighedsmål (se ill. 05). Modellen beskriver, ved hjælp af kategoriseringer og principper for byudviklingen, både bebyggelse, bæredygtig mobilitet og natur.

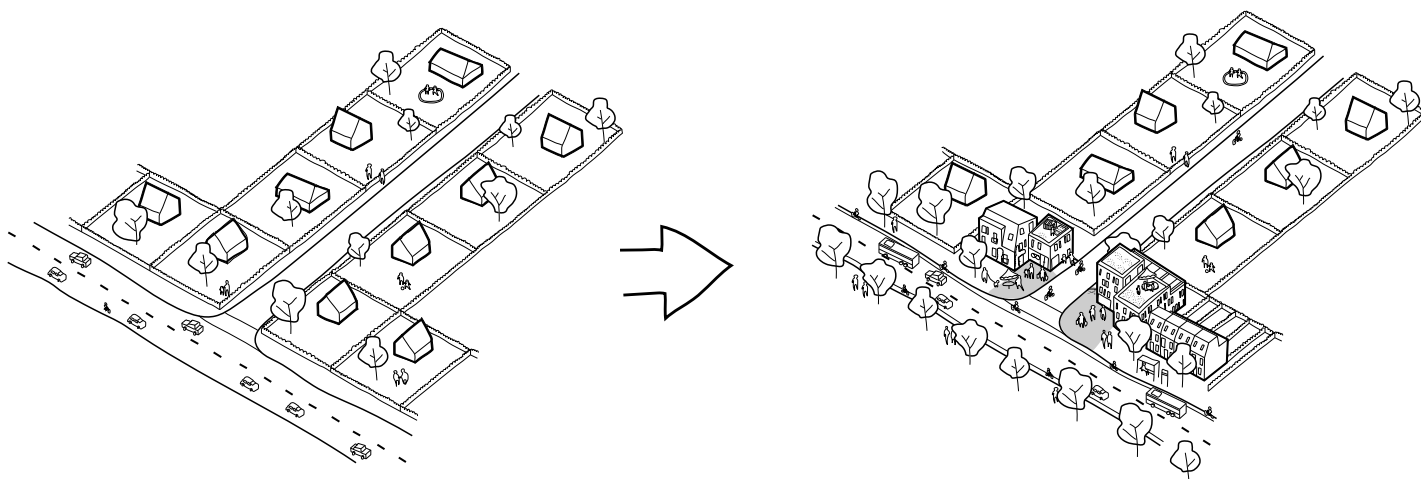
Ifølge bystrategiens tre principper skal byudviklingen i Odense ske indefra og ud. Byudviklingen prioriteres derfor i første omgang omkring bymidten og den udvidede bymidte. Centrum af Odense vil herigennem blive mere tæt og kompakt hvilket er med til at understøtte aktiv grøn mobilitet. Sekundært skal byudviklingen ske i 'den sammenhængende by' og i 'de selvstændige forstæder' koncentreret omkring strategiske 'udviklingskorridorer' hvor kollektiv trafik og aktiv mobilitet prioriteres (se ill. 05). Nye byudviklingsområder og byens forstæder kan herigennem bindes bedre sammen med midtbyen og skabe attraktive forbindelser mellem de forskellige bydele i Odense.

De to bydele Dalum og Hjallesø er begge beliggende i det Odense Kommune kalder 'den sammenhængende by'. Her er ambitionen at der udvikles levende bykvarterer med plads til forskellige boformer og gode muligheder for at leve lokalt men stadig-

væk i nærhed til Odense midtby. Det kaldes af Odense Kommune – Kvarterbyen Odense. Her skal byfortætning benyttes, særligt omkring udviklingskorridorerne, til at understøtte det lokale byliv, kollektiv transport og gode forbindelser for cyklende og gående der skal gøre det muligt at nå de fleste af hverdagslivets vigtigste funktioner inden for 15 minutter. Samtidig skal de lokale fællesskaber styrkes ved bl.a. at understøtte alternative boligformer f.eks. familie-, senior- og generations-fællesskaber. Derudover ønsker kommunen, i samarbejde med lokale kræfter, at byens folkeskoler bliver omdrejningspunkt for fællesskaber og aktiviteter i byens lokalområder ligesom andre kommunale bygninger kan åbnes op til nye formål. Idéen om Kvarterbyen Odense viser altså at kommunen har et reelt ønske om konkret at arbejde med 15 minutters byens principper.

Den strategiske tilgang efter disse principper skal modvirke spredt byudvikling som ofte er forbundet med øget bilkørsel pga. længere afstande mellem de forskellige funktioner der gøres brug af i dagligdagen. Ved at sammentænke arealanvendelse og bæredygtig mobilitet kommer byudviklingsmodellen til at blive en vigtig brik i implementeringen af en ny grøn mobilitetsplan som er helt afgørende for at indfri målet om klimaneutralitet i 2030. Samtidig kan fortætning omkring udviklingskorridorerne medføre mere menneskelig aktivitet der skaber grobund for handels-, og servicefunktioner og dermed mere levende bykvarterer.

Det sidste princip, den grønne ring, handler om at sikre areal til naturen og er et konkret bidrag til visionen om at skabe Danmarks grønneste storby. Gennem forskellige naturprojekter skal der på sigt skabes et sammenhængende grønt bælte omkring 'den sammenhængende by'. Samtidig skal både adgang til naturen og vandet styrkes og indtænkes i den eksisterende by. Princippet skal, udover at sikre borgenes adgang til natur og grønne områder inden for 300 meter, bidrage til en bæredygtig udvikling af byen på flere parametre, bl.a. optag af CO2, håndtering af regnvand, øget biodiversitet samt forbedring af luftkvalitet, sundhed og livskvalitet.



III. 06  
Illustration af transformationen til 'Kvarterbyen Odense'.

### GRØN MOBILITETSPLAN 2023

Odense Kommunes byråd indgik den 9. juni 2023 bredt forlig om en aftale om en ny grøn mobilitetsplan. Den politiske aftale er indgået på baggrund af input fra tre rådgiver teams der parallelt har udarbejdet hver deres forslag til en ny grøn mobilitetsplan for Odense, samt 11 konkrete forslag fra Odense Borgerklimaråd.

Udgangspunktet for aftalen er reduktion i transportområdets CO<sub>2</sub>-udledninger på de ca. 100.000 ton der i 2030 er nødvendig for at indfri Odense Kommunes mål om klimaneutralitet i 2030. Forligspartierne er enige om to målsætninger for en ny grøn mobilitetsplan som tager udgangspunkt i den sammenhængende by og grøn og bæredygtig mobilitet. Der lægges i aftalen vægt på at mobiliteten i Odense skal understøtte det sunde og bæredygtige valg, at kollektiv transport og cykel skal være et reelt alternativ til bilen, og at mobilitet i hverdagen kan fungere for alle byens borgere samtidig med at der opnås betydelige CO<sub>2</sub>-reduktioner. Den er derfor særlig relevant at have med i denne sammenhæng da der tænkes på tværs af arealanvendelse, mobilitet og sundhed. Når aftalen om Grøn Mobilitetsplan skal føres ud i livet med konkrete initiativer, arbejdes der med seks fokusområder:

#### 1. Hastighed:

Hastighedsnedsættelser er en central del af aftalen, og der hvor de største CO<sub>2</sub>-reduktioner skal findes. Dette begrundes ved mindre forbrug af brændstof, mindre forskelle i rejsetid mellem bil, cykel, gang og kollektiv transport og dermed øget attraktivitet af aktiv grøn mobilitet samt en positiv effekt på trafiksikkerhed, sundhed, trafikstøj og en mere levende og attraktiv by.

#### 2. Kollektiv trafik:

Investeringer i højklasset kollektiv trafik i de områder hvor passagergrundlaget er størst, prioriteret fremkommelighed f.eks. busbaner, Park & Ride-faciliteter kombineret med deleløsninger samt billettyper der kombinerer rejser med kollektiv trafik, deleløbehjul eller delecycler.

#### 3. Non Road:

Odense Kommune som byggherre og indkøber stiller krav om at ikke-vejgående maskiner fra f.eks. byggebranchen og landbrugssektoren skal have elektrificerede løsninger.

#### 4. Klimavenlige byområder:

Gennem fysisk planlægning og design af byens rum gøres aktiv grøn mobilitet mere attraktiv og der skabes mere liv og bedre sammenhæng i byen. Mobilitetshierarkiet skal ændres så cykel, gang og kollektiv trafik prioriteres over privatbilisme. I udvalgte områder ønskes, helt eller delvist, at fjerne den eksisterende trafik og overflade-

parkering, ensretning- og fredeliggørelse af veje, prioritering af fremkommelighed for cyklister og fodgængere i alle trafiksignaler, udvidelse af supercykelstinet og forbedrede cykelparkeringsmuligheder.

### 5. Elektrificering og parkering:

40% af byens biler skal i 2030 være elbiler. Elektrificeringen fremmes gennem en grøn parkeringsstrategi og udbygning af ladeinfrastrukturen i samarbejde med lokale virksomheder, boligselskaber og uddannelsesinstitutioner, ændrede takster på beboer-, og erhvervslicenser, betalingspladser og ved at prioritere elbiler, delebiler og samkørsel ved udvalgte parkeringspladser, eksperimenter med nulemissionsstrækninger, varelevering med nulemissionsbiler og udlån af elcykler, herunder ladcykler, til virksomheder, boligforeninger og uddannelsesinstitutioner.

### 6. Samkørsel og delebiler:

Delebilsordninger og samkørsel via samarbejder og partnerskaber med lokale aktører og delebilsvirksomheder. Der eksperimenteres med gratis parkering ved alle kommunale parkeringsanlæg, kørsel i busbaner og på nulemissionsstrækninger.

Flere af de tiltag der indgår i den nye grønne mobilitetsplan ligner på mange måde en tilgang der også ses i byer der arbejder med 15 minutters byen. Netop det at 'vende mobilitetshierarkiet på hovedet' og prioritere areal til aktiv grøn mobilitet, nedsætte hastigheder og begrænse bilernes adgang er et greb flere byer, bl.a. Melbourne, gør brug af.

## KLIMAHANDLEPLAN 2023

Klimahandleplan 2023 er funderet i den politiske vision om klimaneutralitet og konkretiseret med hjælp fra taskforcen. De væsentligste indsatser beskrevet i handleplanen ligger inden for energi- og transportsektoren hvor langt størstedelen af kommunens CO<sub>2</sub>-udledninger stammer fra. Det ligger til grund for udarbejdelsen af Grøn Mobilitetsplan 2023. De politiske ambitioner om klimaneutralitet spiller derfor en afgørende rolle for kommunens øvrige strategier indenfor klima, energi, mobilitet og byplanlægning. Det er altså helt tydeligt at klimadagsordenen og ambitionen om klimaneutralitet er den primære driver for den udvikling Odense er i gang med.

### OPSAMLING PÅ POLITISKE STRATEGIER FOR ODENSE KOMMUNE

Samlet set forsøger Odenses nye byudviklingsmodel, gennem en strategisk tilgang, at håndtere flere af de problemstillinger kommunen står overfor med en overordnet fortælling om at Odense:

*"... vil bruge målet om klimaneutralitet som en løftestang til at genopfinde byudviklingen, så vi skaber en grøn, sund og levevenlig storby, bygget med kvalitet. Hvor storbyens dynamik, mangfoldighed og oplevelser møder lokalområdets nærhed, fællesskaber og grønne kvaliteter. Et Odense, der er bundet bedre sammen af sund og bæredygtig mobilitet, og hvor vi bor og lever sammen på tværs af forskelligheder."*

At sikre adgang, styrke, og udvikle lokale fællesskaber er ligeledes et vigtigt fundament i Odenses bystrategi, ligesom det ses i Melbourne, Paris og Milanos arbejde med 15 minutters byen.

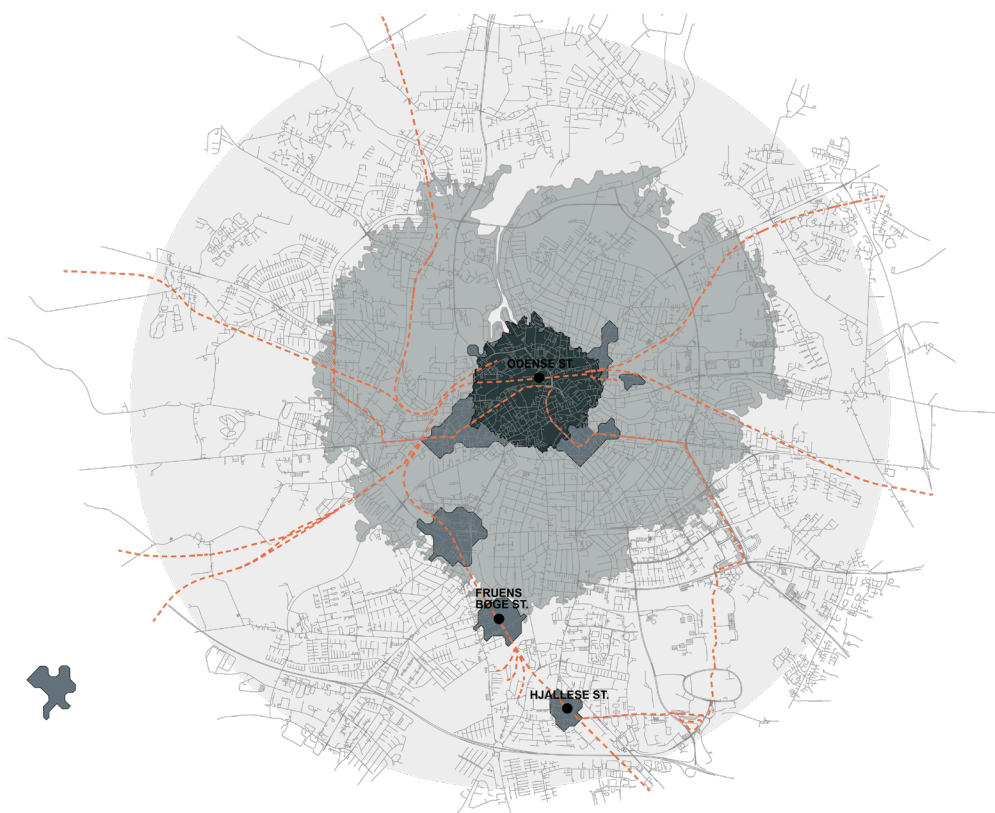
Det gælder både fællesskaber gennem alternative boformer, hvor man fx kan leve på tværs af generationer, inkluderende byrum hvor der er plads til alle, muligheden for at tage del i arbejdsfællesskabet og de lokale kræfter der gennem foreninger og aktiviteter er omdrejningspunkt for fællesskaber i de forskellige bydele. At være en del af byens fællesskab kan have stor betydning for mennesker og lokalsamfund og kan samtidig give mulighed for at få indflydelse på byens udvikling og deltagelse i det lokale demokrati. I Odense arbejder man, gennem det de kalder 'Velfærdens Fundament', konkret med at styrke de lokale fællesskaber gennem et stærkt samarbejde med områdernes lokale kræfter. Initiativet skal bl.a. understøtte at byens folkeskoler bliver omdrejningspunkt for fællesskaber og aktiviteter i byens lokalområder. Skoler har i forvejen en vigtig funktion i de fleste bydele, og ved at åbne kommunale bygninger op til nye formål og multifunktionel brug kan eksisterende areal og samlingspunkter udnyttes bedre.

## RUGLIGE FORHOLD

Vi viser i dette afsnit hvordan man kan kortlægge byens rummelige forhold i Dalum og Hjallesø med udgangspunkt i 15 minutters byen. Dette er blot et udsnit af hvad der kan medtages af data og skal derfor ses som et eksempel på hvordan der kan arbejdes med kortlægning.

### 15 MINUTTERS DISTANCE

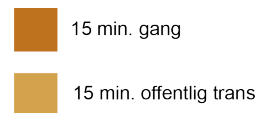
Kortene, se ill. 07,08 og 09, illustrerer at man med en 15 minutters cykeltur fra hhv. Fruens Bøge st. og Hjallesø st. kan nå frem til det meste af bydelene og ligeledes til Odense bymidte. Fra både Fruens Bøge st. og Hjallesø st. vil man på 15 minutters gang kunne komme rundt i nærområderne af stationerne, men dog i begrænset omfang på tværs af de to bydele. Der kører regionaltoget fra Odense st. til Svendborg som går igennem både Fruens Bøge st. og Hjallesø st. og dette gør at man indenfor 15



III. 07  
Afstand fra Odense st.

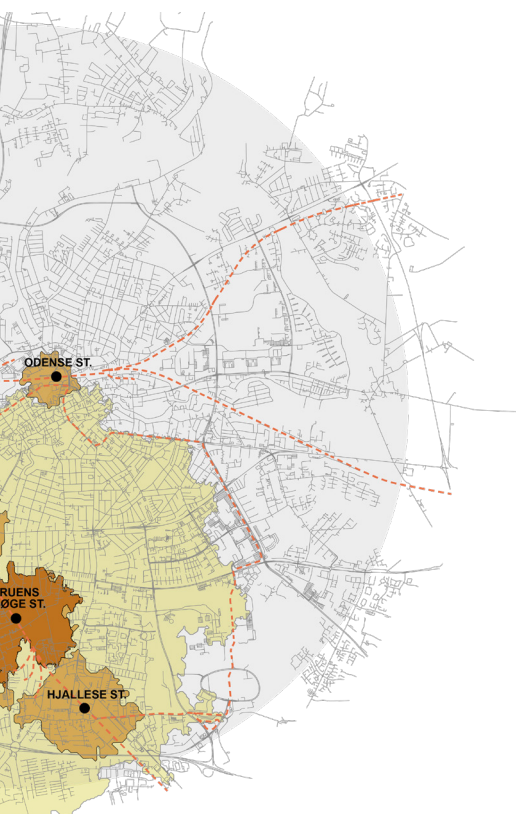


III. 08  
Afstand fra Fruens Bøge





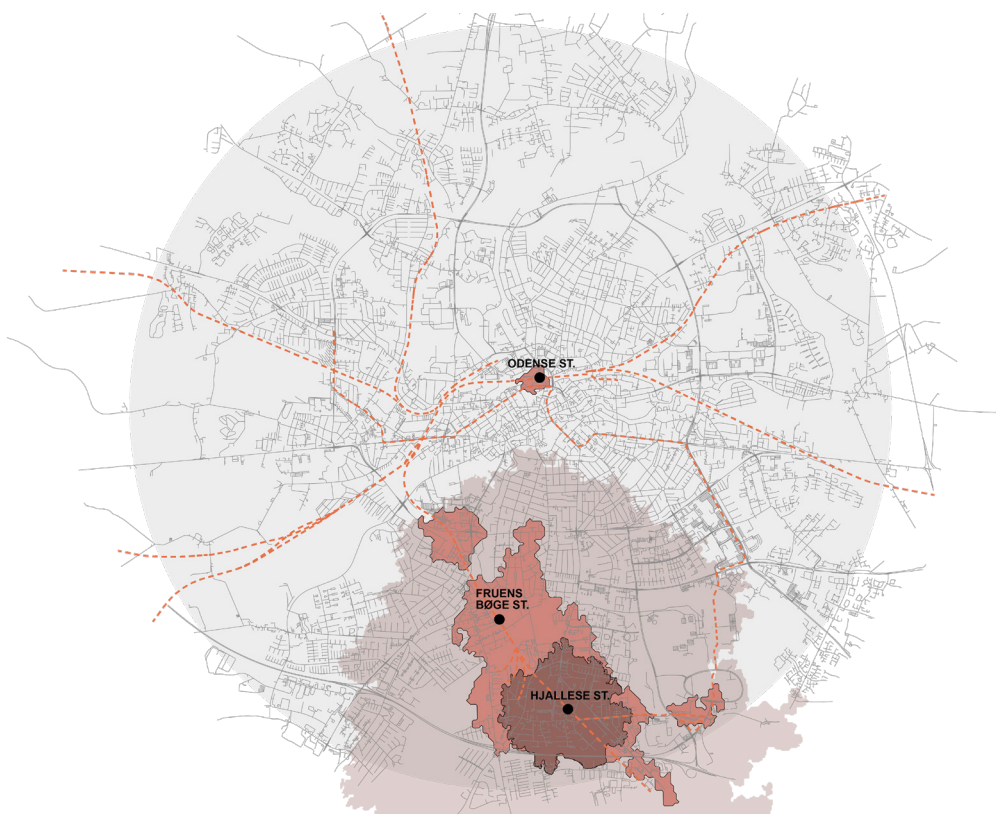
minutter kan bevæge sig mellem de tre stationer med kollektiv transport og dermed også komme ind til Odense midtby indenfor 15 minutter. Busforbindelserne i Dalum og Hjallesøe gør yderligere at man kan komme på tværs af de to bydele indenfor 15 minutter, dog i begrænset omfang da man ikke alene ved bus (efterfulgt af gang) på 15 minutter vil kunne afdække hele bydelen, hverken i Dalum eller i Hjallesøe. Konceptet 15 minutters byen pointerer vigtigheden i at tænke de individuelle '15 minutters by'-kvarterer i sammenhæng så de til sammen indgår i et forbundet '30 minutters territoriet'. Odense Kommune består af mange bydele, som Dalum og Hjallesøe, der omkranser Odense midtby og netop princippet om at skabe et forbundet 30 minutters territorie har stort potentiale i Odense da man med dette princip vil kunne forbedre sammenhængen mellem midtbyen og de enkelte bydele.



st.  
port

15 min. cykel

Jernbane



III. 09  
Afstand fra Hjallesøe st.

15 min. gang

15 min. offentlig transport

15 min. cykel

Jernbane

III. xx  
Kort over funktioner i Dalum og Hjallese

- Fornøjelse
- Omsorg
- Lære
- Forsyne
- Arbejde
- DSB RA tog
- Q Odense Letbane



Skala: 1:10.000

Dalum

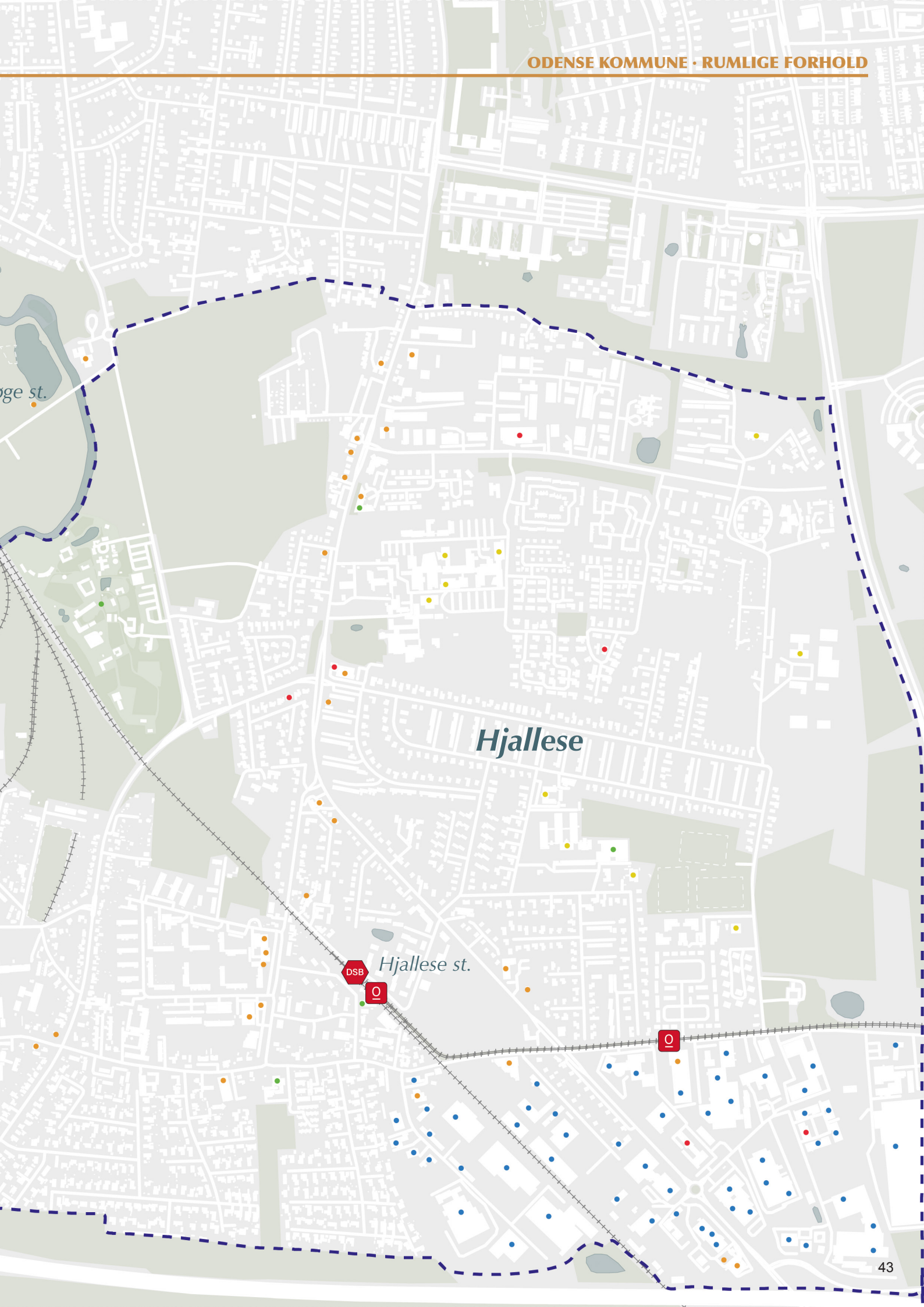
Fruens Bø

DSB

**FUNKTIONER**

Afstand til de fem funktioner, fornøjelse, omsorg, lære, forsyne og arbejde, vises på kortet, ill. 10, og illustrerer fordelingen af disse funktioner i hhv. Dalum og Hjallese, og der ses tydeligt en skæv fordeling af funktioner i bydelene. 'Forsyne'-funktionerne er i højere grad til stede i Dalum, og disse er koncentreret omkring Dalumvej. I Hjallese er der færre 'forsyne'-funktioner, og de er spredt rundt i bydelen og dermed ikke centreret som i Dalum. I Hjallese er der placeret et industriområde som dermed medfører en del 'arbejde'-funktioner hvor der modsat ikke er samme mængde 'arbejde'-funktioner i Dalum. Ungdomsuddannelsen 'KOLD college' er placeret i Hjallese hvilket bevirker en koncentration af 'lære'-funktioner i Hjallese. De resterende 'fornøjelse'- og 'omsorg'-funktioner er jævnt fordelt i begge bydele.

III. 10  
Kort over de fem funktioner i Dalum og Hjallese.





### GRØNNE OG BLÅ OMRÅDER

Med Odense Kommunes vision om at blive 'Danmarks Grønneste Storby', har de derfor et særligt fokus på kommunens grønne områder. Hvis man ser på Dalum og Hjallese, eksisterer der allerede store grønne områder i de to bydele. Som illustreret på kortet (ill. 11) adskilles de to bydele fra hinanden af et grønt bælte af skov- og græsområder hvor Odense Å også løber.

De grønne områder i Dalum og Hjallese er generelt forholdsvist sammenhængende. Man kan f.eks. som gående bevæge sig fra Odense midtby til Dalum via stisystemerne i grønne omgivelser og langs Odense Å igennem Fruens Bøgeskoven. Hvis man forsætter turen via Hunderupskoven, kan man komme til Hjallese via de grønne forbindelser. Efter skovsøen i Fruens Bøge bliver den grønne kile opdelt af en gennemkørende vej men forsætter på den anden side i et grønt græsområde. Ved den nedlagte Dalum Papirfabrik, der bliver et nyt boligområde, ophører den sammenhængende grønne kile og Odense Å løber langs papirfabrikken uden den grønne stiforbindelse.

Der er desuden et større grønt område der støder op til Den Fynske Motorvej som skærer sig igennem området. På den anden side af motorvejen forsætter det grønne bælte langs Odense Å som et eng- og skovområde, og gående kan krydse motorvejen via en gangtunnel eller en bro.

III. 11  
Kort over grønne og blå områder i Dalum og Hjallese

-  Grønne områder
-  Vand områder
-  Jernbane
-  RA tog
-  Odense Letbane
-  N
- Skala: 1:10.000

Dalum

Fruens Bø











DSB



ge st.

# Hjallesø

Hjallesø st.

-  Gang og cykelstier
  -  Hovedvej
  -  O4
  -  Jernbane
  -  RA tog
  -  Odense Letbane
  -  Busstoppesteder
  -  Forbindelser
  -  Bydele
-  Skala: 1:10.000



### FORBINDELSER

For at kunne vurdere tilgængeligheden af de fem hovedfunktioner er det væsentligt at se på barrierer og adgangsforholdene i Dalum og Hjallesø. Adgangen mellem Dalum og Hjallesø er markeret med pile på kortet, ill. 12. Der er flere afgørende strukturer som bestemmer fremkommeligheden i Dalum og Hjallesø, heriblandt Odense Å som afgrænser bydelene fra hinanden. Åen skaber rekreativ værdi til området, men forårsager samtidig en barriere for at kunne krydse og komme på tværs af bydelene. En anden prominent infrastruktur er jernbanen som både skaber tilgængelighed fra Fruens Bøge st. og Hjallesø st. til resten af Odense, men som samtidig afføder en stor barriere de steder hvor der ikke er jernbaneovergange. Jernbanen løber langs Dalums bygrænse og skaber en barriere til det grønne område Fruens Bøge Skoven. Jernbanen forårsager også en barriere i Hjallesø hvor den medfører at bydelen bliver opdelt i en nordlig og sydlig del. Der er flere store veje i Dalum og Hjallesø som kan udgøre barrierer for aktiv grøn mobilitet. Kortet illustrerer at der er væsentlig flere større veje i Hjallesø end der er i Dalum. Som beskrevet i analysen om bydelens funktioner er der desuden placeret et industrikvarter i Hjallesø hvilket medfører tung transport i bydelen hvilket igen kan bidrage til en større barriererefølelse for aktiv grøn mobilitet. Syd for Dalum og Hjallesø løber Den Fynske Motorvej hvor indfaldsveje forbinder motorvejen med Odense bymidte og disse indfaldsveje skaber yderligere trafik og dermed barriererefølelse for aktiv grøn mobilitet.

Ill. 12  
Kort over forbindelser i Dalum og Hjallesø



Hjallesø

Hjallesø st.

DSB

Q

Q

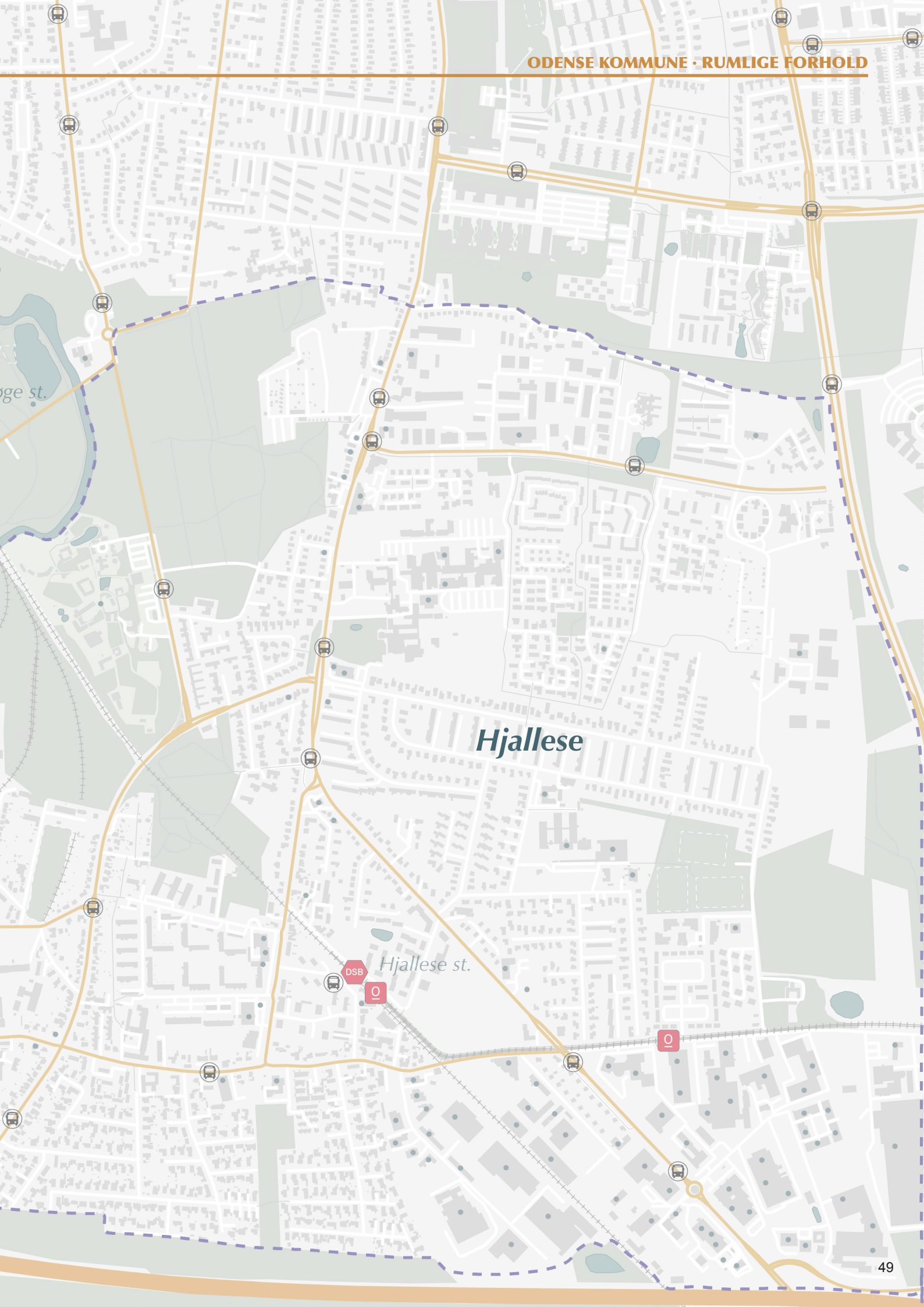


## Dalum

### OPSAMLING

Infrastrukturen i de to bydele giver altså på nuværende tidspunkt allerede mulighed for at man på 15 minutter med cykel kan afdække størstedelen af Dalum og Hjallese. Ved gang og kollektiv transport kan man på 15 minutter komme omkring nærområderne af stationerne og busstoppestederne, men forbindelserne giver ikke tilstrækkelig adgang til at man kan afdække Dalum eller Hjallese på 15 minutter alene ved gang eller kollektiv transport. Analysen af forbindelserne mellem Dalum og Hjallese viser også at der er begrænset adgang mellem de to bydele pga. af barrierer så som Odense Å, store trafikerede veje og jernbanen. Der er et stort potentiale for at man kunne komme længere rundt i og på tværs af bydelene på 15 minutter ved gang og kollektiv transport hvis disse forbindelser bliver forbedret. Der ses yderligere et stort potentiale for at indtænke princippet om 30 minutters territoriet da man ved brug af dette princip vil kunne opnå en større sammenhæng mellem bydelene og Odense bymidte.





ge st.

# Hjallesø

Hjallesø st.

## HVERDAGSLIVSPERSPEKTIV

På baggrund af interview med borgere fra Dalum og Hjallesø præsenterer vi her, med udgangspunkt i citater, forskellige typer af hverdagsliv og de steder, ønsker og behov der har betydning i deres liv.

### DEN UNGE MÅLGRUPPE

Ungemålgruppen består af personer bosat i enten Dalum eller Hjallesø og er kendetegnet ved en type af hverdagsliv og hverdagslivsbehov der udspiller sig i en fase af livet hvor de primært er ansvarlige for deres eget liv.

Indgangen til at forstå hvilke (u)specifikke steder og bykvaliteter der har betydning og værdi for ungemålgruppen er et spørgsmål der konkret relaterer sig til personens hverdagsliv. Her stillede vi dem spørgsmålet: Hvis du skal ud og mødes med dine venner, eller bare hænge ud, hvor tager I så hen?

Udover at mødes i Odense midtby eller hjemme hos hinanden, blev der af lokale steder (Dalum og Hjallesø) ofte nævnt forskellige grønne områder. En ung kvinde ved Hjallesø st. forklarer for eksempel: *"Det er oftest hjemme hos hinanden, men ellers er det inde i byen [Odense midtby]. De fleste af dem jeg går på 'Uni' med, de bor inde i byen, så det er bare nemmest at det er mig der tager ind til dem."* hun fortsætter: *"[...] Vi går også tit ture ned til Fruens Bøge eller omme bag ved motorvejen. Der er et lækkert grønt område."*

Netop Fruens Bøge og skovområdet bag motorvejen, som begge er større sammenhængende naturområder, går igen hos flere af de unge mennesker. To unge piger i Dalum-centret fortæller; *"Altså over på den anden side af motorvejen og så går man til højre og så ligger der noget skov nede for enden. Der er rigtig hyggeligt derovre [...] det er sådan en oase midt i byen."*

Her bliver naturen, som bl.a. er forbundet med fred og ro, fremhævet som et sted der bliver sat særligt pris på. En ung kvinde udtrykker det for eksempel sådan her: *"For mig er det i hvert fald at der er grønt og stille og ikke busser og toge og sådan. Så grønne områder ligesom Fruens Bøge, der er dejligt at være."* En anden ung pige har en lignende opfattelse: *"Jeg føler at man er sådan lidt væk fra byen når du er ude i skoven, så kan du slappe lidt af. Men det er meget rart at man kan gøre begge ting, altså så du både kan være i byen og føle at du er i centrum-agtig og så komme ud og få lidt ro."* Naturområder her bliver altså set som steder hvor man kan koble af og få en 'pause' fra byens larm uden at skulle tage langt væk. Det er altså ikke kun den positive oplevelse af at tage ud i naturen, der bliver sat pris på, men også at man

stadigvæk er tæt byen og det byliv der også spiller en vigtig rolle i ens sociale liv. Selvom naturområderne og udendørsaktiviteter bliver tillagt stor værdi, er de selvfølgelig ikke lige attraktive hele året og på alle tidspunkter af døgnet. Som en ung kvinde der selv sætter pris på at færdes i naturen siger: *"Nede ved skovsøen, der kan jeg godt lide at være – om sommeren i hvert fald [griner]"*.

Et par drenge ved Kold Collage i Hjallesø har dog noget sværere ved at nævne lokale steder hvor de mødes, eller er sammen med deres venner: *"[...] her i nærområdet mangler der lidt nogle steder. Der er jo Hjallesø Pubben, men ellers skal vi 'helt' ind til centrum."*

Drengene her søger ind mod Odense midtby, når de skal mødes og lave noget sammen da mødesteder i lokalområdet er meget begrænsede. Eftersom Hjallesø Pubben er et værtshus, er det heller ikke et sted alle kan mødes. Det kræver bl.a. at man er over 18 år og har pengene til at købe noget. Stedet bliver også nævnt i en mindre positiv sammenhæng. En ung kvinde der er studerende i byen siger f.eks. *"... værtshuset herovre (Hjallesø Pubben), der er tit ballade, så der kommer jeg ikke rigtigt – jeg synes det er utrygt."*

Flere giver samtidig udtryk for at midtbyen er langt væk, selvom den fysiske afstand ikke er mere end 4-5 km. En yngre kvinde fra Hjallesø fortæller ligesom drengene fra Kold Collage at hun oftest tager ind til midtbyen på grund af manglende steder at mødes, både uden- og indendørs. Manglen på steder hvor man kan mødes og være sammen med sine venner, samt flere sammenhængende grønne områder, var temaer der gik igen da de unge blev spurgt om de kunne forestille sig hvordan man kunne udbrede nogle af de gode kvaliteter, som områderne de nævnte besad, andre steder i bydelene.

### BØRNEFAMILIE MÅLGRIPPEN

I familiemålgruppen består respondenterne af personer bosat i enten Dalum eller Hjallesø. Fælles for personerne i denne målgruppe er at de er forældre til ét eller flere børn fra vuggestuealderen til børn i folkeskolens mellemtrin.

Der blev derfor igen valgt et målgruppenspecifikt spørgsmål som indgang til at forstå forskellige bykvaliteter og (u)specifikke steders betydning for familierne. Vi stillede her spørgsmålet: Hvis du/I skal ud af hjemmet med børnene en lørdag eller søndag formiddag, hvor tager du/I så hen her i området?

Her svarede mange forældre forskellige grønne områder. Særligt Skovsøen og skovområdet omkring Fruens Bøge gik igen. En gruppe kvinder med barnevogne ved Fruens Bøge forklarer bl.a. *"Jeg går mange ture med barnevognen her og bruger legepladsen herovre [ved skovsøen]. Jeg går generelt mange ture her ved Fruens Bøge, og ved Munke Mose og Dyreskuepladsen, men det ligger lidt uden for området [Dalum og Hjallesø]."* Hendes veninde forsætter: *"Vi bruger også den Fynske Landsby og Zoologisk Have."* Og tilføjer *"Det fede ved det her område er jo også at man kan gå igennem Zoologisk Have, uden at være i Zoologisk Have."*

Generelt har det, for de forældre vi har talt med, stor betydning at have mulighed for at komme ud i naturen. Både som aktivitet og som kontrast til midtbyen i Odense. En kvinde med mindre børn siger f.eks. om området omkring Fruens Bøge: *"Her føler du ikke at du er inde i byen. Det er helt klart et af de områder hvor du får mest natur i Odense. Der er så meget natur uden at du føler at du er midt inde i byen – det er rigtig rart. Også med søen dernede (Skovsøen) – det er dejligt med noget vand."* Hendes veninde, som selv bor i midtbyen, bruger også tit området og tilføjer: *"For vores vedkommende synes jeg at der inde i centrum mangler grønne områder og legepladser. Her er der natur, man kan få en is og lege på legepladsen. Så det er en god oplevelse man kan få her."*

Netop oplevelsen man får og de aktiviteter området tilbyder synes at gå igen som et vigtigt parameter hos flere forældre. Et forældrepar med en dreng i børnehaveralderen fortæller f.eks. *"Nu har vi jo en treårig dreng, så vi bruger rigtig meget den legeplads der ligger lige herovre. Inde i skoven er der også en labyrint man kan gå i, den bruger vi også rigtig meget. Vi kommer ikke så meget over på den anden side [skovstykket på den anden side af vejen], for der er ikke så mange aktiviteter."*

Det der gør netop dette område særligt attraktivt, både for de lokale familier og familier bosat andre steder i Odense, er i høj grad naturen og det 'afbræk' det giver for livet i byen, og de aktiviteter området tilbyder som tilsammen gør det til en god oplevelse for familien.

Vigtigheden af aktiviteter og det at kunne have en god oplevelse sammen bliver også nævnt af flere i forbindelse med biblioteket i Dalum. En kvinde siger f.eks. om biblioteket: *"Det er et helt vildt godt bibliotek. Især til børn. Jeg synes det er så dejligt. De har mange gode bøger, der er legetøj og gode afdelinger. Så det er bare et rigtig dejligt bibliotek."* Her er det, ligesom med skovområdet ved Fruens Bøge, ikke kun lokale familier der benytter området og de forskellige aktiviteter det tilbyder. En kvinde med tre børn i ladcykel foran biblioteket i Dalum fortæller: *"Vi tager faktisk meget rundt efter de forskellige aktiviteter. Vi tager også nogle gange ud til Tarup hvis de har nogle gode aktiviteter. Så vi kører gerne mellem de forskellige biblioteker, også for at støtte op om det de laver."* Kvinden og hendes familie bor selv i Odense midtby men tager gerne rundt forskellige steder i kommunen for at deltage i aktiviteter der interessante for børnene, f.eks. på biblioteket i Dalum.

Et andet aspekt, der bliver positivt fremhævet som en kvalitet ved området omkring Fruens Bøge, er måden det er forbundet med Odense midtby via stisystemer der løber gennem et større sammenhængende naturområde. Stisystemet følger Odense Å, og forbinder bl.a. naturområdet Munke Mose tæt på midtbyen med Skovsøen ved Fruens Bøge og løber gennem Odenses Zoologiske have.

En kvinde med et lille barn i barnevogn fortæller f.eks. *"Jeg vil sige at når jeg skal ind til byen eller til børnehaven, så går jeg altid langs Åstien i stedet for langs de store veje. Der er bare mere smukt og hyggeligt... skal jeg vælge mellem en stor vej og en lille vej, så tager jeg helst den lille sti. Når man er på barsel, har man selvfølgelig også tiden til det. Jeg skal jo ikke nå noget."* Hun fremhæver her omgivelsernes æstetiske kvaliteter der gør rejsen ind til midtbyen til en bedre oplevelse. Samtidig giver ruten også mulighed for en anden type af oplevelser undervejs. En anden kvinde, som også foretrækker at bruge stisystemet frem for de større veje, har en lignende opfattelse: *"Når jeg henter min datter i vuggestue, går vi altid ad Åstien hvor de har lavet sådan nogle sumpområder. Der bruger vi meget tid på at finde snegle og sådan noget, så det kan godt tage en time at gå hjem."*

Begge kvinder pointerer dog også at det er forbundet med et større tidsforbrug at gå langs åen fremfor at bruge andre transportmidler eller følge de større veje i stedet. Det vigtigste for disse familier er altså ikke nødvendigvis at komme hurtigst muligt fra A til B men i lige så høj grad kvaliteten og æstetikken af rejsen, og de oplevelser man kan få undervejs.

### DEN ÆLDRE MÅLGRUPPE

I målgruppen med ældre borgere er vigtigste udvælgelseskræterier at personerne er pensionister bosat i enten Dalum eller Hjallesø, og at de er mobile og på egen hånd kan bevæge sig rundt i byen, deltage i aktiviteter og tage del i de lokale fællesskaber. Indgangsspørgsmålet til denne målgruppe tog derfor udgangspunkt i netop dette. Interviewene med denne målgruppe blev derfor indledt med spørgsmålet: Deltager du i nogle af de forskellige aktiviteter, der foregår her i byen?

Til dette spørgsmål fik vi blandede svar. Vi snakkede både med ældre borgere der hverken gjorde eller ønskede at deltage i byens fælles aktiviteter og med andre som var faste besøgende ved tilbagevendende begivenheder. En ældre mand fra Dalum fortæller f.eks. *"Jeg kommer af og til nede på engen ved Fruens Bøge– nogle gange er der aktiviteter. Vi har jo tidligere haft Sankt Hans/midsommerfest på engen. Der kom jeg altid."* Sankthansbålet har de seneste år været præget af aflysninger pga. afbrændingsforbud og Corona-restriktioner men er en af de tilbagevendende begivenheder der bliver set frem til at deltage i. Det tilbagevendende aspekt bliver ligeledes nævnt af en ældre dame fra Dalum der fortæller at hun er meget glad for Odense blomsterfestival som har fundet sted hvert år siden 1999.

Det er dog ikke kun de større traditionsbundne begivenheder der bliver nævnt. En anden ældre mand er særlig glad for byens musikarrangementer. Han fortæller at: *"Vi har jo haft vores torsdags koncerter i Kongens Have – der var jeg fast gæst. Den er desværre blevet sparet væk. Det synes jeg er ærgerligt for jeg er lidt af en koncertmand."* Udover glæden ved musikken var det også den ugentlige aktivitet og det sociale samvær han satte pris på ved torsdagskoncerterne.

Et tema der gik igen hos de ældre borgere er muligheden for at komme ud i naturen og til grønne rekreative områder. Her var det for de fleste et vigtigt parameter at området er inden for kort afstand af deres hjem. En ældre dame fra Hjallesø fortæller f.eks. *"Jeg går mest bare ned af stisystemerne hvor jeg bor... Der er der et fint område med lidt skov og lidt sø og sådan. Så det er egentligt udmærket."* Et ældre ægtepar fra Dalum fortæller at de mest bruger deres egen have da den er lige uden

for døren, men også at de sætter pris på at komme ud i naturen: *"Vi har jo også Tusindårsskoven og golfbanen – der går vi somme tider tur. Der er jo natur og skov, og det er i god afstand fra vores hjem... Der kan vi gå over til, eller skal vi køre i forhold til hvor vi bor. Der er jo ellers ikke noget skønnere end nede ved skovsøen. Det er noget af det smukkeste herude. Man så skal vi køre og parkere. Vi er jo blevet gamle, så det er bedst, at vi kan gå."*

For flere af de ældre borgere har afstanden, og hvor let tilgængelige de grønne områder er, betydning for hvilke områder de bruger. Selvom det ældre ægtepar har mulighed for at tage bilen til naturoplevelser ved f.eks. Fruen Bøge, er det at køre og finde parkeringsplads forbundet med noget besværligt og føles derfor ikke tilgængeligt på samme måde som når det er inden for gåafstand. Udover at de grønne områder skal være lette at komme til, har det for flere også betydning at der er liv og mennesker på tværs af generationer i byens grønne områder. En ældre mand fremhæver f.eks. hvad han mener er en vigtig kvalitet: *"Den familiære stemning kan jeg godt lide. Der er unge mennesker der sidder og nyder en øl, der er familier og børn der løber rundt og leger."* Det at besøge byens grønne områder kan altså, udover at opleve naturen, også være en måde at føle sig som en del af byens fællesskab.

## PERSONAS

Baseret på præsentationen af den unge målgruppe, børnefamilie målgruppen og den ældre målgruppe, har vi sammensat tre personaer som repræsenterer en samlet fortælling for hver enkel målgruppe.

"Jeg elsker at være sammen med mine v  
men der er ikke altid et oplagt sted at mø  
specielt når det er dårligt vejr eller for kol  
være ude"

"Med en travl hverdag er det vigtigt for mig at kunne have nogle gode og hyggelige oplevelser med mine børn og kæreste tæt på, hvor vi bor"

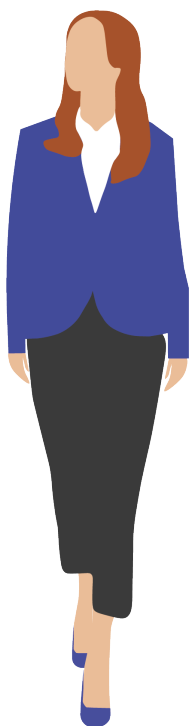
**Navn:** Camilla

**Alder:** 34 år

**Beskæftigelse:** Journalist på TV2

**Hverdagsliv:** Camillas bor med sin kæreste og deres to børn. Hendes hverdagsliv er bundet op på hendes børns hverdagslivsbehov og at få hverdagen til at gå op

Camilla er 34 år og bor med sin kæreste Rasmus (36 år) og deres to børn Theo (5 år) og Alma (3 år) i et hus i Dalum. Camilla arbejder på TV2, og hun er rigtig glad for sit arbejde, men jobbet som journalist kræver også meget af hendes tid og som mor til en 5- og 3-årig er tiden knap. For hende handler hverdagslivet om at få det til at køre rundt, være en god mor og en god kæreste. Hun får altid dårlig samvittighed over at hente sine børn sent fra børnehaven, men hun er taknemmelig for at Rasmus har fleksible arbejdstider så Theo og Alma ikke altid er de sidste børn der bliver hentet. Camilla elsker weekenderne, for der kan hun bruge al sin tid sammen med sine børn og Rasmus. Hun elsker specielt at gå ture med sin familie lørdag morgen før byen er stået op. Der er så mange skønne grønne områder hvor de bor, og Camilla nyder at være så tæt på naturen. Camilla vælger altid at gå til de grønne områder hvor der er aktiviteter for hendes børn, for så ved hun at de er underholdt. Hun elsker at se sine børn lege sammen, og hvis de f.eks. er på en legeplads, så er de gode til at finde på lege sammen. Hun gad godt at der var flere aktiviteter for hendes børn i nærområdet så de kunne lave forskellige ting og ikke altid besøge den samme legeplads.



Ill. 14  
Personafigur: Camilla



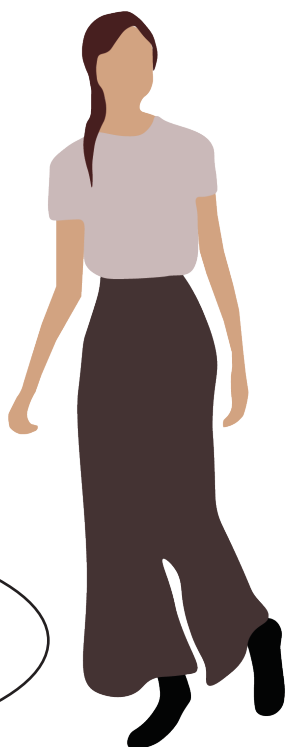
**Navn:** Laura

**Alder:** 19 år

**Beskæftigelse:** går på HTX i Hjallesø og bor på kollegie.

**Hverdagsliv:** Laura bor på kollegie i Hjallesø og er derfor ikke afhængig af andres hverdagsliv. Hun har dermed frihed til at kunne agere ud fra sine egne behov. Hendes hverdagsliv bygger på at indgå i socialt fællesskab med venner.

Laura er 19 år og går i 3.g på Kold Tekniske Gymnasium i Hjallesø og bor på et kollegie ikke langt derfra. Hun valgte at flytte fra Ringe, hvor hendes forældre bor, til Hjallesø og starte på HTX for to år siden da hun godt vil bo et sted som både rummer storby med butiksliv og cafeer og samtidig være tæt på natur og fredelige grønne områder. Laura kan godt lide at bo på kollegie for hun kan gøre præcis hvad hun har lyst til og skal ikke fortælle om hun er hjemme til aftensmad eller blive uvenner med nogen over at hun ikke rydder op på sit værelse. Dog er det kommet bag på hende hvor dyrt det er at skulle betale for alting selv. Det vigtigste for Laura er at være sammen med sine venner. Hun har fået en del nye venner igennem gymnasiet, men flere af hendes veninder fra Ringe er også flyttet til Odense, og dem ses hun også tit med. Om sommeren kan Laura godt lide at mødes med sine venner i de store grønne områder og sidde på nogle tæpper i solen og drikke kaffe eller en øl, men når det er dårligt vejr, eller det bliver for koldt til at være ude, mangler Laura og hendes venner steder at mødes. Enten mødes de hjemme hos hinanden, men der er meget trangt på deres kollegieværelser, og de kan ikke altid overskue at sidde i fællesarealerne hvor de andre på kollegiet også er. De mødes også ofte på en cafe eller en bar, men Laura er på SU og i længden bliver det er ret dyrt at skulle betale for kaffe eller øl bare for at sidde et sted med sine venner.



venner,  
des –  
dt til at

III. 15  
Personafigur: Laura

*"Det er så skønt at bo i vores lille by i byen hvor det meste af det vi skal bruge i hverdagen er forholdsvis tæt på - men vi bliver jo også ældre"*

**Navn:** Niels

**Alder:** 76 år

**Beskæftigelse:** Pensioneret skolelærer

**Hverdagsliv:** Niels bor med sin kone i et hus i Dalum. Da Niels er pensioneret, har han tid til at dyrke sine hobbyer, gå ture, deltage i sociale fællesskaber og være en stor del af sine børn og børnebørns hverdag.

Niels er 76 år og bor med sin kone Inge i deres parcelhus i Dalum, og der har de boet i 47 år. Niels og Inge valgte netop at købe dette hus i sin tid da huset ligger tæt på den folkeskole som de begge underviste på før de blev pensioneret. De er begge glade for at bo tæt på grønne områder og butiksgaden i Dalum hvor de kan få alt det de har behov for i deres hverdag. Niels ser Dalum som 'en by i byen', og han kan rigtig godt lide det lokale fællesskab og være tæt på naturen. Niels er en del af mange sociale kredse. Han er bl.a. meget aktiv i det lokale foreningsliv som frivillig i Dalum boldklub hvor hans to af hans børnebørn spiller, han synger i kirkekoeret hver tirsdag og så spiller Inge og ham bridge hver torsdag sammen med deres venner. Niels nyder at have sine børn og børnebørn tæt på, og han værdsætter at være en stor del af hans børnebørns hverdag ved at hente dem fra skole og hjælpe til med at passe. For nogle år siden blev Inge opereret i hoften, og siden da har hun været dårligt gående. Derfor kører Niels dem rundt når de skal handle ind, gå en tur i skoven eller besøge deres børn og børnebørn. Niels er dog bekymret for hvor mange år han kan blive ved med at have bilen og hvad de skal gøre når han ikke er i stand til at køre dem rundt længere.



III. 16  
Personafigur: Niels

A map of Ballerup Kommune showing the S-tog line and station locations. The map is oriented with North at the top. A dashed line represents the S-tog line, running from the left towards the right. Two stations are marked with red squares containing a white 'S': 'Kildedal st.' and 'Måløv st.'. A blue arrow points from the left towards the 'Kildedal st.' station, labeled 'Mod Frederikssund'. The map shows a dense urban area with many buildings and streets. A dark blue outline highlights the boundary of Ballerup Kommune.

Mod Frederikssund

Kildedal st.

Måløv st.

## BALLERUP KOMMUNE

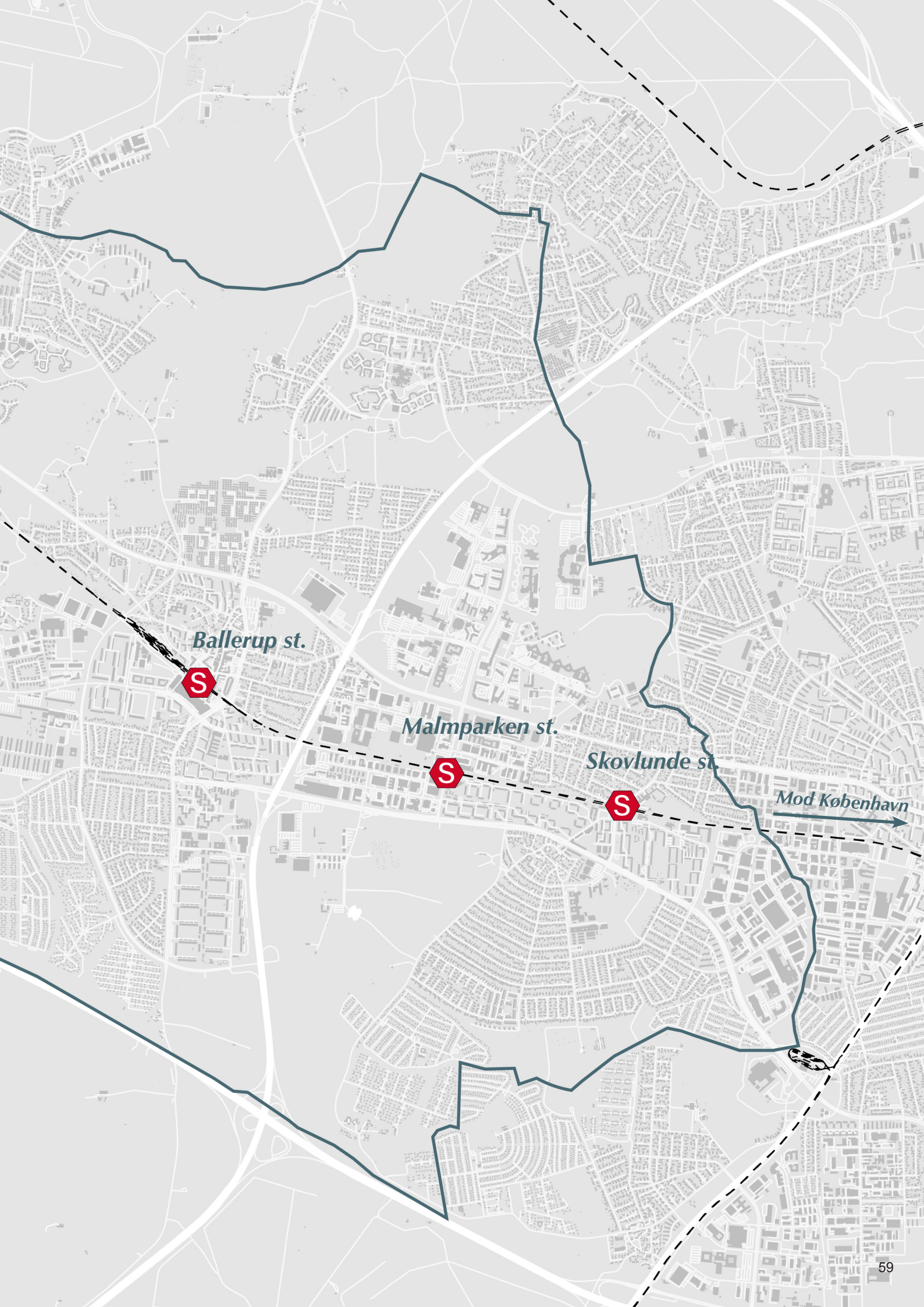
Ballerup Kommune er en del af Storkøbenhavn og er beliggende ca. 15 km nordvest for København (i fugleflugt) og grænser op til Albertslund, Glostrup, Herlev, Furesø og Egedal Kommune. Ballerup Kommune har et indbyggertal på 50.039 (pr 1 januar 2023) Efter anden verdenskrig begyndte hovedstadsområdet at vokse efter fingerplanens principper. Intentionen var at begrænse byspredningen til sammenhængende områder i såkaldte 'fingre' og strukturere byudviklingen med trafikale infrastrukturer. Byvæksten og centerdannelsen skulle ske langs veje og S-togbaner som udgår fra Københavns centrum. Mellem fingrene skulle der være grønne områder hvor der ikke måtte bygges permanent, og hvor borgere kunne få dækket deres rekreative behov. Forstæderne blev planlagt efter et funktionalistisk planideal der adskilte og fragmenterede forskellige funktioner som den overordnede struktur.

Ballerup Kommune består af de tre byområder, Skovlunde, Ballerup og Måløv, der hver huser en togstation på S-togsnettets 'Frederikssundsbanen'. Ballerup og Måløv blev stationsbyer allerede i 1879, men det var først efter at S-togsnettet blev tilknyttet i 1949 at der skete en stor befolkningstilvækst. På 25 år (fra 1945 til 1970) steg indbyggertallet fra 5.242 til 50.673. Der blev udlagt store områder til nye boliger i Ballerup Kommune og nye virksomheder, som IKEA, Løvens Kjemiske Fabrik (i dag LEO Pharma A/S) og Toms Fabrikker, etablerede sig i kommunen i efterkrigstiden hvor erhvervsområdet Lautrupparken også blev opført. Ballerup har i længere tid været kommunens største byområde hvor en række vigtige by-funktioner er placeret. I dag har kommunen fem S-tog stationer (se ill. 01) og ønsker at udvide omfanget af de stationsnære områder ved at indføre en højklasset busbetjening gennem Lautrupgård for at kunne udvide omfanget af erhvervs-ejendomme i stationsnære områder. Ballerup station har en central beliggenhed i Ballerup bymidte og i forlængelse af stationsforpladsen finder man både gågaden (Centrumgaden) og Ballerup Centret. I 2018-2020 gennemgik stationspladsen en transformation som en del af projektet 'Kickstart Forstaden version 2.0' som har skabt en ny ankomst og byliv i bymidten. Dog er meget af Ballerups bystruktur stadig bildomineret og bærer præg af den funktionsopdelte struktur fra efterkrigstiden.



III. 17

Kort over Ballerup Kommune



*Ballerup st.*



*Malmparken st.*



*Skovlunde st.*



*Mod København*

## POLITISKE STRATEGIER

Kommunalbestyrelsen i Ballerup Kommune vedtog i 2017 Vision 2029 som skulle sætte den bæredygtige retning for byens udvikling og bl.a. sikre Ballerup som en førende erhvervsby. I 2023 blev klima sat øverst på den politiske dagsorden med vedtagelsen af en ny klimapolitik og tilhørende klimahandleplan, som en del af DK2020 projektet. Med klimahandleplanen skal nødvendige klimatiltag iværksættes og implementeres, så Ballerup kan opnå en CO2-reduktion på 85 % i 2030 målt i forhold til 1990 samt netto 0 CO2-udledning i 2045. Mens denne rapport er udarbejdet, er kommunalbestyrelsen i gang med at vedtage en nye planstrategi der skal understøtte dette arbejde. I denne rapport har vi valgt at tage udgangspunkt i fire af de rapporter som Ballerup Kommune har udarbejdet inden (Kommuneplanen og Vision 2029) og mens dette arbejde udføres (Planstrategien og Klimahandleplanen), samt et konkret initiativ (Borgermillionen).



III. 18

Hierarki over de politiske planer i Ballerup Kommune

### BALLERUP KOMMUNEPLAN 2020

Ballerup Kommuneplan 2020 står over for en fuld revision med en række større ændringer. Den nye kommuneplan skal bl.a. afspejle den kommende Planstrategi 2023, der ikke er endeligt vedtaget, og Ballerups Klimapolitik 2023 der også ligger til grund for kommunens Klimahandleplan 2023. Det forventes altså at de politiske ambitioner fra kommunens Vision 2029, den nye klimapolitik og den kommende planstrategi vil blive konkretiseret i den fysiske arealplan, så de kan udmøntes i praksis. Kommuneplanen 2020 indgår kun i begrænset omfang i denne analyse da fokus har været på at kortlægge de seneste politiske visioner og ambitioner.

Det kan dog ses at ambitionen om at fremme aktiv transport er et tilbagevendende tema. Ballerup Kommune har f.eks. siden 2010 deltaget i projektet 'Moving People' der har fokus på at ændre transportadfærd hos pendlere og borgere i kommunen. Det samme gør sig gældende for målet om at sikre god kollektiv transport med nem adgang og et veludbygget stinet for gående og cyklende.

Derudover er der i kommuneplanen fra 2020 fokus på at skabe diversitet i boligudbud, funktioner og kultur og muligheder for at alle kan deltage i både formelle og uformelle fællesskaber. Også bymidtens rolle som et naturligt samlingspunkt hvor bylivet er centreret omkring er videreført i den kommende planstrategi, ligesom ambitionen om at natur og grønne områder er helt tæt på borgerne i deres hverdag.

### VISION 2029

Vision 2029 er kommunalbestyrelsen overordnede vision for hvordan livet som borger i Ballerup Kommune skal se ud i år 2029 og sætter dermed den politiske retning for udviklingen af Ballerup Kommune. Visionen blev vedtaget i 2017, og dens indhold skal indtænkes og afspejles i kommunens fremtidige politikker, strategier og planer. Ballerups Vision 2029 er bygget op omkring fem følgende temaer:

- Ballerup – vi skaber fremtiden sammen
- Ballerup – åben for nye idéer
- Ballerup – en stærk uddannelsesby
- Ballerup – en grøn by i balance
- Ballerup – en førende erhvervsby

Visionen beskriver kommunalbestyrelsens ønske om at gøre Ballerup til en kommune hvor man i fællesskab, og på tværs af institutioner, foreninger og erhverv, skaber fremtiden og de gode løsninger der gør Ballerup et godt sted at bo for alle byens borgere. Kommunens kultur-, og fritidsliv skal danne rammerne om stærke fællesskaber der kan involvere og engagere borgerne i byens udvikling. Netop partnerskaber og inddragende planlægningsprocesser er noget der har været langt særligt vægt på i de byer der allerede arbejder med at implementere 15 minutters byen.

Derudover skal Ballerup være en kommune hvor alle borgere har mulighed for at leve gode sunde liv med forskellige bymiljøer og naturen helt tæt på. De grønne rammer, gode institutioner, uddannelsessteder og et rigt kultur- og fritidsliv skal gøre Ballerup til et sted hvor man ikke bare arbejder men også vælger at slå sig ned, bo og stifte familie.

Samtidig ønsker Ballerup at indtage en position som en af landets mest innovative kommuner, der gennem dialog og åbenhed overfor nye ideer kan skabe de bedste rammer for iværksætteri og erhvervsliv. Det skal tilsammen gøre Ballerup til en førende erhvervsby og en integreret del af hovedstadsområdet.

### PLANSTRATEGI 2023

Den nye Planstrategi 2023 for Ballerup Kommune er (under udarbejdelsen af denne rapport) endnu ikke endeligt vedtaget. Der tages derfor udgangspunkt i det udkast der blev offentliggjort i oktober måned 2023. Der kan derfor være både ændringer og tilføjelser der ikke er taget højde for i denne rapport.

Planstrategi 2023, som tager afsæt i kommunalbestyrelsens Vision 2029, udgør den overordnede ramme for den fysiske planlægning og udvikling af Ballerup Kommune. Strategien skal samtidig sikre at den fysiske planlægning understøtter kommunens nye klimapolitik og klimahandleplan fra sommeren 2023. Som tidligere nævnt er Ballerup beliggende i hovedstadsområdet og en del af fingerplanen. Der skal derfor, udover den almindelige lovgivning gældende for den kommunale planlægning, også tages højde for de overordnede nationale rammer i fingerplanens bestemmelser, principper og arealudpegning.

Planstrategi 2023 er inddelt i tre overordnede temaer med tilhørende fokuspunkter:

#### Byudvikling i balance:

Det forventes at Ballerup vil opleve en befolkningstilvækst på godt 9.000 nye borgere frem mod 2036. Fokus er derfor på at prioriterer byudviklingen så udbuddet af nye boliger balanceres med kapaciteten i offentlige services, f.eks. daginstitutioner, skoler og uddannelsesinstitutioner. Størstedelen af den planlagte byudvikling vil foregå i Kildedal hvor der anlægges en ny by omkring Kildedal Station. Derudover er der en større byudvikling i gang på Baltorplænen der skal omdannes til en ny bydel centralt placeret ved Ballerup Station og Ballerup Centret. Man ønsker at fremme mangfoldighed og diversitet i byen og boligudbuddet ved at tage stilling til hvilke boligtyper, boligformer og boligstørrelser der opføres ved nybyggeri. Det skal f.eks. være nemmere for borgere at blive boende i deres lokalområde når livssituation og boligbehov ændrer sig. Derudover prioriteres det at den generelle byudvikling understøtter virksomheder og erhvervsliv og fortsat sikrer Ballerups position som en førende erhvervskommune.

#### Grøn, sund og levende kommune:

I Ballerup Kommune anerkender man naturen og de grønne områders vigtige rolle for borgernes fysiske og mentale sundhed. Man ønsker derfor at fremme biodiversitet og naturkvaliteten samtidig med at det indtænkes i kommunens klimatilpasning. Flere træer kan f.eks. være med til at forbedre det lokale mikroklima, og regnvandsopsamling kan skabe rekreativ merværdi. Derudover ønsker man at naturen skal være tæt på (maks. 500 meter) hvor folk bor og indtænkes i nye boligområder samtidig med at der sikres god adgang til de grønne områder ved at udbygge og forbedre stinettet. For at sikre at de lokale bymidter kan skabe rammerne om et levende byliv, skal de løbende styrkes og tilpasses. Det foreslås bl.a. at offentlige bygninger og byrum kan tilpasses med fleksible og multifunktionelle anvendelsesmuligheder så de bedre kan afspejle brugernes behov. Den sundhedsmæssige værdi af natur og grønne områder, og derfor også adgangen til dem, er ligesom multifunktionel brug af bygninger og byrum et vigtigt element i 15 minutters byens principper for at forbedre den generelle livskvalitet i byen.

#### Bæredygtig transport:

Som det er tilfældet de fleste steder i landet, er transport, også i Ballerup, forbundet med en væsentlig del af kommunens CO<sub>2</sub>-udledning. I Ballerup står transport for knap en tredjedel af de samlede udledninger. Ændringer i mobilitetsadfærd og en større andel af bæredygtig mobilitet er derfor nødvendigt for at opnå kommunens mål om en 85% reduktion i 2030.

Man ønsker i kommunen at fremme aktiv grøn mobilitet ved at fokusere på trafik-sikkerhed og tryghed, særligt omkring institutioner, skoler og fritidstilbud, hvor det også undersøges om der kan laves bilfri zoner eller cykelgader. Et greb som man, med stor succes, har arbejdet med i Paris og Bogotá som en del af 15 minutters byen. Samtidig vil man undersøge om lokale hastighedsbegrænsninger er i overensstemmelse med områdets anvendelse. Derudover vil man udbygge stinettet så der skabes bedre forbindelser til den kollektive transport, herunder en mulig BRT-løsning (Bus Rapid Transit) langs Ringvej 4. Kørsel i elbil og delemobilitetsløsninger skal fremmes ved at stille krav om ladeinfrastruktur og øremærkede parkeringspladser i fremtidige lokalplaner.

#### KLIMAHANDLEPLAN 2023-2050

Ballerup Kommune vedtog i 2023 en ny klimapolitik med tilhørende klimahandleplan som en del DK2020 projektet som alle danske kommuner nu har tilsluttet sig. Klimahandleplanen er udviklet i samarbejde med over 300 lokale aktører og viser hvilke klimamålsætninger kommunen har valgt at prioritere og hvordan de konkret skal bidrage til at opnå en CO<sub>2</sub>-reduktion på 85% i 2030 og klimaneutralitet i 2045. En af styrkerne ved en DK2020 klimahandleplan er at der tænkes på tværs af sek-

torer hvilket kan gøre synergieffekter og merværdi ved forskellige tiltag tydelige. Ballerups Klimahandleplan er bygget op omkring følgende syv spor hvoraf de største CO2-reduktioner skal findes inden for energi, transport og cirkulær økonomi:

- Lederskab, politisk såvel som administrativt
- Fællesskaber
- Energi
- Transport
- Cirkulær økonomi
- Klimatilpasning og natur
- Klimakommunikation

Af de mest relevante tiltag der påvirker den fysiske planlægning med relation til 15 minutters byen, kan bl.a. nævnes at de vil undersøge muligheden for at stille klimakrav i kommune- og lokalplaner. Samtidig skal der udarbejdes en ny naturplan der skal sikre en sammenhængende planlægning af klimatilpasning, natur og biodiversitet, herunder øget bynatur i form af træplantning på både private og kommunale arealer.

Inden for transportområdet ønsker man at fremme aktiv grøn mobilitet og især få flere til at cykle på de korte distancer. Stisystemet skal forbedres og udbygges, og det skal være mere trygt, særligt for børn, at færdes på cykel. Derfor er områder omkring skoler og institutioner en prioritet hvor bl.a. muligheden for bilfri zoner skal undersøges. En mulig BRT-forbindelse skal styrke den kollektive transport og gøre den mere attraktiv for ind- og udependlere. Derudover skal delebilsløsninger fremmes ved bl.a. at reservere parkeringspladser til formålet og sikre god opkobling til kollektiv transport, større arbejdspladser og boligforeninger. En mulig løsning er at kommunens biler kan indgå i en ordning uden for den normale åbningstid. Der er altså inden for transportområdet fokus på at forbedre forholdene for aktiv grøn mobilitet og styrke forbindelserne med kollektiv transport med opkobling til delemobilitetsløsninger.

### INITIATIV: BORGERMILLIONEN

Ballerup Kommune har afsat 1.000.000 kr. til borgerdrevne projekter i kommunen som skal skabe fællesskaber og naturforbedring. Pengene bliver fordelt til projekter i de fire bydele: Ballerup Nord, Ballerup Syd, Skovlunde og Måløv. Borgernes skal



præsentere deres ideer på borgermøder fordelt i de fire bydele og herefter bliver pengene fordelt på dialogmøder hvor borgerne samarbejder om hvordan pengene skal fordeles. Vinderne har resten af 2023 og 2024 til at realisere projekterne. Tidligere vindere har bl.a. fået penge til at etablere en bæredygtig legeplads i Måløv, discgolfbane i Skovlunde Bypark, en 'vild' vej i Nyvangen, et frivilligt naturformidler-korps og en naturpark i Lundegården Vest.

Alle syv indsendte projekter er i 2023 blevet godkendt og skal dele Borgermillionen. Initiativet er taget med her da ideen med at øremærke penge til borgerdrevende projekter er en konkret måde at give borgerne direkte indflydelse på byens udvikling. Et lignende initiativ findes i Paris arbejde med 15 min byen, og de har gennem dette initiativ skabt værdi for borgerne i de lokale kvarterer.

#### OPSAMLING PÅ POLITISKE STRATEGIER FOR BALLERUP KOMMUNE

Samlet set arbejder Ballerup Kommune mod at skabe en bæredygtig, levende og inkluderende by og ønsker at "... udvikle kommunen under hensyntagen til det klimaaftryk, som vi sætter, og den natur som vi påvirker" og "... fremme det gode hverdagsliv for de mennesker, der lever, arbejder og uddanner sig i Ballerup Kommune." Man ser i Ballerup Kommune, naturen og de grønne områder som en vigtig del af borgernes fysiske og mentale sundhed. Man ønsker derfor at bringe naturen helt tæt på borgerne og fremme biodiversitet og naturkvaliteten samtidig med, at det indtænkes i kommunens klimatilpasning. På samme måde skal kommunens kultur-, og fritidsliv skal danne rammerne om stærke fællesskaber, der kan involvere og engagere borgerne i byens udvikling og grønne omstilling.

Kommunen har en ambition om at fremme aktiv grøn mobilitet ved at fokusere på trafiksikkerhed og tryghed, særligt omkring institutioner, skoler og fritidstilbud og styrke forbindelserne med kollektiv transport med opkobling til delemobilitetsløsninger. Man ønsker derudover at fremme mangfoldighed og diversitet i byen og boligudbuddet ved at tage stilling til hvilke boligtyper, boligformer og boligstørrelser, der opføres ved nybyggeri. Det skal f.eks. være nemmere for borgere at blive boende i deres lokalområde, når livssituation og boligbehov ændrer sig. Derudover prioriteres det, at den generelle byudvikling understøtter virksomheder og erhvervsliv og fortsat sikrer Ballerups position som en førende erhvervskommune.

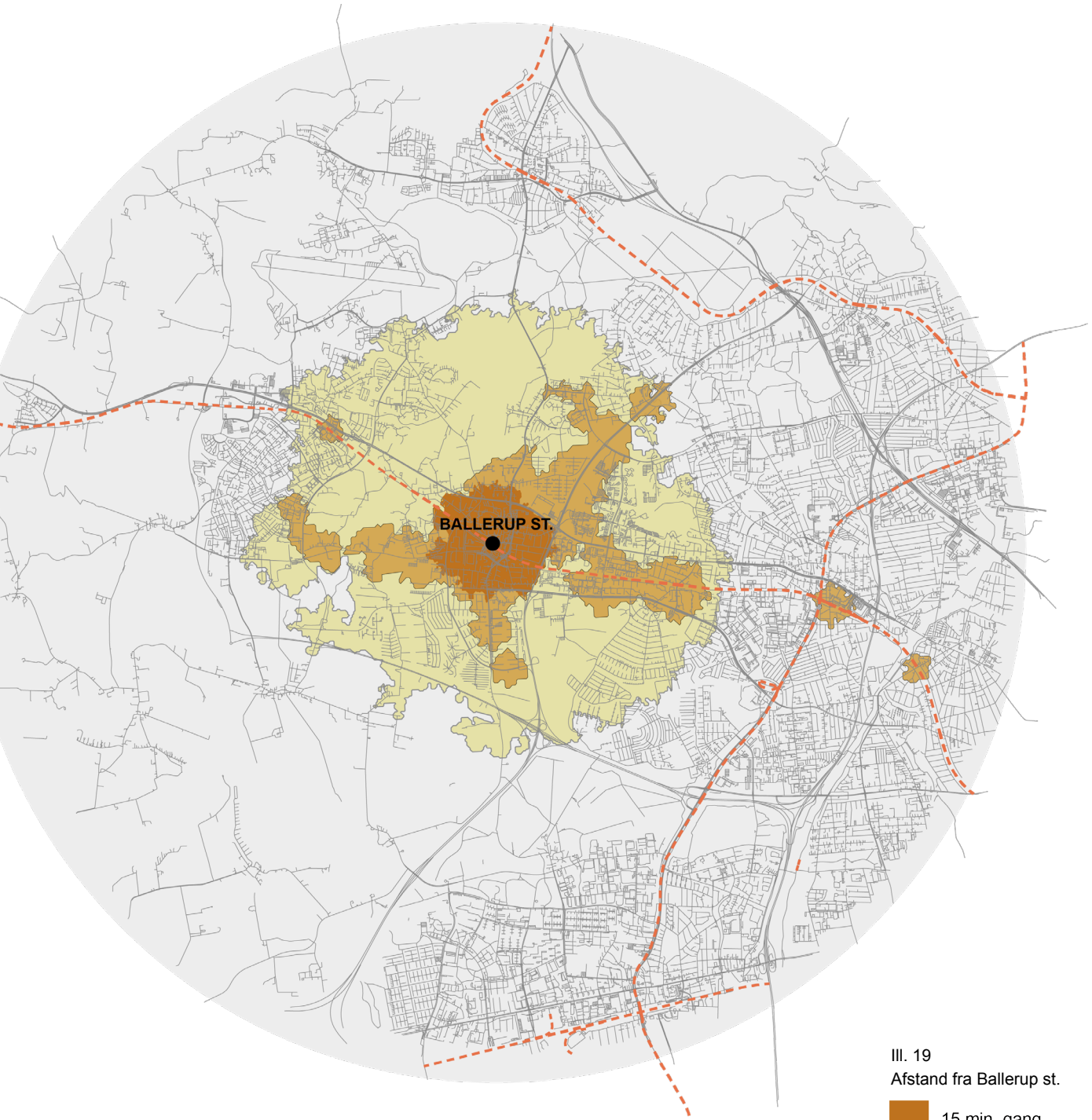
## RUMLIGE FORHOLD

Vi viser i dette afsnit hvordan man kan kortlægge byens rummelige forhold i Ballerup med udgangspunkt i 15 minutters byen. Dette er blot et udsnit af hvad der kan medtages af data og skal derfor ses som et eksempel på hvordan der kan arbejdes med kortlægning.

### 15 MINUTTERS DISTANCE





Isokron-kortlægning er et vigtigt element i arbejdet med 15 minutters byen, da det visuelt illustrerer afstanden til hverdagsfunktioner i tid frem for afstand. Kortet viser den tidsmæssige radius for Ballerup st.. Kortlægningen tager udgangspunkt i 15 minutter, men samme analyse kunne sagtens udføres med f.eks. 20 eller 10 minutter. De 15 minutter er dog valgt da man på 15 minutter kan nå det meste Ballerup Kommune og via kollektiv transport kan komme helt til Københavns Kommune, som kortet (ill. 19) viser.

Isokron-kortlægningen viser at man på 15 minutters gang fra Ballerup st. kan komme rundt i Ballerup bymidte og dermed kan tilgå de funktioner som bymidten tilbyder. Det er også muligt at nå de omkringliggende boligkvarterer, Ballerup Rådhus og området hvor uddannelsesinstitutionen NEXT ligger indenfor de 15 minutter. Derudover kan man lige akkurat komme ind i industri kvarteret indenfor den tidsmæssige radius på 15 minutter til fods. På cykel kan man komme væsentlig længere på 15 minutter fra Ballerup St., og kortet illustrerer at man kan afdække hele Ballerup og komme til Skovlunde, Egebjerg og Måløv. Kortet viser også at man på en 15 minutters cykeltur kan tilgå en del af de store grønne områder som Ballerup besidder. Fra Ballerup st. kan man via S-tog og busser komme langt med kollektiv transport på 15 minutter. Kortet illustrerer at man kan komme til Husum st. og Islev st., som er en del af Københavns Kommune, indenfor 15 minutter da S-togslinjen betjener disse stationer. Derudover kan man med kollektiv transport komme rundt i det meste af Ballerup Kommune, og det er desuden muligt at komme til Herlev, Værløse og Veksø indenfor 15 minutter.



III. 19

Afstand fra Ballerup st.

-  15 min. gang
-  15 min. offentlig transport
-  15 min. cykel
-  Jernbane



III. 20  
Kort over funktioner i Ballerup

- Fornøjelse
- Omsorg
- Lære
- Forsyne
- Arbejde
- S S-tog

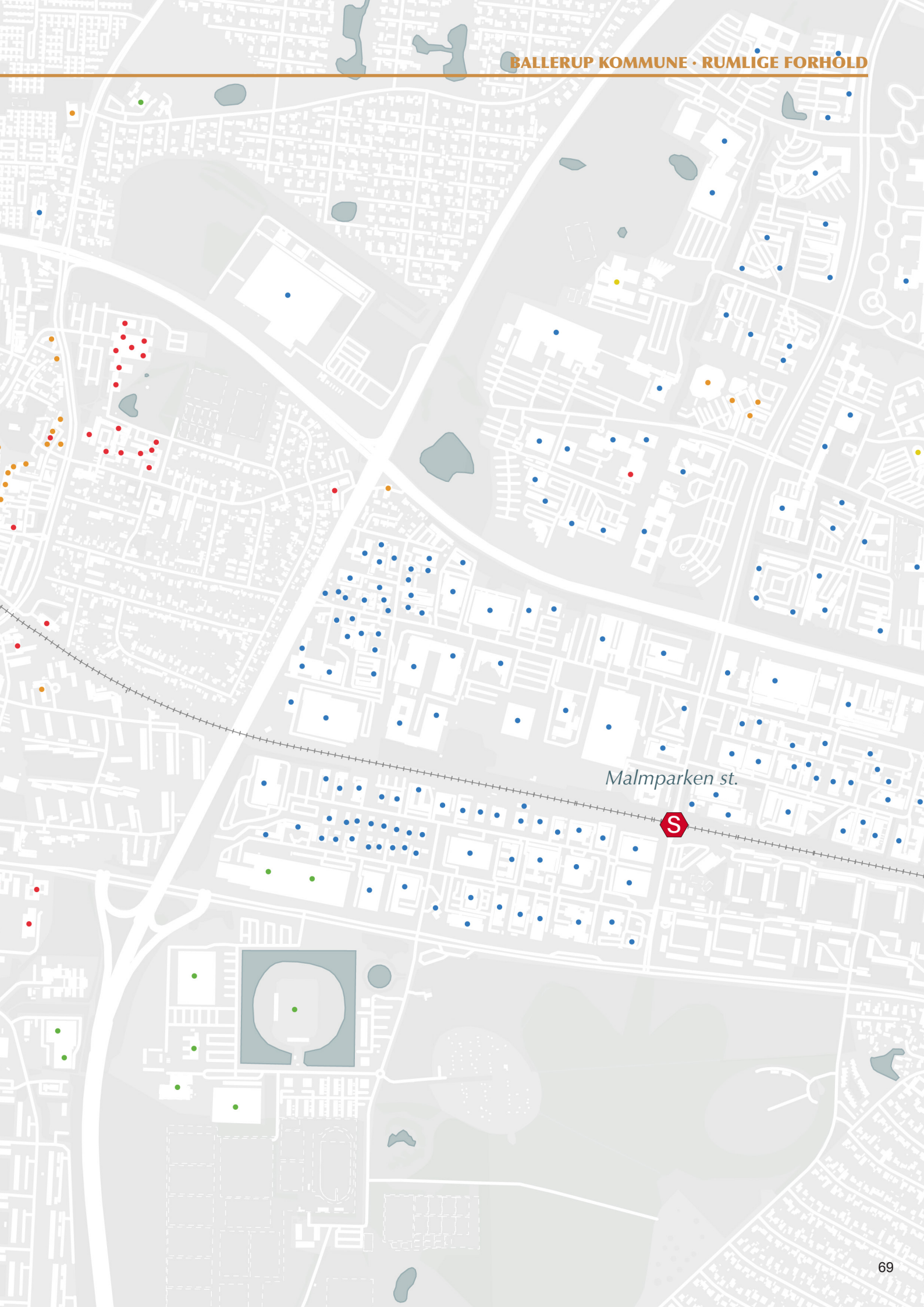


Skala: 1:10.000



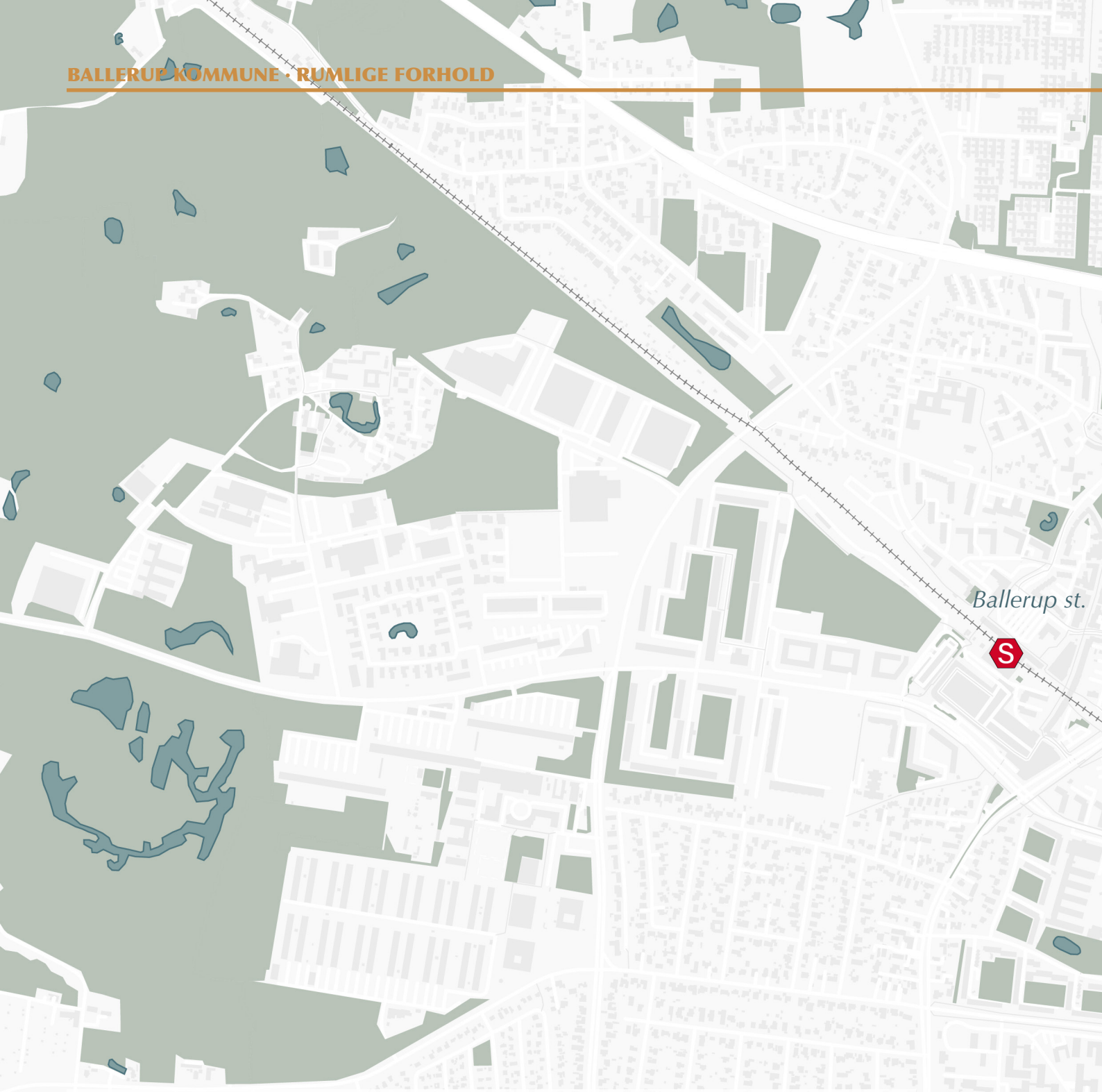
### FUNKTIONER

Fordelelsen af de fem funktioner: Fornøjelse, omsorg, lære, forsyne og arbejde kan ses på illustrationen, ill. 20. Ballerups bystruktur er, grundet planlægningen af byen i efterkrigstiden, meget funktionsopdelte, hvilket tydeligt ses på funktionskortet. Samtidig er de opdeltede funktioner centraliseret i bestemte områder. Ballerup består af store boligområder uden mange andre funktioner end beboelse, hvilket ses på ill. 20 både nord og syd for bymidten. Ballerup bymidte er placeret ved Ballerup st. og består af en gågade og et indkøbscenter hvor de fleste af Ballerups 'forsyne'-funktioner også er placeret. Øst for bymidten ligger Lautrupparken og Industriparken som er erhvervsområder hvor flere store virksomheder er placeret, og derfor består funktionerne primært af arbejdspladser. Der er dog også nogle 'lære'-funktioner i Lautrupparken da der både ligger et gymnasium og et campusområde for DTU. Syd for erhvervsområderne ligger 'Ballerup Idrætsby' hvor en gruppe 'fornøjelse'-funktioner er placeret, heriblandt Ballerup Super Arena og andre sportsfaciliteter. Der er to grupperinger af 'omsorg'-funktioner som består af et psykiatrisk hospital, der ligger syd for Ballerup st., samt Ballerup Rådhus, der ligger nord for stationen i forbindelse med bymidten. Vest for Ballerup st. ligger der nogle 'lære'-funktioner som består af NEXT-uddannelsesintuitioner. Vest for dette ligger et mindre erhvervsområde hvor der også er en del 'arbejde'-funktioner.



Malmparken st.









### GRØNNE OG BLÅ OMRÅDER

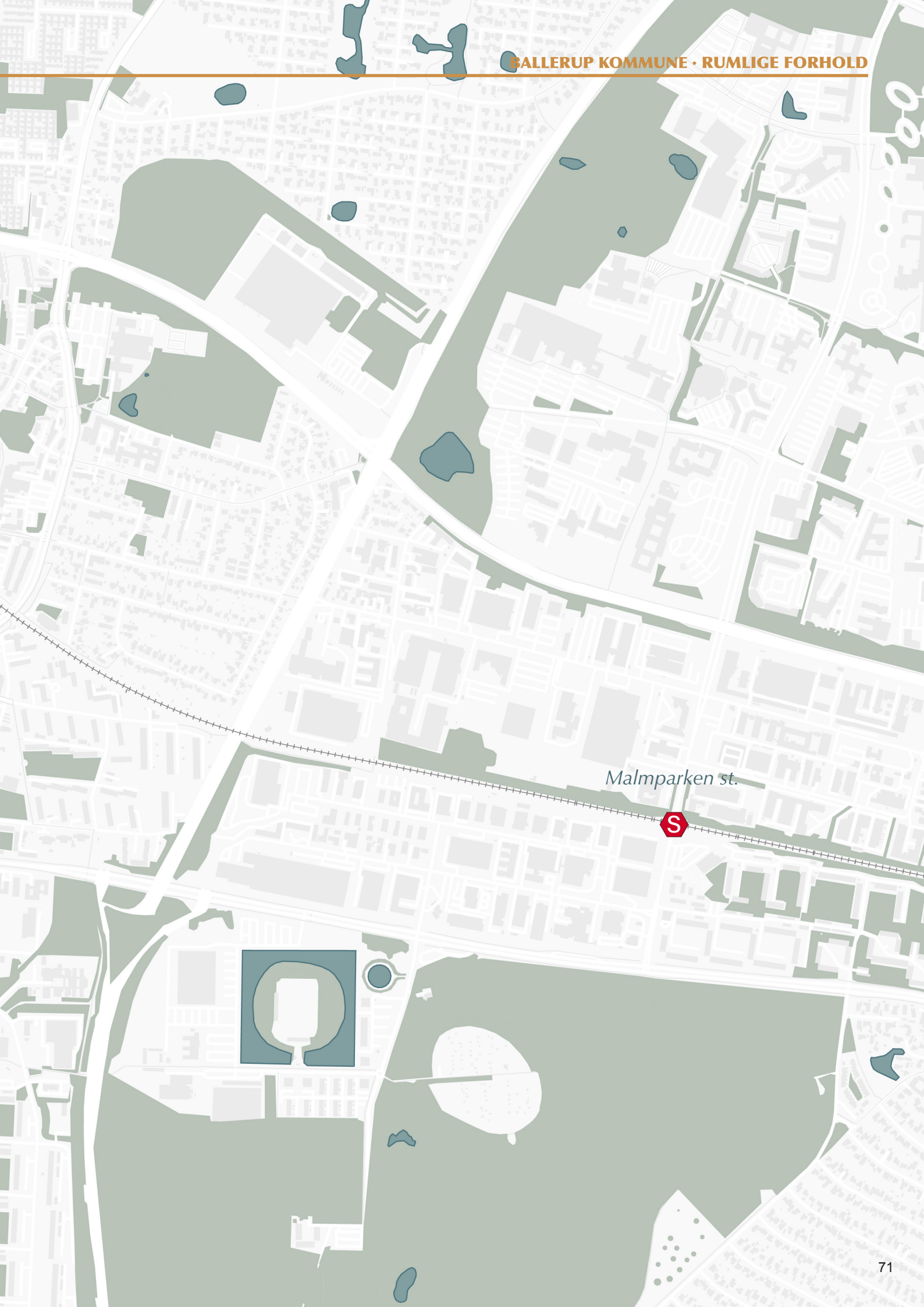
Ballerup Kommune består af en del større grønne områder blandt andet pga. byens beliggenhed i fingerplanen. Med indførelsen af fingerplanen har man koncentreret byudviklingen i korridorer og bevaret grønne kiler mellem fingrene som naturområder der ikke må inddrages som byzone. Derfor er der store åbne land- og skovområder tæt på Ballerup bymidte. I Ballerup er der også en del grønne områder. Sydøst for bymidten findes et stort naturområde, som er en blanding af skov og åben mark som bl.a. benyttes som kræmmerplads når det er sæson. I naturområdet findes der også en større sø. Ballerup har også bynær natur og ønsker at skabe flere grønne områder i byen. De er bl.a. ved at etableres et grønt naturområde i 'Baltorplænen' som er en ny bydel der bliver opført tæt på Ballerup st. hvor der nu er en græsplæne. Som en del af det nye boligkvarter bliver der etableret en klimapark som både skal fungere som rekreativt grønt område og som skybrudssikring. Derudover findes der grønne områder mellem husene og i byens boligområder.

Ill. 21  
Kort over grønne og blå områder i Ballerup

-  Grønne områder
-  Vand områder
-  Jernbane
-  S-tog station



Skala: 1:10.000



Malmparken st.



### III. 22

Kort over forbindelser i Ballerup

— Gang og cykelstier


— Hovedvej

— O4

++++ Jernbane

 S-tog station

 Busstoppesteder

N  
 Skala: 1:10.000

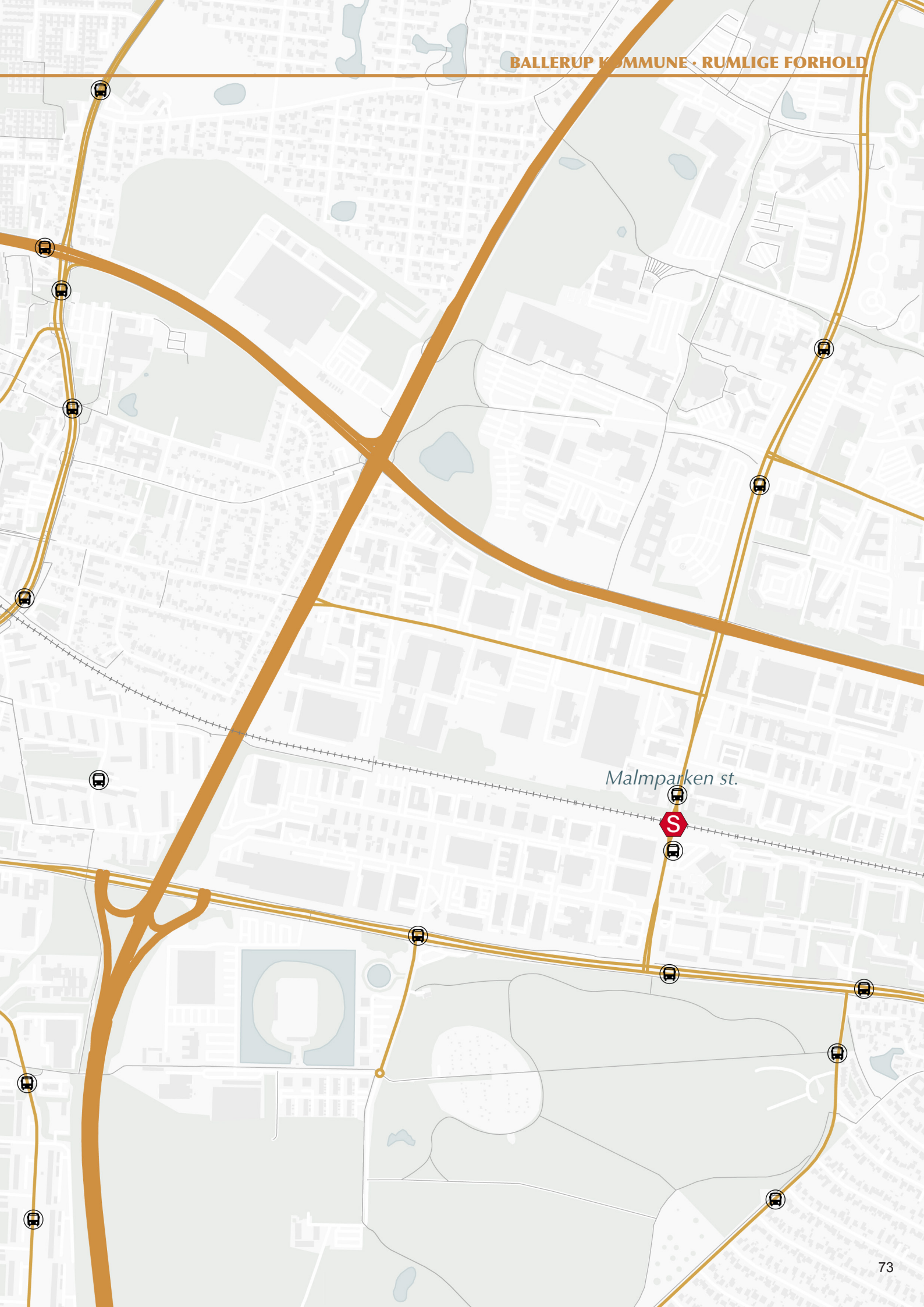
### FORBINDELSER

Vejstrukturen bærer præg af at byen er udbygget i efterkrigstiden hvor der var fokus på at kunne komme let rundt i bil. Men de store veje gør også fremkommeligheden på cykel eller gang vanskeligere da de store veje fungerer som barrierer for aktiv grøn mobilitet. Vejene deler byen op i enklaver og gør det vanskeligt at komme på tværs af byen til fods eller på cykel. Flere steder er dette imidlertid imødekommet ved at lave tunneler under de store veje for gående og cyklister. Dog kan tunneler være en barriere i sig selv da de kan føles utrygge pga. manglende overblik og lysforhold. Ballerup er forbundet til de omkringliggende byer via Ringvej 4 der løber igennem Ballerup. Denne vej er større og har en højere fartgrænse (på 70 km/t) end de resterende veje i byen. Den forbinder Ballerup til de omkringliggende byer men skaber samtidig en stor barriere og adskiller bymidten fra erhvervsområdet så der skabes en østlig og vestlig del af Ballerup.

Ballerup er forbundet via s-togsstationerne til resten af kommunen, byer på frederikssundslinjen og København, men jernbanen skaber også en fysisk barriere i sig selv da den skærer Ballerup op i en nordlig og en sydlig del hvilket kræver at der er etableret tilstrækkelige overgange for at komme på tværs af byen. Udover togforbindelsen er der en del busforbindelser som både skaber sammenhæng i Ballerup og gør det muligt at komme på tværs af kommunerne langs 'fingrene' på ringvej 4.

Der er skabt forbindelser for aktiv grøn mobilitet via et stisystem igennem de grønne områder som gør det muligt at komme på tværs af områderne. Desuden er der anlagt tre supercykelstier, Ring 4-ruten, Frederikssundruten og Værløseruten, som går igennem Ballerup Kommune og skaber forbindelser til de omkringliggende kommuner og København.





Malmparken st.



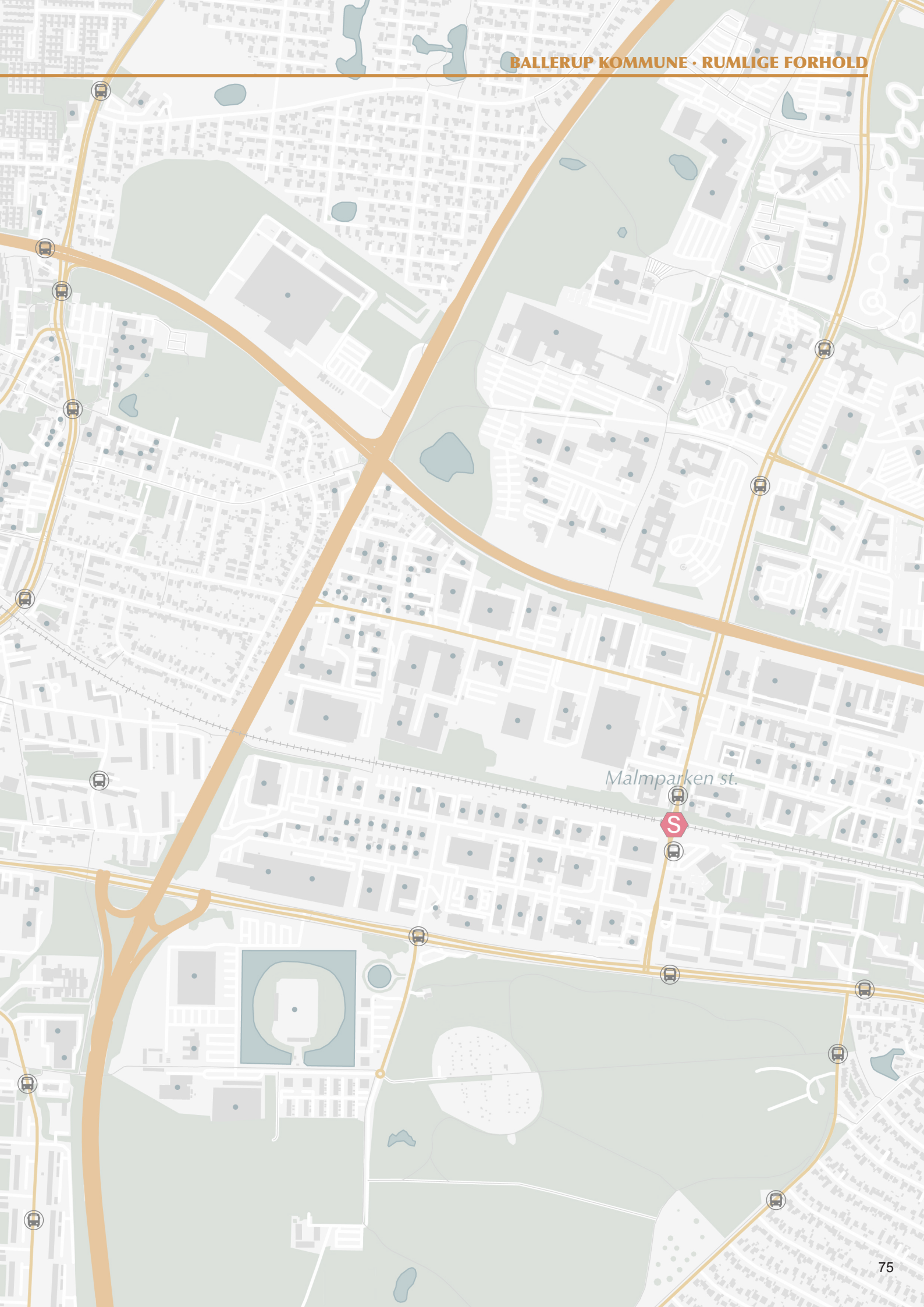


### OPSAMLING

Isokron-kortlægning, der fokuserer på 15 minutters gang fra Ballerup Station, fremhæver byens tilgængelighed til Ballerup bymidte, NEXT-uddannelsesinstitutionen og dele af industri kvarteret. Cyklning udvider rækkevidden betydeligt, så Ballerup, Skovlunde, Egebjerg og Måløv er tilgængelig på 15 minutter. Kollektiv transport fra Ballerup st. dækker store dele af Ballerup Kommune. Ballerups funktionsmæssige opdeling afspejles i boligområderne, centrum med forsyningsfunktioner, erhvervsområder med primært arbejdspladser og idrætsfaciliteter i syd. Byens grønne områder, de grønne kiler og planer om flere grønne tiltag nær bymidten understreger fokus på naturintegration. Vejstrukturen, skabt i efterkrigstiden med bilen for øje, skaber imidlertid barrierer for aktiv mobilitet til fods eller på cykel. Samtidig udgør Ringvej 4 en barriere og adskiller øst og vest i Ballerup. Forbindelserne via S-tog, busser, stier og supercykelstier fremhæver dog byens bestræbelser på grøn mobilitet og forbindelser til nabokommuner og København.

III. 23

Opsamlingskort.



Malmparken st.



## HVERDAGSLIVSPERSPEKTIV

På baggrund af interview med borgere fra Ballerup præsenterer vi her, med udgangspunkt i citater, forskellige typer af hverdagsliv og de steder, ønsker og behov der har betydning i deres liv.

### DEN UNGE MÅLGRUPPE

Ungemålgruppen består af personer bosat i Ballerup og er kendetegnet ved en type af hverdagsliv og hverdagslivsbehov der udspiller sig i en fase af livet hvor de primært er ansvarlige for deres eget liv.

Ligesom i Odense var indgangen til at forstå hvilke (u)specifikke steder og bykvaliteter, der har betydning og værdi for ungemålgruppen, et spørgsmål der konkret relaterer sig til personens hverdagsliv. Her stillede vi dem spørgsmålet: Hvis du skal ud og mødes med dine venner, eller bare hænge ud, hvor tager I så hen?

De fleste af de unge nævner Ballerup Centret som det primære sted hvor de mødes med deres venner. To unge piger beskriver det således: *"Altså vi er meget i Ballerupcentret eller sådan Espresso House i Ballerupcentret."* Hun fortsætter med en forklaring om hvorfor de mødes der: *"Det er bare hyggeligt at sidde og drikke lidt kaffe med sine venner - så kan man sidde og snakke eller lave lektier derinde."* De unge benytter altså cafeerne og butikkerne i Ballerup Centret som mødesteder, men ligesom i Odense Kommune kræver det at de unge mennesker har råd til at benytte disse faciliteter. En ung pige beskriver: *"Altså i Ballerup Centret der er jo noget at lave, altså der er butikker, man kan købe ting og bruge penge og man kan gå rundt og snakke imens"*.

Udover Ballerup Centret er der også flere af de unge som nævner at de mødes hjemme hos hinanden, og at de faktisk ikke benytter mødesteder i Ballerup når de er sammen med deres venner. En gruppe unge piger udtrykker det f.eks. sådan her: *"... Altså Ballerupcenteret er da meget hyggeligt [griner]. Altså jeg tror bare ikke at vi hænger sådan rigtig meget ud i Ballerup."* I stedet tager flere af de adspurgte unge til København, som en ung dreng beskriver således: *"Ja, hvis vi skal ud og lave noget sjovt, så tager vi til København. Eller andre steder og laver noget sjovt."* Ballerup er en del af Storkøbenhavn og er godt forbundet via S-togsnettet til de omkringliggende kommuner og København. Derfor er det let for de unge at benytte København og de faciliteter som hovedstaden tilbyder som mødested frem for mødesteder lokalt i Ballerup. Ballerup er altså i konkurrence med Storkøbenhavn om at tiltrække de unge. For at kunne tiltrække de unge til at bruge Ballerup by som mødested har de unge flere ønsker til hvad de kunne tænke sig. En ung pige og dreng kommer eksempelvis

med følgende ønsker: *"Måske bare nogle flere siddesteder og nogle flere butikker rundt omkring. Og nogle flere steder hvor unge kunne hænge ud, fordi der er jo ikke mange steder at være. Måske en form for park"*. Selvom Ballerup Kommune har steder for unge, såsom ungdomshuset Vognporten og Postgården ved Ballerup st., så er der stadig ønsker om at få flere faciliteter for unge. En ung dreng beskriver det sådan: *"Man kan lave fritidsklubber til unge. Det kunne være meget fedt."* Men når han bliver spurgt om han besøger Ungdomshuset Vognporten i Ballerup, svarer han: *"Nej, det tror jeg at jeg er for gammel til. Jeg er 18 jo."* Ungdomshuset er tiltænkt unge i alderen 15-25 så drengen ved Ballerup st. er netop den målgruppe som ungdomshuset er beregnet til, men han føler alligevel at det er tiltænkt en yngre målgruppe. Der sker meget med unge mennesker i de år og derfor kan et aldersspænd på 10 år godt medføre at de unge enten føler sig for gamle eller for unge til at benytte et sådan ungdomstilbud. Derudover er det også altafgørende at unge ved hvilke tilbud der findes i kommunen, og flere af dem, vi talte med, vidste ikke at ungdomshuset Vognporten eksisterer.

Flere restauranter og cafeer er også et generelt ønske fra den unge målgruppe, og specifikt steder hvor man kan sidde ude. To unge piger beskriver: *"Der kunne godt mangle nogle udendørs cafeer. [...] Der er nemlig kun dem i centret, så der mangler måske nogle hvor man kan sidde ude også."* Men når de to unge piger bliver spurgt om de ikke benytter de udendørs cafeer, der er i gågaden, svarer de: *"Nej, det er lidt mere for ældre – er det ikke det? [griner]"*. Generelt er den unge målgruppe ikke så begejstret for gågaden. En ung pige fortæller: *"Gågaden, der er virkelig tomt."* hendes ven supplerer: *"Ja, der er ikke så meget at kigge på og der er ikke så meget natur. Nu bliver der også bygget dernede ved vores skole."* Drengen referer til (Baltoplænen) et grønt område ved NEXT-uddannelserne hvor der bygges et nyt boligområde samt en offentlig park. De grønne områder i Ballerup bliver nævnt af de unge som en positiv kvalitet i byen, men de grønne områder bliver ikke som sådan nævnt som steder de unge mødes eller som en del af de ønsker de unge har til byen.

### BØRNEFAMILIE MÅLGRIPPEN

I familiemålgruppen består respondenterne af personer bosat i Ballerup. Fælles for personerne i denne målgruppe er at de er forældre til ét eller flere børn fra vuggestuealderen til børn i folkeskolens mellemtrin.

Interviewet blev igen indledt med et målgruppespecifikt spørgsmål som indgang til at forstå forskellige bykvaliteter og (u)specifikke steders betydning for familierne. Vi stillede her spørgsmålet: Hvis du/I skal ud af hjemmet med børnene en lørdag eller søndag formiddag, hvor tager du/I så hen her i området?

Mange af forældrene svarede at de ofte besøger Ballerup Bibliotek da biblioteket har en god børneafdeling og kan besøges uanset vejret. Det er generelt aktiviteter for børn som forældrene opsøger i Ballerup, og der har biblioteket et godt udbud. En far forklarer hvorfor biblioteket er et favoritsted at besøge: *"Biblioteket der synes jeg de har mange fine aktiviteter, lidt legetøj, der er plads til at man kan tage madpakker med og spise. De er gode til at lave tilbud med Cirkeline koncerter og sådan noget så man føler lidt at de prioriterer børnene derinde. Det er rigtig fedt. Nu åbner der også et nyt bibliotek for de mindste om lidt."*

Derudover nævner de fleste børnefamilier at de godt kan lide at besøge de grønne områder i Ballerup. Her bliver flere lokale skovområder og parker nævnt som gode steder at gå tur og specielt de grønne områder som har legepladser tilknyttet. Mange familier nævner 'Grantoftegaard' i Pederstrup (landsby ikke langt fra Ballerup bymidte) som et særligt godt sted hvor man kan besøge bondegården og se på dyr som er et stort hit for børnene.

Forældrene fortæller desuden at de opsøger forskellige legepladser i Ballerup og at der generelt er en del legepladser i området selvom de også ønsker sig flere. Nogle af forældrene beskriver også at legepladserne ikke altid er vedligeholdte. En mor med et barn i barnevogn fortæller: *"Vi tager tit på Ballerup bibliotek, og så tager vi til Pederstrup. Ellers rundt omkring på legepladser."* Da hun bliver spurgt, om der er mange legepladser i området, svarer hun: *"Ja, men de er ved at være lidt forsømte nogle af dem, men ja, det har der altid været."*

Grønne områder og aktiviteter for børn bliver generelt nævnt som vigtige faktorer når forældrene bliver spurgt om hvor de tager hen. En far og mor med deres barn i barnevogn fortæller: *"[...] jo flere børneaktiviteter jo bedre er det. Noget med dyr er altid interessant – det kan både børn og voksne lide. [...] Og flere grønne områder er jo altid dejligt."*

Selvom Ballerup Kommune huser mange grønne områder, er der flere borgere der giver udtryk for at opleve at der er blevet færre. Flere af forældrene pointerer at tryk-  
hed og trafiksikkerhed er vigtigt når det kommer til deres børn. Specifikt fortæller en mor at hun mener der mangler fartregulering på villavejene og oplever at bilisterne ikke altid overholder fartgrænserne. *"Jeg synes at der mangler bump på villavejene - der bliver kørt ret stærkt nogle gange. Det ville være dejligt hvis ungerne kunne lege og køre på cykel uden at risikere at blive kørt ned."* Hun oplever det altså som utrygt at lade børnene lege på vejen på grund af biltrafikken selvom det er mindre villaveje.

### DEN ÆLDRE MÅLGRUPPE

I målgruppen med ældre borgere er det vigtigste udvælgelseskræterier at personerne er pensionister bosat i Ballerup, og at de er mobile og på egen hånd kan bevæge sig rundt i byen, deltager i aktiviteter og tage del i de lokale fællesskaber.

Indgangsspørgsmålet til denne målgruppe tog derfor udgangspunkt i netop dette. Interviewene med denne målgruppe blev derfor indledt med spørgsmålet: Deltager du i nogle af de forskellige aktiviteter, der foregår her i byen?

De ældre beskriver generelt at de deltager i mange sociale fællesskaber og aktiviteter både i private og offentlige fora, og der bliver nævnt flere lokale læseklubber, gymnastikhold, koncerter og arrangementer i seniorklubber. Generelt er der mange i den ældre målgruppe der opsøger og benytter de sociale fællesskaber som byen tilbyder, både i bymidten og andre steder i kommunen. En ældre dame fortæller om de sociale aktiviteter hun er en del af: *"Ja, jeg kommer i Torsdagsklubben i Ballerup Kirke. Der er det herinde i byen, og jeg kommer også i flere uden for byen."* Hun forsætter og fortæller om sin yndlingsaktivitet, som er den læseklub hun er en del af, der foregår privat hjemme hos forskellige fra læseklubben *"Vi mødes f.eks. oppe i højhuset ved Bispevangen, men det er ikke noget kulturelt, eller jo vi læser meget. Vi mødes også hjemme hos mig i Magleparken, det er jo også i Ballerup."*

To ældre damer påpeger at de bruger Ballerup bymidte som samlingssted, og at de tager til Ballerup Bymidte for at 'hygge sig'. De fortæller: *"Vi kan godt lide at komme herved. Vi bor i den anden ende af byen, så vi hygger os lidt, når vi er herved."* Den ældre målgruppe undersøger og opsøger desuden selv de sociale aktiviteter som foregår i byen. En dame fortæller at hun finder sociale arrangementer i Ballerup igennem lokalavisen: *"Jeg kan især godt lide musik aktiviteter. Hvis jeg læser i avisen at der er noget, så kommer jeg."* Koncerter bliver nævnt som en stor kvalitet for mange ældre borgere. I sommerhalvåret bliver der afholdt sommerkoncerter på Kirketovet i Ballerup Bymidte, og det bliver af flere i den ældre målgruppe beskrevet som populære arrangementer i weekenderne. Et ældre par fortæller: *"Der sker næsten noget hver weekend på kirketovet i sommeren. Der er musik dernede fredag, lørdag og søndag."*



Et andet foretrukket samlingssted blandt den ældre målgruppe er Ballerup Bibliotek. De ældre beskriver biblioteket som et godt mødested hvor der foregår mange arrangementer. F.eks. nævner en ældre dame at hun lige har været i læseklub når hun bliver spurgt om hun deltager i sociale aktiviteter i Ballerup: *"Ja, det gør jeg. Jeg har lige været til krimilæseklub inde på biblioteket."* Biblioteket er for nyligt blevet udvidet med ekstra lokaler i et gammelt posthus ved siden af biblioteket, der fungerer som et samlingssted og huse de arrangementer, der før kun foregik på biblioteket. En ældre dame beskriver, hvordan det for nylig etableret Postgården supplerer biblioteket: *"Mange af de foredrag der plejer at være herinde [biblioteket], de er flyttet over på posthuset som er nystartet. Så de supplerer faktisk hinanden rigtig godt. Fordi ting der foregik derinde [biblioteket] før, foregår nu lige over på den anden side på postgården. Og der kommer jeg også."*

Flere ældre borgere fortæller at de godt kan lide at besøge cafeerne i Ballerups gågade. En ældre dame beskriver at hun godt kan lide at gå på cafe med sine veninder og sin søn, og at nogle cafeer endda tilbyder rabat til ældre besøgende om formiddagen. Hun forklarer: *"Jeg kan godt lide at komme nede på LaQuart [Cafe i gågaden]. Der er jeg tit nede med mine veninder. Og jeg kan fortælle jer at om formiddagen indtil klokken 16, så får man 10%, når man er over 65, så det er ikke så tosset, vel?"* En anden ældre dame beretter om at hun mødes med sine veninder på cafeerne i gågaden, og de sætter sig i den side af gågaden hvor der er sol om formiddagen og når så solen skifter placering, og der kommer sol på den anden side af gågaden, så rykker de alle sammen derover. Et ældre par fortæller desuden at de godt kan lide at der er grønt i gågaden, og at det er dejligt at se på mennesker der hygger sig.

De fleste ældre borgere er godt tilfredse med de sociale aktiviteter og mødesteder der tilbydes i Ballerup. Derudover fortæller flere at forbindelserne til København er gode, og at de blot tager til København hvis de mangler noget i Ballerup. En ældre dame fortæller f.eks.: *"Der er det jeg skal bruge. Og ellers har man byen [København]. Man tager bare S-toget 25 minutter, så er man der."*

## PERSONAS

Baseret på præsentationen af den unge målgruppe, børnefamilie målgruppen og den ældre målgruppe, har vi sammensat tre personaer som repræsenterer en samlet fortælling for hver enkel målgruppe.

"Naturen i Ballerup er skøn og der er mange gode ting at lave sammen med lille Agnes, men jeg savner at cykle til arbejde. Trafikken er tæt, og folk kører for stærkt på villavejene."

"Det er fedt at være sammen med venner og træne i fitness. Men nogle gange ville være rart med et sted her i Ballerup, hvor bare kunne hænge ud"

**Navn:** Kasper

**Alder:** 33 år

**Beskæftigelse:** Bioanalytiker i Novo Nordisk i Måløv.

**Hverdagsliv:** Bor i Ballerup med sin kone deres barn. Hans hverdagsliv er bundet op på sit barns hverdagslivsbehov og få hverdagen til at gå op.

Kasper er 33 år, bor i Ballerup med sin gravide kone Louise og deres 3 årige datter Agnes. Kasper arbejder som bioanalytiker i Novo Nordisk i Måløv. De flyttede til Ballerup fra København for 1,5 år siden, for deres 2-værelses københavnerlejlighed var for lille til at udvide deres familie. Det var oplagt at det lige blev Ballerup de flyttede til da Louises forældre bor i byen og det samtidig er tæt på Kaspers arbejde i Måløv. Kasper synes at Ballerup er en rigtig dejlig by da der er skønne grønne områder tæt på, og samtidig er det ikke langt væk fra København hvor mange af hans venner stadig bor. Han kan godt lide at tage ind til København og gå til koncert eller se en fodboldkamp i Parken med sine venner, men ellers er han ret godt tilfreds med hverdagen i Ballerup. Han kan specielt godt lide at tage på biblioteket med Agnes, for de har nogle gode børnetilbud og aktiviteter, og det gør hende altid så glad. Hvis det er godt vejr, nyder han at tage på tur med sin lille familie til Pederstrup og se på bondegårdsdyrene eller gå en tur i skoven og finde en naturlegeplads til Agnes. Hverdagen er travl, og ham og Louise skal virkelig koordinere for at få alting til at gå op. Der er det smart at have en bil til at hente og bringe Agnes på vej til arbejde, men han er virkelig træt af ikke at kunne cykle til arbejde, for han føler sig som typen der cykler. Det er bare så let at tage bilen. Han tænker at der er mange der synes det er let at tage bilen, for der er godt nok meget trafik på vejene om morgenen og om eftermiddagen, og generelt synes han at folk kører lige lovligt stærkt på villavejene.



III. 24  
Personafigur: Kasper

**Navn:** William

**Alder:** 17 år

**Beskæftigelse:** Studerende på EUX Business i Ballerup.

**Hverdagsliv:** Bor med sine forældre og to mindre søstre. Da han bor hjemme og er mindreårig, er hans hverdagsliv til dels afhængigt af hans forældres. Men han bruger det meste af sin tid på at hænge ud med sine venner.

William er 17 år og går på det første års grundkursus på EUX Business uddannelsen i Ballerup. Han bor sammen med sine forældre og to mindre søstre i Ballerup, i det hus han er født og opvokset i. Da han stadig bor hjemme, skal han hjælpe til med huslige pligter og være hjemme på aftalte tidspunkter. Han synes det er irriterende at han ikke kan gøre præcist hvad der passer ham, men på den anden side er det meget rart at hans forældre betaler for fitness og giver ham lomme penge. Han bruger sin fritid på at være sammen med sine venner, men de er stoppet med at hænge ud hjemme hos hinanden hvor mindre søskende og forældre forstyrrer. William mødes i stedet og træner med sine venner i fitness, men det er ikke alle hans venner der har fitnesskort. De tager også i Ballerup Centret, men der er ikke så spændende. Han kan godt lide at tage toget til København med sine venner og hænge ud på strøget eller spise en kebab på Nørrebro, men det kræver at det er godt vejr eller at man køber noget, og han er lidt træt af at bruge alle sine lomme penge på togbilletter. Han får heller ikke altid lov af sine forældre til at være ude lige så lang tid som de andre, og han synes det er lidt kedeligt at tage toget hjem alene for at være hjemme til aftensmad. Han synes der mangler nogle steder hvor de kan hænge ud uden at skulle bruge penge eller tage toget til.



erne,  
e det  
or vi

III. 25  
Personafigur: William

*"Ballerup er mit hjem og jeg elsker at være en del af byen. Jeg har brug for kollektiv transport når jeg skal til gymnastik, i strikkeklub og drikke kaffe med veninderne."*

**Navn:** Bente

**Alder:** 78 år

**Beskæftigelse:** Pensioneret lægesekretær.

**Hverdagsliv:** Bente bor i en lejlighed i Ballerup og hendes hverdag er fyldt op af sociale arrangementer - både formelle og uformelle.

Bente er 78 år og bor i en lejlighed i Ballerup. Da hendes mand, Jørgen, døde for nogle år siden, valgte hun at sælge parcelhuset og flytte ind i en 3-værelses lejlighed i et lejlighedskompleks lidt udenfor Ballerup bymidte. Bente har et stort socialt netværk og deltager i mange aktiviteter i Ballerup og ved altid hvad der sker i byen eftersom hun følger godt med i den lokale avis. Hun mødes tit med sine veninder i gågaden og får sig en snak på en af de lokale cafeer. Om mandagen mødes hun med læseklubben på biblioteket, om tirsdagen går hun til gymnastik, og om onsdagen mødes hun med sin strikkeklub hjemme hos klubbens medlemmer. Bente er også frivillig i den lokale genbrugsbutik inde i gågaden, og hun kan så godt lide følge med i de trofaste kunders liv når de lige skal se om der er kommet noget nyt i butikken. Bente kan også rigtig godt lide at gå på museum enten i København eller på Arken i Ishøj hvor hun let kan tage tog og bus til. Bente kører ikke bil så hun er meget afhængig af at der er gode forbindelser med den kollektive transport for at hun kan være en del af sit sociale netværk og alle de aktiviteter som hun elsker og som udgør hendes hverdagsliv.



III. 26  
Personafigur: Bente

04

ST

**TORYTELLING**

## TILGANG OG STRUKTUR

I dette afsnit samler vi den viden vi har opnået gennem kortlægningen af Odense og Ballerups politiske planer, strategier og visioner, de fysiske og rumlige forhold i byerne og de udførte interview med borgere fra de tre forskellige målgrupper. På baggrund af de udførte interviews har vi opstillet personaer, der her vil repræsentere de forskellige typer af hverdagsliv, behov og ønsker borgerne i de to byer har.

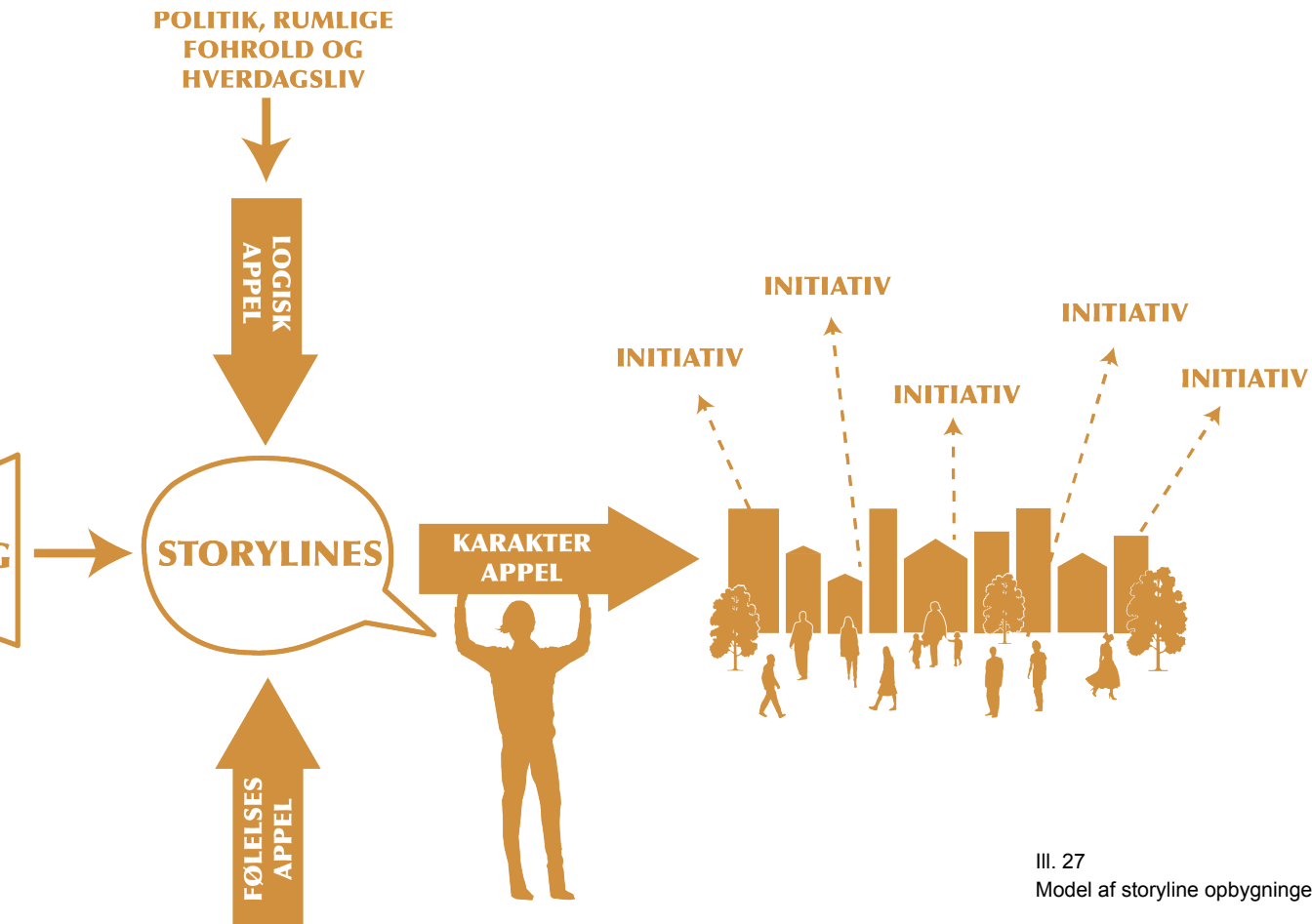
Ved at kigge på tværs af denne viden er følgende tre temaer identificeret som gennemgående tematikker i et politisk-, rumligt-, og hverdagslivsperspektiv:

1. Natur og grønne områder
2. Forbindelser og adgang
3. Mødesteder og fællesskab

Temaerne er identificeret i begge byer, men rummer dog forskellige elementer i henholdsvis Odense og Ballerup. Denne undersøgelse er begrænset i omfang og empiri, og ved en mere gennemgribende undersøgelse kan der uden tvivl identificeres andre og flere gennemgående tematikker. De temaer, vi har udvalgt her, skal således fungere som et eksempel på hvordan de hænger sammen på tværs af de politiske dokumenter, de rumlige forhold og i borgernes hverdagsliv. De valgte temaer har således primært til formål at tydeliggøre sammenhænge, men andre pointer under samme tema kunne med fordel også inddrages.

De udvalgte temaer vil efterfølgende være udgangspunktet for at vise hvordan der metodisk kan arbejdes med at danne storylines der appellerer til både logik og rationelle argumenter og til følelser og værdier forbundet med hverdagslivet. Vi danner, ved hjælp af 'storyline modellen', eksempler på hvordan forskellige storylines til de to byer kunne se ud. De skal ikke forstås som de eneste eller rigtige storylines, men som vores bud på hvordan logiske og følelsesmæssige appeller, der afspejler den lokale kontekst, kan indtænkes. Til sidst viser vi hvordan storylines kan binde diskurser, politiske ambitioner og byplanmæssige tiltag sammen med en overordnet fortælling om byen og hvordan forskellige afsendere kan styrke denne fortælling afhængigt af den appel deres karakter har.






III. 27  
Model af storyline opbygningen

Modellen (se ill. 27) viser hvordan retoriske appeller til logik, følelser og karakter bruges til at skabe stærke storylines der formidler mål (politisk visionen for byen) og middel (planlægningsmæssige initiativer) og en overordnet fortælling (storytelling) om byen i den fremtid man ønsker at skabe.

Den overordnede storytelling afspejler og formidler den politiske vision for byen og er i høj grad påvirket af de styrende politiske diskurser. Forskellige storylines skal understøtte den overordnede fortælling så der skabes en samlet fortælling om hvordan byen, når visionen er ført ud i livet, vil være at leve i.

De retoriske appeller til logik og følelser, som bruges til at understøtte vores storylines, findes i byens politiske dokumenter, borgernes ønsker og værdier for hverdagslivet og i byens rummelige forhold. Der tages altså udgangspunkt i den konkrete by for at sikre at de retoriske appeller og den fortælling man ønsker at formidle, afspejler den lokale kontekst.

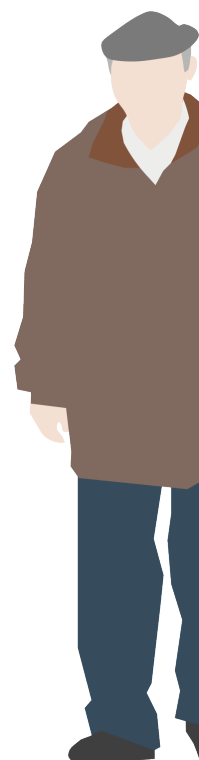
Når den samlede fortælling og de forskellige storylines skal formidles, kan flere aktører med forskellige karakter appel understøtte fortællingen og gøre den mere troværdig og overbevisende.



*"Jeg elsker at være sammen med mine venner,  
men der er ikke altid et oplagt sted at mødes –  
specielt når det er dårligt vejr eller for koldt til at  
være ude"*

## ODENSE KOMMUNE

Når vi her arbejder med at danne storylines til Odense, bruger vi vores tre fiktive borgere Laura, Camilla og Niels til at repræsentere de tre målgruppers hverdagsliv, ønsker og behov. Vi forsøger herigennem at målrette de retoriske appeller, så de vækker genklang hos borgerne i Dalum og Hjallese.







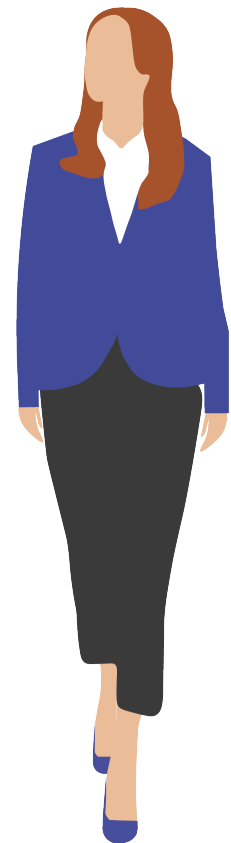
## LAURA

19 år  
 Studerende på HHX  
 Bor på kollegie i Hjallesø

*"Med en travl hverdag er det vigtigt for mig at kunne have nogle gode og hyggelige oplevelser med mine børn og kæreste tæt på, hvor vi bor"*

## CAMILLA

34 år  
 Journalist på TV2  
 Bor i Dalum med sin mand og deres to børn.



## NIELS

78 år  
 Pensioneret folkeskolelærer  
 Bor i Hjallesø med sin kone

*"Det er så skønt at bo i vores lille by i byen, hvor det meste af det vi skal bruge i hverdagen er forholdsvis tæt på - men vi bliver jo også ældre"*



## TEMA 1: NATUR OG GRØNNE OMRÅDER

Det er i kortlægningen af Odenses politiske planer og strategier tydeligt at kommunens natur- og grønne områder spiller en vigtig rolle i byens fremtidige udvikling. Det gælder både ambitionen om at være 'Danmarks grønneste storby', den grønne ring, der skal danne et stort sammenhængende bælte af natur omkring byen og de klimamæssige fordele som optag og lagring af CO<sub>2</sub>. Naturen var ligeledes et tilbagevendende emne med stor betydning for borgerne i både Dalum og Hjallesø, og på tværs af målgrupper. Der er bl.a. et større sammenhængende naturområde mellem de to bydele og dermed allerede en vis overensstemmelse mellem de politiske ambitioner, de eksisterende rumlige forhold og borgernes ønsker og behov for natur i hverdagen.

### POLITISKE PLANER OG VISIONER

- Odense som Danmarks grønneste storby.
- Adgang til grønne områder inden for 300 meter.
- Den grønne ring (sammenhængende natur omkring Odense).
- Natur kan optage og lagre CO<sub>2</sub>.
- Mere natur i den eksisterende by.
- Bedre naturkvalitet, miljø og biodiversitet.

### RUMMELIGE FORHOLD

- Store grønne og blå områder.
- Gode forudsætninger for sammenhængende natur.
- Forbedret adgang kan øge oplevelsen af sammenhængende natur.
- Oplevelsen af naturkvalitet afhænger af formål og aktivitet.

### BORGERPERSPEKTIV

- I naturen er der fred og ro.
- Natur og grønne områder er et pusterum i byen.
- Naturen skal være tæt på borgerne.
- Kvaliteten af naturen har betydning, men afhænger også af formål og aktivitet.
- Det bedste af to verdener – storbyoplevelsen og naturens fred og ro.
- Natur og grønne områder skaber rammen for socialt samvær og aktiviteter.
- Natur og grønne områder kan give gode oplevelser som man kan være sammen om.

STORYLINE TIL NATUR OG GRØNNE OMRÅDER

For at danne en storyline til temaet 'natur og grønne områder' kategoriseres de vigtigste pointer efter deres appel til enten logik eller følelser. Naturens evne til at lagre CO2, forbedre byens mikroklima, afskærme cyklisten fra biltrafik og dens klimatilpassningsmæssige egenskaber kan f.eks. underbygges med videnskabelige argumenter. Disse pointer appellerer derfor til logik og rationalitet. På samme måde appellerer de mere værdiladede pointer, som "Natur giver en følelse af fred og ro og tilbyder et pusterum i byen" eller at "Natur giver mulighed for at leve gode sunde liv" til følelser og kvaliteter der har betydning for folk.

	POLITIK	RUMELIGT	HVERDAGSLIV
LOGIK	<ul style="list-style-type: none"> <li>Natur kan lagre CO2, forbedre miljø, biodiversitet og styrke klimatilpasning.</li> <li>Naturlig skov og sammenhængende natur øger naturkvaliteten og biodiversitet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>300 meter til "natur" – Natur tæt på bliver oftere brugt af borgerne og bidrager med øget sundhed, oplevelser og trivsel/fællesskaber.</li> <li>Natur kan benyttes til at afskærme f.eks. cykler og gående fra bilister.</li> <li>Natur kan forbedre byens mikroklima.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Natur tæt på bliver oftere brugt.</li> <li>Naturkvalitet afhænger af formål og aktivitet.</li> </ul>
FØLELSER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Odense som Danmarks grønneste storby.</li> <li>Natur giver mulighed for at leve gode sunde liv.</li> <li>Natur gør byen mere attraktiv for ophold, cykel og gang.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Træer og natur bryder skalaen i rummet så der skabes en mere menneskelig skala og byrummet dermed føles rare at være i.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Natur giver en følelse af fred og ro og tilbyder et pusterum/oase i byen.</li> <li>Med byen og naturen tæt på kan man få det bedste af to verdener: storbyens muligheder og naturens ro.</li> <li>Natur skaber rammer for samvær og oplevelser med nære relationer.</li> </ul>

STORYLINE:

*"Kvarterbyen Odense - En storby med naturens ro og oplevelser, lige uden for døren"*

Til denne storyline tager vi udgangspunkt i Odenses eget begreb om 'Kvarterbyen Odense' og kombinerer det med ordene storby og natur. Det referer dels til ambitionen om at være 'Danmarks grønneste storby', og dermed muligheden for at kunne få 'det bedste af begge verdener: Storbyens muligheder og naturens ro', og dels til den mere logiske forståelse af naturens positive klimaegenskaber. Derudover appellerer ro og oplevelser til følelser som borgerne selv har givet udtryk for, og det at have det 'lige uden for døren' er synonymt med at have det tæt på. Altså både en kvalitet som borgerne sætter pris på, og en politisk vision om maks. 300 meter til grønne områder. Vi kombinerer dermed pointer der appellerer til logik og følelser med begreber der allerede bruges af Odense Kommune.

## TEMA 2: FORBINDELSER OG ADGANG

Bæredygtig mobilitet og det at forbinde Odense midtby med de omkringliggende bydele, som i byudviklingsmodellen kaldes 'den sammenhængende by', er en helt central del af Odenses fremtidige byudvikling. Det ses både med udviklingskorridorernes rolle som facilitator for et stærkt kollektivt transportsystem og aktiv mobilitet, samt sammentænkningen af forskellige mobilitetsformer ved byens knudepunkter. Formålet er altså i høj grad at forbinde og skabe adgang til byen. Samtidig kan man nå meget af de to bydele inden for 15 minutter på cykel og midtbyen med kollektiv transport. For borgerne er det også hverdagens forbindelser, og særligt de æstetiske kvaliteter og muligheder grønne stiforbindelser kan bidrage med, der har betydning.

### POLITISKE PLANER OG VISIONER

- Bæredygtig- og aktiv grøn mobilitet prioriteres og fremkommeligheden styrkes.
- Udviklingskorridorer skal forbinde den sammenhængende by og de selvstændige forstæder med Odense bymidte.
- Hastighedsnedsættelser skal udligne tidsforskelle mellem transportformer så aktiv grøn mobilitet bliver mere attraktivt og trygt.
- Forskellige mobilitetskoncepter indtænkes i byen, f.eks. knudepunkter, MaaS, delemobilitet sammen med en generel forbedring af kollektiv transport.
- Mobilitetshierarkiet vendes på hovedet så aktiv grøn mobilitet og kollektiv transport prioriteres i den fysiske planlægning.

### RUMMELIGE FORHOLD

- Bildomineret planlægning skaber barrierer for aktiv grøn mobilitet.
- Jernbanen gør både byen bedre forbundet og skaber barrierer.
- Barrierer vanskeliggør forbindelserne mellem Dalum og Hjallose.
- Stisystemer skaber alternative ruter for aktiv grøn mobilitet.
- Bedre forbindelser skal binde spredte funktioner og bydele sammen.
- Byens rum skal understøtte aktiv grøn mobilitet.
- Meget af de to bydele kan nås inden for 15 minutter på cykel og midtbyen med kollektiv transport.

### BORGERPERSPEKTIV

- Stisystemernes æstetiske kvaliteter gør rejsen ind til Odense bymidte til en bedre oplevelse.
- Stisystemerne giver oplevelser undervejs på rejsen.
- Ikke altid vigtigt at komme hurtigt fra A til B hvis turen giver oplevelser og andre kvaliteter.
- Gode forbindelser skaber oplevelsen af at være 'tæt på' f.eks. Odense bymidte.
- Gode forbindelser til hverdagslivets funktioner er vigtige.

### STORYLINE TIL FORBINDELSER OG ADGANG

De vigtigste pointer der kan bruges til at danne en storyline til temaet 'forbindelser og adgang' kategoriseres, som før, efter deres appel til enten logik eller følelser. For logik er det i høj grad de rationelle argumenter for offentlig transport og aktiv grøn mobilitets egenskaber til at reducere CO2 og forbedre sundhed. For de følelsesmæssige appeller er det følelsen af at have adgang og de sociale aspekter der kan være ved gode forbindelser der er blevet fremhævet af borgerne. F.eks. de oplevelser man kan have undervejs når man bruger de grønne stiforbindelser.

	POLITIK	RUMMELIGT	HVERDAGSLIV
LOGIK	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ved at vende mobilitetshierarkiet på hovedet kan der opnås CO2-reduktioner og merværdi i form af forbedret luftkvalitet, støj og trafiksikkerhed.</li> <li>• Kollektiv transport og aktiv grøn mobilitet fremmer sundhed, trivsel og livskvalitet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Biler dominerer byens trafikinfrastruktur.</li> <li>• Trafikinfrastruktur skaber både forbindelser og barrierer.</li> <li>• Meget af de to bydele kan nås inden for 15 minutter på cykel og midtbyen med kollektiv transport.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gode forbindelser binder hverdagen sammen.</li> </ul>
FØLELSER	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitet skal fungere i hverdagen og understøtte det sunde og bæredygtige valg.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• En forbundet by føles mere lokal og tilgængelig.</li> <li>• Barriererne gør at Dalum og Hjallesø føles mindre forbundet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gode forbindelser giver en følelse af at have det hele tæt på.</li> <li>• Hverdagens rejser giver mulighed for oplevelser og samvær og er mere end at komme fra A til B.</li> <li>• At transportere sig væk fra bilernes larm og trafik giver en bedre oplevelse på rejsen.</li> </ul>

### STORYLINE:

*"I Kvarterbyen Odense - binder bæredygtige forbindelser byen og hverdagslivet sammen"*

Til denne storyline tager vi igen udgangspunkt i 'kvarterbyen Odense' som et kendt begreb. Denne gang i kombination med bæredygtige forbindelser. Det refererer både til bæredygtig mobilitet, det at vende mobilitetshierarkiet på hoved som en politisk agenda og til at "gode forbindelser giver en følelse af at have det hele tæt på". Bæredygtige forbindelser appellerer altså både til logik og til følelser. Derudover refererer hverdagslivet, og det at binde det sammen, til ambitionen om at mobiliteten i Odense Kommune skal fungere i hverdagen. Samtidig er hverdagslivet noget vi alle sammen har og ønsker skal fungere. Storylinen indeholder på denne måde både pointer der appellerer til logik og følelser selvom der er ændret lidt på ordlyden.

## TEMA 3: MØDESTEDER OG FÆLLESSKABER

Fællesskab, både som lokale fællesskaber, arbejdsfællesskaber og bofællesskaber er et tydeligt politisk fokuspunkt i Odenses bystrategi. Udover at den fysiske planlægning, gennem mødesteder og inkluderende byrum, skal bidrage til at skabe en levende by, skal planlægningen samtidig facilitere fysiske rammer der understøtter det socialpolitiske arbejde. På samme måde bliver byens mødesteder, af borgerne, set som et vigtigt rum for sociale aktiviteter og samvær.

### POLITISKE PLANER OG VISIONER

- Byplanlægningen skal understøtte mødesteder og fællesskaber i byen.
- Inkluderende byrum skaber plads til alle.
- Odenses folkeskoler skal være omdrejningspunkt for fællesskaber og aktiviteter i byens lokalområder.
- At være en del af byens fællesskaber handler også om at have medindflydelse.

### RUMMELIGE FORHOLD

- Sammenhængende butiksliv og forsyne-funktioner i Dalum.
- Spredt butiksliv og forsyne-funktioner i Hjallesø.
- Grønt område og å deler Dalum og Hjallesø og fungerer som mødested.
- Multifunktionel brug af offentlige bygninger giver bedre udnyttelse af areal.

### BORGERPERSPEKTIV

- Både formelle og uformelle fællesskaber har værdi for borgerne.
- Adgang til mødesteder i byen har betydning for hvordan man kan være sammen.
- Byens natur og mødesteder skal give mulighed for aktiviteter og oplevelser.
- Byens natur og mødesteder skal give mulighed for at man kan være sammen på tværs af generationer.

### STORYLINE TIL MØDESTEDER OG FÆLLESSKABER

For denne storyline for 'mødesteder og fællesskaber' er de logiske appeller centreret omkring sammenhængen mellem de lokale rumlige forhold og fællesskab. Altså hvordan den fysiske planlægning kan understøtte fællesskaber, og hvordan fællesskaber kan bidrage til forbedringer i lokalmiljøet. For de følelsesmæssige appeller handler det om hvad fællesskaber, og det at kunne være en del af et fællesskab, betyder for borgerne og deres livskvalitet.

	POLITIK	RUMMELIGT	HVERDAGSLIV
LOGIK	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktiviteter og mødesteder styrker lokale fællesskaber.</li> <li>• Lokale fællesskaber skaber inkluderende byområder.</li> <li>• Fællesskaber giver mulighed for medindflydelse og fremmer det lokale demokrati.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Multifunktionalitet i bygninger og byrum udnytter at areal kan benyttes på forskellige tidspunkter til forskellige funktioner (chrono-urbanism).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mødesteder og fællesskaber skal kunne tilgås og bruges lokalt for blive en integreret del af hverdagen.</li> </ul>
FØLELSER	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle skal have adgang til byens fællesskaber.</li> <li>• Diversitet og fællesskaber fremmer borgerne livskvalitet.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gode mødesteder og aktiviteter betyder at man kan være sammen med venner og familie.</li> <li>• Stærke fællesskaber gør at man føler sig som en del af byen.</li> </ul>

### STORYLINE:

*”I Kvarterbyen Odense er der plads til at vi kan være sammen - om byen, gennem oplevelser og i fællesskaber”*

I denne sidste storyline har vi igen videreført Kvarterbyen Odense. Selvom det betyder at starten på de tre storylines er enslydende, understreger det samtidig at Kvarterbyen Odense kan være mange ting. I denne storyline er fokus på at der er plads til at være sammen. Det refererer både til borgernes ønske om at have gode lokale mødesteder og kommunens ambition om at fremme inkluderende byområder. Samtidig er det noget der gøres plads til, f.eks. ved at bruge kommunale bygninger til flere formål. At det er byen, oplevelser og fællesskaber man kan være sammen om, refererer dels til kommunens ønske om at fremme og styrke lokale fællesskaber og dels den betydning det har for borgerne at føle sig som en del af byen. Der indgår altså igen pointer med både logisk og følelsesmæssig appel.

## STORYTELLING FOR ODENSE

### **POLITISK DISKURS:**

Klimaneutralitet, bæredygtighed og  
det gode sunde liv

### **OVERORDNET STORYTELLING:**

*"Kvarterbyen Odense er Danmarks  
grønneste storby"*

### **STORYLINE 1:**

*"Kvarterbyen Odense - En storby med naturens  
ro og oplevelser, lige uden for døren"*

### **STORYLINE 2:**

*"I Kvarterbyen Odense - binder bæredygtige  
forbindelser byen og hverdagslivet sammen"*

### **STORYLINE 3:**

*"I Kvarterbyen Odense er der plads til at vi kan  
være sammen - om byen, gennem oplevelser og  
i fællesskaber"*



I Odense er den overordnede politiske diskurs, der skinner igennem i de politiske dokumenter klimaneutralitet, bæredygtighed og muligheden for at leve gode sunde liv. Disse elementer sætter i høj grad retningen for de politiske visioner og dermed den overordnede fortælling om byen i den fremtid, man ønsker at skabe. I Odense har vi lavet fortællingen: "Kvarterbyen Odense er Danmarks grønneste storby". Her har vi taget udgangspunkt i 'kvarterbyen Odense' som kommunen præsenterer i deres planstrategi, og deres ambition om at være 'Danmarks grønneste storby'. Begge dele er elementer der allerede er defineret og rummer ideer og værdier der allerede er tilpasset byen. Kvarterbyen Odense rummer f.eks. allerede principper om nærhed, adgang og fællesskab som relaterer til det gode hverdagsliv. Samtidig er adgangen til, og værdien af natur det der blev lagt mest vægt på blandt borgerne i Odense. Derudover bliver det at være grøn ofte associeret med at være bæredygtig. Fortællingen skaber dermed en sammenhængende fortælling af den politiske diskurs, den politiske vision og de tre storylines vi har dannet der tager udgangspunkt i de politiske planer, borgerne hverdagsliv og de lokale rummelige forhold.

## INITIATIVER OG AFSENDER

Vi viser her eksempler på hvilke typer af initiativer der kan indgå og sammentænkes på tværs af politiske dagsordner under de forskellige storylines, som repræsenterer de tre temaer; Natur og grønne områder, forbindelser og adgang og mødesteder og fællesskaber. Vi kommer derudover med eksempler på, hvordan aktører med forskellige karakterer kan understøtte fortællingen, og herigennem initiativerne, når de formidles.

### STORYLINE 1: "Kvarterbyen Odense - en storby med naturens ro og oplevelser, lige uden for døren"

Med ambitionen om at være Danmarks grønneste indgår tiltag der øger andelen af natur f.eks. skovrejsning, anlæg af parker og grønne områder og generel forgrønning af byen. Når naturaspektet tænkes ind i byplanlægningen og nye byudviklingsområder som f.eks. Papirfabriken i Dalum, giver det mulighed for at forbinde nye områder med de eksisterende grønne områder f.eks. det store grønne område der deler Dalum og Hjallesø og forbinder de to bydele med Odense midtby. Der skabes dermed endnu mere sammenhængende natur og adgang til byens funktioner. Udover at bringe naturen tættere på borgerne og skabe bedre adgang, kan sammenhængende natur være med til at forbedre både naturkvalitet og biodiversitet og klimatilpasse områderne. Der kan altså opnås flere positive effekter ved at indtænke naturen i udviklingen af byen, herunder regnvandshåndtering, optag og lagring af CO<sub>2</sub>, støjdæmpning, forbedret luftkvalitet, større biodiversitet, adgang til byen og ikke mindst de positive sundhedsmæssige aspekter naturen kan have for borgerne.

Aktører der som medafsendere kunne understøtte denne storyline kunne f.eks. omfatte kommunen, bygherrer, Danmarks naturfredningsforening og de lokale børneinstitutioner.

### STORYLINE 2: "I Kvarterbyen Odense - forbindelser byen og hverdagslivet"

Bæredygtige forbindelser handler i sig selv om bedre mobilitet og kollektiv transport til reelle mødesteder. Derfor er det derfor relevant at indtænke initiativer der gør byen mere attraktivt, hvilket også kan være begrænset. Det kan altså være nødvendigt at prioritere cykler og gående og skabe flere gode parkeringspladser, ensrette gader og mere plads til cykelstier, eller lukke helt af for biler omkring byens skoler og institutioner for at sikre ro og heden og gøre det sikkert for børn og unge. Forskning viser at børn der bevæger sig mere aktivt er mere succesfulde, mere læringsparate og er mere motiverede som voksen. Derudover er der både CO<sub>2</sub>- og støjproblemer ikke skal køre dem rundt mellem forældre og børn hverdagen hos mange familier. For at gøre det nemt kan hastighedsbegrænsninger og grønne zoner CO<sub>2</sub>-udledning og støj fra trafikken, og skabe bedre mellem mellem f.eks. cykel og bil. Ved at gøre det nemt der samtidig også laves plads til nye mødesteder derudover indtænkes ved f.eks. at gøre byens områder som forbindelsesveje for at gøre det nemt på denne måde have positive effekter for både rum og bæredygtig mobilitet. Aktører der som medafsendere kunne understøtte denne storyline kunne f.eks. omfatte kommunen, skoler, foreninger og interesseorganisationer som cyklistforb.

### *Odense binder bæredygtige forsammen”*


høj grad om at gøre aktiv grøn mobiltilbud til bilen i hverdagen. Det kan være initiativer der kan gøre aktiv grøn mobilitet mere attraktiv og betyde at adgang for biler bliver mindre nødvendigt at inddrage areal fra bilerne til andre formål. Det kan bl.a. omfatte at inddrage arealer og nedlægge vejbaner for at lave plads til cykler og lave cykelgader f.eks. i byrummene. Det kan bl.a. forbedre trafikssikkerheden og gøre det lettere at færdes på egen hånd. Forskning viser at cyklen er sundere og mere miljøvenlig end bilen, og f.eks. cykler i skole, er sundere og mere miljøvenlige til at vælge cyklen som transportmiddel. Det kan bl.a. spare tid og penge for forældrene og gøre det lettere for dem at deltage i forskellige aktiviteter, hvilket kan lette deres hverdagsliv. Yderligere at forbedre trafikssikkerheden og gøre det lettere at færdes på egen hånd samt udligne noget af tidsforskellen mellem de forskellige transportmidler kan reducere bilernes arealforbrug og gøre det lettere at finde opholdsrum og bynatur. Natur kan være et vigtigt element i at bruge sammenhængende grønne områder til at gøre aktiv grøn mobilitet mere attraktiv. Initiativerne kan være rettet mod både klima, sundhed, byens

og kan understøtte denne storyline gennem skoler, uddannelsesinstitutioner og integreret i sundheds- og trafikplanlægningen og rådet for sikker trafik.

### *STORYLINE 3: ”I Kvarterbyen Odense er der plads til at vi kan være sammen - om byen, gennem oplevelser og i fællesskaber”*

I Odenses bystrategi bliver der lagt vægt på at alle borgere har mulighed for at deltage i fællesskaber. Initiativer skal derfor både skabe plads til forskellige typer af fællesskaber og gøre dem let tilgængelige. Multifunktionalitet kan f.eks. indtænkes i byen på forskellige måder og udnytte de eksisterende byrum bedre. Da der ofte er forskel på hvad forskellige typer af borgere har behov for i et byrum kan de f.eks. indrettes så de kan facilitere flere former for socialt samvær. Ved at tilgodese forskellige aktiviteter og behov i byrummene skabes der mulighed for at borgerne kan være sammen på tværs generationer. En anden mulighed for at udnytte eksisterende byrum bedre er at indrette skolegårde og daginstitutionernes legepladser så de kan fungere som offentlige rekreative rum uden for åbningstiden, eller at oprette midlertidige fjernarbejdspladser og uformelle kontor-fællesskaber i tomme butikslokaler eller kommunale bygninger. Klimatilpasning er en anden måde at tænke flere funktioner ind i byrummet. Regnvand kan udnyttes så det får en rekreativ værdi f.eks. som vandlegeplads der samtidig kan oplyse om klimaforandringer, ligesom en skaterbane kan fungere som bassin til regnvandsopsamling når det er nødvendigt. Ved at indtænke multifunktionalitet i byens rum kan der altså skabes plads til flere typer af fællesskaber og samtidig bidrage til klimatilpasningen af byen.

Aktører der som medafsendere kunne understøtte denne storyline kunne f.eks. omfatte kommunen, skoler, daginstitutioner og lokale virksomheder.



*"Det er fedt at være sammen med vennerne, og træne i fitness. Men nogle gange ville det være rart med et sted her i Ballerup, hvor vi bare kunne hænge ud."*

## BALLERUP KOMMUNE

Når vi her arbejder med at danne storylines til Ballerup, bruger vi vores tre fiktive borgere William, Kasper og Bente til at repræsentere de tre målgruppers hverdagsliv, ønsker og behov. Vi forsøger herigennem at målrette de retoriske appeller, så de vækker genklang hos borgerne i Ballerup.



## WILLIAM

17 år  
 Studerende på EUX Business i  
 Ballerup  
 Bor med sine forældre og sø-  
 skene i et hus i Ballerup

*"Naturen i Ballerup er skøn og der er mange gode ting at lave sammen med lille Agnes, men jeg savner at cykle til arbejde. Trafikken er tæt, og folk kører for stærkt på villavejene."*

## KASPER

33 år  
 Bioanalytiker hos Novo Nordisk  
 Bor med sin kone og deres barn  
 i et hus i Ballerup



## BENTE

78 år  
 Pensioneret lægesekretær  
 Bor i en lejlighed tæt på Bal-  
 lerup bymidte

*"Ballerup er mit hjem og jeg elsker at være en del af byen. Jeg har brug for kollektiv transport når jeg skal til gymnastik, i strikkeklub og drikke kaffe med veninderne."*

## TEMA 1: NATUR OG GRØNNE OMRÅDER

I Ballerup kommune ser man, ligesom i Odense, naturen som en vigtig del af den klimapolitiske dagsorden. Det gælder både træernes evne til at optage og lagre CO2 og som naturbaserede klimatilpasningsløsninger der kan reducere behovet for infrastruktur til at aflede regnvand. Samtidig anses natur som en vigtig faktor for borgernes fysiske og mentale sundhed. Man har derfor et ønske om at forbedre naturkvaliteten og bringe naturen helt tæt på borgerne. Natur og grønne områder bliver ligeledes set som en positiv kvalitet for byen af borgerne i Ballerup selvom det primært er børnefamilierne der giver udtryk for at det er noget de bruger i hverdagen. For dem er det muligheden for at få gode oplevelser sammen der er den største værdi ved naturen. På grund af fingerplanens grønne kiler rummer Ballerup natur og grønne områder tæt på byen.

### POLITISKE PLANER OG VISIONER

- Natur fremmer fysisk og mental sundhed.
- Naturen helt tæt på borgerne (maks. 500 m/5 min.).
- Grønne områder har betydning for et sundt liv.
- Nem og tryk adgang til grønne områder.
- Øget naturkvalitet og biodiversitet fremmer bæredygtighed.
- Alle skal have adgang til oplevelser og aktiviteter i grønne områder.
- Bynatur og beplantning forbedrer mikroklimaet og kan aflede regnvand.

### RUMMELIGE FORHOLD

- Natur- og grønne områder tæt på byen.
- Fingerplanens rammer betyder at der er store grønne naturområder som ikke må omlægges til byzone.
- Stort grønt område ved krammermarkedsplads.
- Mindre grønt i erhvervsområde.

### BORGERPERSPEKTIV

- Bynatur gør byen mere attraktiv at opholde sig i.
- Naturen giver mulighed for oplevelser og aktiviteter sammen.
- Man kan ikke få for meget natur.

### STORYLINE TIL NATUR OG GRØNNE OMRÅDER

Ligesom for Odense, kategoriseres de vigtigste pointer efter deres appel til enten logik eller følelser. For natur og grønne områder går de logiske appeller på de positive egenskaber naturen har for klimaet. Både for byen og i de specifikke byrum hvor det samtidig kan forbedre oplevelsen. De følelsesmæssige aspekter retter sig derimod efter betydningen og værdien af adgang til natur og grønne områder, f.eks. de sundhedsmæssige aspekter og muligheden for at have gode oplevelser sammen.

	POLITIK	RUMMELIGT	HVERDAGSLIV
LOGIK	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Øget naturkvalitet og biodiversitet fremmer bæredygtighed.</li> <li>• Bynatur og beplantning forbedrer mikroklimaet og kan aflede regnvand.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Naturen helt tæt på borgerne (maks. 500 meter/ 5 minutter til væsentlig natur).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bynatur gør byen mere attraktiv at opholde sig i ved at skabe skygge, læ og bedre luftkvalitet.</li> </ul>
FØLELSER	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grønne områder har betydning for et sundt liv.</li> <li>• Alle skal have adgang til oplevelser og aktiviteter i grønne områder.</li> <li>• Natur fremmer fysisk og mental sundhed.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nem og tryk adgang til grønne områder via stisystemer.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Naturen giver mulighed for oplevelser og aktiviteter sammen.</li> <li>• Man kan ikke få for meget natur.</li> </ul>

### STORYLINE:

*”I vores Ballerup vokser gode oplevelser i naturen og kan plukkes på bare 5 minutter”*

Til denne storyline gør vi brug af 'vores Ballerup' for at indikere at der er tale om noget lokalt og noget vi er fælles om. Natur bliver både italesat i forhold til de positive klimategenskaber og på betydningen for borgernes sundhed. Natur kan altså appellere til både logik og til følelser. At det netop er gode oplevelser i naturen refererer til måden særligt børnefamilierne ønsker at bruge naturen. De 5 minutter bunder i et konkret ønske fra kommunen om at bringe naturen tættere på borgerne. Denne storyline et eksempel på hvordan man kan gøre brug af metaforer og billedsprog som virkemidler i fortællingen.

## TEMA 2: FORBINDELSER OG ADGANG

Ballerup er en del af Storkøbenhavn og de lokale og regionale forbindelser, med kollektiv transport, har derfor stor betydning for adgangen til og fra og på tværs byen. Det gælder både når der pendles til byen og når borgerne skal nå hverdagslivets vigtige funktioner. Man ønsker derfor at fremme både kollektiv transport og dens sammenhæng med delemobilitet og aktiv grøn mobilitet. Man ønsker altså både at forbedre byens forbindelser og i højere grad at prioritere aktiv grøn mobilitet.

### POLITISKE PLANER OG VISIONER

- Ballerup er en del af Stor-københavn.
- Fremme aktiv grøn mobilitet, delemobilitet og styrke forbindelserne via stinet med kollektiv transport.
- Forbedre trafiksikkerhed og tryghed (særligt omkring skoler/ institutioner) via mulige bilfrizoner eller cykelgader.
- Styrke adgangen og forbindelser til byens grønne områder.
- Når flere vælger aktiv grøn mobilitet og kollektiv transport kan der opnås CO2-reduktioner.

### RUMMELIGE FORHOLD

- Vejinfrastruktur skaber barrierer for aktiv grøn mobilitet.
- Funktionsopdelt og centraliseret bystruktur tilgodeser biler.
- Funktionsopdeling og centralisering gør byen usammenhængende.
- Gode forbindelser for aktiv grøn mobilitet og kollektiv transport kan binde byen bedre sammen.
- Supercykelstier og S-tog skaber forbindelser til omkringliggende kommuner.

### BORGERPERSPEKTIV

- Hvis man mangler noget i Ballerup, kan man bare tage toget til København (ca. 25 minutter i tog).
- Gode forbindelser giver mulighed for at indgå i sociale fællesskaber i byen.
- Villavejene kan føles utrygge pga. mange biler og høj fart.



### STORYLINE TIL FORBINDELSER OG ADGANG

For denne storyline har de retoriske appeller særligt fokus på forbindelserne og dermed adgangen til resten af Storkøbenhavn. Det gælder både de logiske- og følelsesmæssige appeller. For de logiske appeller gælder det desuden af gode forbindelser for aktiv grøn mobilitet og kollektiv transport kan reducere transportens CO2-udledning og samtidig styrke Ballerups konkurrenceevne i forhold til de omkringliggende kommuner. Derudover er det forbindelsers betydning for at kunne deltage i sociale fællesskaber som appellerer til noget der har værdi i mange borgeres hverdagsliv.

	POLITIK	RUMMELIGT	HVERDAGSLIV
LOGIK	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktiv grøn mobilitet, attraktive forbindelser og øget trafiksikkerhed kan reducere transportens CO2-udledning.</li> <li>• Gode forbindelser med kollektiv transport og sammenhæng med delemobilitetsløsninger øger Ballerups konkurrenceevne.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Den funktionsopdelte centraliserede by tilgodeser bilen frem for aktiv grøn mobilitet.</li> <li>• Inden for 15 minutter kan størstedelen af Ballerup nås på cykel fra stationen, de omkringliggende kommuner med kollektiv transport og København inden for 30 minutter.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gode forbindelser med kollektiv transport til København gør flere funktioner tilgængelige indenfor '30 minutters territoriet'.</li> </ul>
FØLELSER	<ul style="list-style-type: none"> <li>• At være en del af Storkøbenhavn er en vigtig del af Ballerups identitet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ballerup føles som en del af hovedstaden grundet forbindelserne til omegnskommunerne og København.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adgang og forbindelser til sociale fællesskaber har betydning i hverdagslivet.</li> </ul>

### STORYLINE:

*"I vores Ballerup er de gode forbindelser vejen til byens hjerte og hovedstadens pulserende byliv"*

Storylinen her er endnu et eksempel på hvordan der kan gøres brug af metaforer og billedsprog. Vi gør igen brug af 'vores Ballerup' for at understrege den lokale kontekst og følelsen af byfællesskab. Vi forsøger her at pointere de gode lokale forbindelser der skal give adgang til funktionerne i bymidten, altså byen hjerte, og forbindelserne til resten af hovedstaden og de muligheder det giver. På denne måde forsøger vi både at gøre brug af retoriske virkemidler og appeller til logik og følelser.

## TEMA 3: MØDESTEDER OG FÆLLESSKABER

Med overskriften "Vi skaber fremtiden sammen" lægger Ballerup Kommune stor vægt på at de gode løsninger og byens fremtidige udvikling er noget der skal skabes i fællesskab. Handlingsfællesskaber skal f.eks. invitere og engagere borgere og virksomheder til at stå sammen om den grønne omstilling. Derudover ønsker kommunen at sikre god tilgængelighed til mødesteder og styrke fællesskaber, bl.a. gennem multifunktionel brug af offentlige bygninger. De unge borgere giver udtryk for at de mangler lokale mødesteder der giver mulighed for uformelle fællesskaber og socialt samvær. De mere formelle fællesskaber og byens sociale arrangementer har til gengæld stor værdi for de ældre borgere.

### POLITISKE PLANER OG VISIONER

- Handlingsfællesskaber samler borgere, erhverv og institutioner om grøn omstilling (partnerskaber).
- De gode løsninger skal findes i fællesskab.
- Kultur-, og fritidsliv skal danne rammerne om stærke fællesskaber.
- Når byen udvikles, skal der skabes tilgængelighed, mødesteder og fællesskaber.

### RUMMELIGE FORHOLD

- Kommunale bygninger skal åbnes op til multifunktionel brug så de kan tilpasses borgernes behov. Brug af eksisterende bygninger kan øge tilgængeligheden.
- De regionale forbindelser giver mulighed for at benytte resten af hovedstadens mødesteder og fællesskaber.

### BORGERPERSPEKTIV

- Mødesteder har stor betydning for de unges sociale liv.
- De unge giver udtryk for at de mangler steder at mødes.
- De unge borgere fortrækker uformelle fællesskaber.
- Mødesteder er ikke nødvendigvis lokale, men regionale.
- Byen sociale arrangementer skaber værdi for særligt de ældre borgere.
- Private og offentlige fællesskaber har stor betydning i de ældre borgeres hverdagsliv.

STORYLINE TIL MØDESTEDER OG FÆLLESSKABER

Til denne storyline kommer de logiske appeller fra de politiske visioner bl.a. omkring partnerskabers rolle i den grønne omstilling af samfundet. Vigtigheden af fælles løsninger og samarbejde på tværs af aktører anerkendes f.eks. i FN's verdensmål nr. 17 om partnerskab for handling. Derudover er det betydningen af adgang til mødesteder og fællesskaber hvad enten de er lokale eller regionale. For de følelsesmæssige appeller er det mere den betydning fællesskaberne kan have for de forskellige borgere og at det er byens kultur- og fritidsliv, som er en stor del af mange borgeres hverdagsliv, der skal skabe rammene for stærke fællesskaber. Det er altså fællesskabsfølelsen og hverdagslivet der appelleres til.

	POLITIK	RUMMELIGT	HVERDAGSLIV
LOGIK	<ul style="list-style-type: none"> <li>Når byen udvikles, skal der skabes tilgængelighed, mødesteder og fællesskaber.</li> <li>Handlingsfællesskaber samler borgere, erhverv og institutioner om grøn omstilling (partnerskaber).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kommunale bygninger skal åbnes op til multifunktionel brug så de kan tilpasses borgernes behov. Brug af eksisterende bygninger kan øge tilgængeligheden.</li> <li>De regionale forbindelser giver mulighed for at benytte resten af hovedstadens mødesteder og fællesskaber.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mødesteder er ikke nødvendigvis lokale, men regionale.</li> <li>De unge giver udtryk for at de mangler steder at mødes.</li> </ul>
FØLELSER	<ul style="list-style-type: none"> <li>De gode løsninger skal findes i fællesskab.</li> <li>Kultur-, og fritidsliv skal danne rammerne om stærke fællesskaber.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Private og offentlige fællesskaber har stor betydning i de ældre borgeres hverdagsliv.</li> <li>Mødesteder har stor betydning for de unges sociale liv.</li> </ul>

STORYLINE:

*”I vores Ballerup skaber vi fremtiden sammen gennem stærke fællesskaber”*

I denne sidste storyline har vi igen videreført 'vores Ballerup'. På samme måde som med Odense understreger det at Ballerup, eller 'vores Ballerup', har mange forskellige egenskaber. Vi tager her udgangspunkt i vendingen 'Vi skaber fremtiden sammen' fra Ballerups Vision 2029 og kobler den med 'stærke fællesskaber' som både er et politisk fokuspunkt og noget der har betydning i borgernes hverdagsliv. Der appelleres altså både til det at skabe noget sammen, i dette tilfælde en bedre fremtid, og det at være en del af et fællesskab. Storylinen er et eksempel på hvordan der stadig kan gøres brug af retoriske appeller selvom den er sammensat af allerede kendte ord og sætninger.

## STORYTELLING FOR BALLERUP

### **POLITISK DISKURS:**

Klimaneutralitet, bæredygtighed og  
det gode sunde liv

### **OVERORDNET STORYTELLING:**

*"Vores Ballerup, hvor du kan bo, leve og  
arbejde i hovedstadens grønne baghave"*

### **STORYLINE 1:**

*"I vores Ballerup vokser gode oplevelser i natu-  
ren og kan plukkes på bare 5 minutter"*

### **STORYLINE 2:**

*"I vores Ballerup er de gode forbindelser vejen  
til byens hjerte og hovedstadens pulserende  
byliv"*

### **STORYLINE 3:**

*"I vores Ballerup skaber vi fremtiden sammen  
genemmen stærke fællesskaber"*

I Ballerup har vi identificeret den samme overordnede politiske diskurs i de politiske dokumenter. Altså igen klimaneutralitet, bæredygtighed og muligheden for at leve gode sunde liv. Disse elementer sætter retningen for de politiske visioner og den overordnede fortælling om byen som man ønsker den skal se ud i fremtiden. I Ballerup har vi lavet fortællingen: *"Vores Ballerup, hvor du kan bo, leve og arbejde i hovedstadens grønne baghave"*. Her har vi taget udgangspunkt i forskellige elementer fra Ballerups politiske planer f.eks. fællesskab ved at bruge 'vores Ballerup', natur og bæredygtighed som begge associeres med at være grøn, Ballerup som en førende erhvervsby og forbindelsen til hovedstaden som en del af Storkøbenhavn, som borgerne også tillagde stor værdi. Samtidig er det at bo, leve og arbejde en naturlig del af hverdagslivet. Fortællingen skaber dermed en sammenhængende fortælling af den politiske diskurs, den politiske vision og de tre storylines vi har dannet der tager udgangspunkt i de politiske planer, borgerne hverdagsliv og de lokale rummelige forhold.

## INITIATIVER OG AFSENDER

Vi viser her eksempler på hvilke typer af initiativer der kan indgå og sammentænkes på tværs af politiske dagsordner under de forskellige storylines, som repræsenterer de tre temaer; Natur og grønne områder, forbindelser og adgang og mødesteder og fællesskaber. Vi kommer derudover med eksempler på, hvordan aktører med forskellige karakterer kan understøtte fortællingen, og dermed også initiativerne, når de formidles.

### STORYLINE 1: *"I vores Ballerup vokser gode oplevelser i naturen og kan plukkes på bare 5 minutter"*

Med en ambition om at naturen skal være tilgængelig for borgerne inden for 5 minutter, eller 500 meter, vil der både indgå initiativer der øger mængden af natur og dermed skaber fysisk nærhed til naturen, og initiativer der forbedrer forbindelserne så naturen føles tættere på og kan nås inden for 5 minutter. Foruden at udnytte naturens positive klimaegenskaber, ønsker Ballerup samtidig at der er mulighed for oplevelser og aktiviteter i naturen. Det er derfor oplagt at indtænke placering af kultur- og fritidstilbud, legepladser eller naturlegepladser med mulighed for ophold, i sammenhæng eller i nærhed til byens natur og grønne områder. Man kan dermed indtænke initiativer der støtter op om at skabe fællesskaber og samtidig også skabe nærhed til disse. Derudover vil man ligesom i Odense kunne arbejde på at forbinde de eksisterende grønne områder og skabe bedre adgangs- og forbindelsesveje for aktiv grøn mobilitet. Der kan altså både være sundhedsmæssige fordele ved at gøre aktiv grøn mobilitet mere attraktiv og ved at forbedre adgangen til natur og fællesskaber, som begge har betydning for borgernes sundhed og trivsel. Det er altså muligt at inddrage initiativer der berører både klima, sundhed og mobilitet.

Aktører der som medafsendere kunne understøtte denne storyline kunne f.eks. omfatte kommunen, kultur- og fritidsinstitutioner, de lokale børneinstitutioner og interesseorganisationer f.eks. cyklistforbundet.

### STORYLINE 2: *"I vores Ballerup er byens hjerte og hovedstadens pulser"*

Man har i Ballerup en ambition om at gøre byen til en grøn og aktiv by samtidig reducere CO2-udledningerne. For at gøre det muligt, skal forbindelser skal altså være bæredygtige og sikre god adgang til bymidtens funktioner. De primære initiativerne skal gøre det muligt at forbedre sammenhæng og opkobling mellem byens eksisterende stisystemer ved at skabe gode overgange i vejrydningen og gøre det generelt villige til at cykle eller gå på grønne områder, så nye stiforbindelser og forbindelser indtænkes. Det gør samtidig de grønne områder mere tilgængelige helt ind i bymidten og på den måde kan man øge følelsen af at naturen er tilgængelige. En fordel ved at tiltrække flere mennesker er at det kan skabe mere liv og aktivitet i byen. Når man ankommer med cykel eller på gåben, er det en anden oplevelse end når man ankommer med bil. For at gøre det muligt, skal forbindelserne til resten af hovedstaden og de stoppesteder og s-togstationer nede i byen. Der skal være forskellige delemobilitetsløsninger for at gøre det muligt at komme til naturen med adgang til natur, byliv, sundhed og aktivitet. Aktører der som medafsendere kunne understøtte denne storyline kunne f.eks. omfatte kommunen, mobilitetsaktører, lokale foreنده og lokale boligforeninger.

### *er de gode forbindelser vejen til mulserende byliv”*

at fremme aktiv grøn mobilitet og  
rne fra transportområdet. De gode  
dygtige og samtidig sikre at der er  
og til resten af hovedstadsområdet.  
aktiv grøn mobilitet mere attraktiv og  
g med den kollektive transport.  
udbygge og forbedre forholdene på  
d at sikre ordentlig belægning, ga-  
og ved fodgængerovergange. Folk  
gå længere hvis ruten går igennem  
elser kan med fordel føres igennem  
ved anlæg af nye grønne områder.  
r mere tilgængelige. Ved at føre for-  
prioritere cykelparkering over bilpar-  
have byens funktioner tæt på og let  
kke handlende på cykel eller gåben  
itet i byens gågader. Handlende der  
n besøger generelt byen oftere, end  
at styrke den kollektive transport og  
den kan der arbejdes med at forbin-  
med stisystemerne og sikre plads til  
f.eks. elbiler, lejecykler eller elektri-  
samentænke bæredygtig mobilitet  
d og klimatiltag.

ne understøtte denne storyline kun-  
ilitetsudbydere, lokale erhvervsdri-

### *STORYLINE 3: ”I vores Ballerup skaber vi fremtiden sammen gennem stærke fællesskaber”*

Byens kultur- og fritidsliv har en vigtig plads i Ballerups fællesskaber  
og man ønsker at inddrage både borgere, foreninger og virksomheder  
i byens udvikling. Det er derfor en mulighed at initiativer kunne tage  
udgangspunkt i nye eller eksisterende partnerskaber med lokale bolig-  
foreninger. Ved at udvikle og åbne de grønne områder mellem bolig-  
byggerierne som mere offentlige byrum eller parker, kan der tiltrækkes  
mere aktivitet og incitament til også at opholde-, og bevæge sig gennem  
området ved også at indtænke forbindelsesveje for aktiv grøn mobilitet.  
Eksisterende byrum kan også udnyttes og aktiveres på nye måder så  
de kan facilitere flere former for sociale aktiviteter. Dette kan selvfølgelig  
gøres på mange måder. Ledigt areal i de store erhvervsområder, kan  
f.eks. udnyttes som midlertidige byrum til boldspil, skateboards og lign.  
eller som i Københavns Sydhavn hvor man har installeret en klatrevæg  
på et lokalt kirketårn. Det giver mulighed for at skabe både uformelle  
og mere formelle fællesskaber i samarbejde med lokale foreninger og  
samtidig aktivere byen og skabe mere liv.

Aktører der som medafsendere kunne understøtte denne storyline kun-  
ne f.eks. omfatte kommunen, boligforeninger, lokale virksomheder og  
sportsforeninger.

## KONKRET LÆRING FRA CASENE

Med denne rapport har vi illustreret hvilke muligheder to byer med forskellig kontekst, har for at bruge 15 minutters byen som en måde at rammesætte og italesætte de udfordringer de står overfor med en bæredygtig omstilling. Rapporten viser at der allerede er store potentialer i forhold til de politiske visioner, rumlige forhold og borgernes hverdagsliv og at 15 minutters byen som planlægningskoncept kan være det der sammentænker de forskellige planer og ideer og løser flere udfordringer på en gang.

Vores analyser af de politiske, rumlige og hverdagslige forhold viser tydeligt at begge byer med fordel kan benytte 15 minutters byen som et planlægningsprincip. Det betyder ikke, en gentænkning og redesign af hele byens struktur, men handler om at skabe nye sammenhænge i den allerede eksisterende by. Det handler om at styrke forbindelserne mellem funktioner og tilgodese aktiv grøn mobilitet, der derved giver adgang til byen for alle byens borgere. Ved at tilgodese aktiv grøn mobilitet kan der skabes mere natur, en belægning der tillader nedsivning af regnvand, nye byrum, nye forbindelser, nye fællesskaber og dermed en sundere by.

I Odense er der etableret stisystemer fra midtbyen til Dalum og Hjallesø igennem et sammenhængende grønt område, langs med Odense Å. Det blev nævnt som en attraktiv rute af borgerne i Dalum og Hjallesø, og det blev også italesat, at det ikke var vigtigt at vælge den hurtigste måde at komme fra A til B men i lige så høj grad kvaliteterne, æstetikken og oplevelserne som turen giver en. Det at dobbeltudnytte rum er et grundlæggende princip som 15 minutters byen beskæftiger sig med, og i Paris har man f.eks. etableret parker i skolegårde som kan benyttes af borgere udenfor skolens åbningstid. Der findes altså mange måder at tænke grønne områder ind i det eksisterende byggede miljø og udnytte de byrum der allerede findes.

Undersøgelsen af Odense og Ballerup har vist, at der er en del forhold som går igen i de to byer. Igennem politiske planer og visioner forsøger både Odense og Ballerup at skabe de bedste retningslinjer for, hvordan deres by kan blive mere grøn, skabe bedre forbindelser og adgang til byens funktioner og skabe inkluderende fællesskaber og mødesteder i byrummene. Samtidig er de forskellige hverdagsliv, samt de ønsker og behov hertil, også præget af mange sammenfald. Borgerne har sammenfaldende hverdagslivsønsker- og behov og de politiske strategier og planer i de to kommuner har grundlæggende samme vision om at skabe 'den gode bæredygtige by'. De rumlige forhold er derimod meget forskellige, og det ses tydeligt at de fysiske forhold afgør, hvordan borgeres hverdagsliv udspiller sig. Så selvom de grundlæggende ønsker og behov i borgernes hverdagslivet ligner hinanden, definerer de rumlige forhold i byen, hvordan de forskellige typer af hverdagslivet konkret kan udspille sig.

15 minutters byen er et planlægningskoncept, hvor storytelling spiller en vigtig rolle, og hvilke initiativer, der skal understøttes af specifikke storylines, er altid afhængig af konteksten. Det er derfor vigtigt at storylines og historiefortællingen til den enkelte by er tilpasset den lokale og fysiske kontekst. Et eksempel på hvordan storytelling tilpasses den lokale kontekst er f.eks. hvordan de to overordnede fortællinger for de



to byer afspejler de politiske ambitioner og de værdier borgerne lægger vægt på, samtidig med at de afspejler byen. Selvom der er sammenfald mellem de to byer, adskiller de sig alligevel f.eks. i forhold til deres størrelse og placering i forhold til andre byer. I Odense har vi lavet fortællingen om at: "Kvarterbyen Odense er Danmarks grønneste storby". Her har vi taget udgangspunkt i 'kvarterbyen Odense' som kommunen præsenterer i deres planstrategi, og deres ambition om at være 'Danmarks grønneste storby'. Begge dele er ideer der allerede er defineret og rummer ideer og værdier der allerede er tilpasset byen. Samtidig er adgangen til natur det der blev lagt mest vægt på blandt borgerne i Odense.

I Ballerup har vi lavet fortællingen: "Vores Ballerup, hvor du kan bo, leve og arbejde i hovedstadens grønne baghave". Her har vi taget udgangspunkt i forskellige elementer fra Ballerups politiske planer f.eks. fællesskab, natur, Ballerup som en førende erhvervsby og forbindelsen til hovedstaden som en del af Storkøbenhavn, som borgene også tillagde stor værdi. Selvom de overordnede ambitioner om at skabe 'den gode bæredygtig by' er til stede i begge byer, er det forskellige ting der er lagt vægt på for at vække genklang hos borgerne i forhold til den konkrete by.

Med vedtagelsen af klimaloven i 2020 er der kommet stort fokus på CO2-reduktioner og bæredygtig omstilling i kommunerne, og her er der en stor del at hente i transportsektoren og specielt ved privatbilismen. Både Odense og Ballerup har politiske ambitioner om at mindske privatbilismens CO2-udledning, som hidtil har satset på en høj grad af frivillighed fra borgerne side til at ændre deres transportvalg.

Da vi har planlagt byer de sidste mange årtier med bilen i fokus, er bystrukturen i de fleste områder centret om adgang til byen og dens funktioner via bil. Det betyder at bilen bliver et vigtigt middel til at få hverdagslivet til at gå op for mange mennesker. Omstillingen til mere bæredygtige transportformer er derfor svær, og tiltag der forringer eller begrænser bilernes færden i byen bliver ofte mødt med stor modstand fra borgere. Det skyldes at det at ændre transportvaner kræver en omorganisering af hverdagslivets rutiner og det er således ikke nok at det er muligt at vælge forskellige former for transport, det skal også være den nemmeste løsning for hverdagslivsorganisering. Byens strukturer, placering af funktioner, forbindelser og prioritering af mobilitetsformer spiller en afgørende rolle her.

De tre temaer: natur og grønne områder, forbindelser og adgang samt mødesteder og fællesskab, er identificeret på tværs af vores undersøgelser af byernes politiske planer, rumlige forhold og borgernes hverdagsliv. Temaerne har dannet grundlag for de storylines vi præsenterer i rapporten. De er eksempler på hvordan man, med udgangspunkt i den lokale kontekst og borgernes hverdagsliv, kan gøre brug af retoriske appeller til logik, karakter og følelser og danne stærke storylines. De vigtigste pointer for hvert tema og deres storylines præsenteres herunder.

## NATUR OG GRØNNE OMRÅDER

*"Kvarterbyen Odense - en storby med naturens ro og oplevelser, lige uden for døren"*

*"I vores Ballerup vokser gode oplevelser i naturen og kan plukkes på bare 5 minutter"*

Natur spiller en afgørende rolle for kommunernes klimaindsats bl.a. på grund af de positive egenskaber til at optage og lagre CO<sub>2</sub>, håndtere regnvand og forbedre byens mikroklima. Asfalterede veje og parkeringspladser er ikke optimalt i forhold til disse problematikker. Både Odense og Ballerup har større og mindre natur- og grønne områder på tværs af byen. Der er således allerede et godt udgangspunkt for at integrere mere natur i den eksisterende by f.eks. ved at sammentænke funktioner som skolegårde og rekreative områder eller grønne områder og forbindelsesveje. Et element ved aktiv grøn mobilitet der her kan indtænkes, er betydningen af de områder borgerne skal bevæge sig igennem. Forskningen viser at mennesker gerne vil bevæge sig over længere afstande hvis deres tur ikke skal foregå ved siden af en larmende vej. Ved at minimere de fysiske barrierer som veje til biler ofte udgør og forgrønne flere af arealerne skabes der således også bedre forudsætninger for den aktive grønne mobilitet.

Der er i begge kommuner mange naturområder på tværs af byerne og et politisk ønske om at natur og grønne områder er helt tæt på borgerne da det ses som en vigtig faktor for borgernes fysiske og mentale sundhed, trivsel og livskvalitet. Alligevel giver borgernes vi har talt med udtryk for at de ønsker mere natur. Natur og grønne områder har stor betydning i borgernes hverdagsliv og en værdi der vægtes højt på tværs af alder og køn. Det gælder både som omdrejningspunkt for socialt samvær, oplevelser og aktiviteter, og som kontrast til livet i byen, hvor man kan finde fred og ro. Borgerne beskriver de forbindelser, der går gennem grønne områder, som attraktive ruter med æstetiske kvaliteter. I både Odense Kommune og Ballerup Kommune ses natur og grønne områder som vigtig for håndtering af klimaforandringerne men også som et vigtigt element i borgernes sundhed og trivsel. En grøn by, betyder en by, der understøtter 'det gode liv', og dette italesættes også af borgerne. Der er således her et potentiale hvor begrænsninger på biltransporten skaber mulighed for andre kvaliteter der efterspørges af borgerne.

## FORBINDELSER OG ADGANG

*"I Kvarterbyen Odense binder bæredygtige forbindelser byens hverdagslivet sammen"*

*"I vores Ballerup er de gode forbindelser tæt på byens pulserende byliv"*

Den rummelige analyse vi har lavet af byens rum og funktioner der er en række potentialer i at arbejde med rum og funktioner i byen og dens funktioner. Nogle af de områder der er på mindre end 15 minutters byen hvor andre i højere grad er på tværs af territoriet. Med den rumlige analyse kan komme både med gang, cykling og offentlig transport på 15 minutter og i begge kommuner er det et af de vigtige opgøremål.

For borgerne i bydelene Dalum og Hjalte er der særligt fokus på tre ting – Nem adgang til offentlige forbindelser der løber igennem grønne områder og forbindelser og adgang til midtbyerne. I Odense Kommune kan man som tingene er nævnt i analysen henholdsvis Dalum og Hjalte indtænke nye funktioner i byudviklingen. I 'Kvarterbyen Odense', vil det altså være vigtigt at leve mere lokalt med adgang til mange funktioner. Samtidig findes der allerede en række forbindelser i Odense midtby, der løber gennem grønne områder og ligesom det er muligt at nå midtbyerne på under 15 minutter. Der er dog stadig behov for med 15 minutters bykvarterer (Dalum og Hjalte territoriet (Odense midtby)).

For Ballerup Kommune er fokus på at gøre grøn mobilitet mere attraktiv på de korte afstande og transports opkobling på resten af byen. Det betyder mange af byens funktioner centreret omkring Ballerup st. På grund af byens størrelse og afstande til borgerne i Ballerup by at få adgang til midtbyerne på 15 minutters cykeltur. Samtidig kan der være behov for omkringliggende boligkvarterer. Som et resultat af derfor mere at funktioner skal opleves tæt på og ved at forbedre forholdene og forbedre forbindelser. Samtidig betyder afstanden til København og KØBENHAVN som en del af hovedstadens 30 minutters cykeltur.

## MØDESTEDER OG FÆLLESSKAB

dygtige forbindelser byen og hver-

elser vejen til byens hjerte og ho-

i Ballerup og Odense tydeliggør at  
ejde med forbindelser og adgang til  
elementerne kan udfoldes inden for  
re grad relaterer sig til 30 minutters  
e har vi synliggjort hvor lang man  
g og kollektiv transport inden for 15  
et muligt at nå mange af hverdagens

Hjallese, i Odense Kommune, er der  
g adgang til natur og grønne områder,  
ne områder og væk fra biltrafikken,  
byens byliv og funktioner. I Odense  
r i dag komme rundt i det meste af  
en for 15 minutters cykeltur. Ved at  
ingen, som der lægges op til med  
være muligt for mange borgere at  
nge af hverdagens essentielle funkti-  
n forbindelsesvej mellem Dalum og  
et sammenhængende grønt område,  
en med kollektiv transport fra byde-  
erfor potentiale for både at arbejde  
m og Hjallese) og 30 minutters ter-

å lokale forbindelser, der gør aktiv  
korte distancer, og på den kollektive  
ovedstaden. I Ballerup Kommune er  
t omkring bymidten og i centeret ved  
else, er det i dag, allerede muligt for  
g til de fleste funktioner inden for en  
bymidten også nås til fods, fra de  
m 15 minutters by er udfordringen  
ves som værende tættere på f.eks.  
indelserne for aktiv grøn mobilitet.  
benhavn at Ballerup kan betegnes  
utters territorie.

*"I Kvarterbyen Odense er der plads til at vi kan være sammen - om  
byen, gennem oplevelser og i fællesskaber"*

*"I vores Ballerup skaber vi fremtiden sammen gennem stærke  
fællesskaber"*

I både Odense og Ballerup bliver byrum, grønne områder og natur set  
som samlingspunkter der styrker lokale fællesskaber. I deres politiske  
dokumenter bliver fællesskab nævnt som et vigtigt aspekt af byens 'li-  
veability', borgernes trivsel og omstillingen af samfundet i en bæredygtig  
retning. Det handler altså både om borgernes livskvalitet og om at tage  
et fælles ansvar for fremtiden ved at engagere borgene gennem stær-  
ke og lokale fællesskaber. Det betyder både at byrummene skal være  
inkluderende, at grønne områder kan facilitere aktiviteter og oplevelser  
man kan være sammen om og at eksisterende bygninger kan anvendes  
til flere formål og dermed gøre dem mere tilgængelige. F.eks. ved at  
åbne kommunale bygninger op for andre anvendelsesmuligheder.

For borgerne i begge kommuner er der et stort sammenfald mellem  
hvordan de ser fællesskaber kan faciliteres bedre. Blandt de unge er  
det byens mødesteder og -evne til at facilitere uformelle fællesskaber  
og socialt samvær der har betydning, både i naturen og andre steder  
i byen. For de ældre borgere har det stor betydning at kunne tage del  
i byens allerede eksisterende fællesskaber, både private og offentlige.  
Det gør at de føler sig som en del af byen. For børnefamilierne er der  
stort fokus på legepladser som det sted hvor deres børn kan boltre sig  
og de kan møde andre voksne og grønne områder som opholdssted og  
forbindelsesled mellem hverdagens aktiviteter. Dette understreger lige-  
ledes at byens forbindelser også har betydning for borgernes mulighed  
for at være en del af byens fællesskaber.

15 minutters byen har som byplanlægningskoncept et overordnet for-  
mål om at skabe bæredygtige byer og har både retoriske og diskursive  
kvaliteter der kan spille en central rolle når planlægningsmæssige udfor-  
dringer og mulige løsninger defineres, og når aktører skal overbevises  
om deres nødvendighed.

# LITTERATUR OG REFERENCER

## HVERDAGSLIV:

Christensen, A.-D. (1995). Birte Bech-Jørgensen, Når hver dag bliver hverdag, København: Akademisk Forlag, 1994,3095. *Politica* (Århus, Denmark), 27(1), 108-. <https://doi.org/10.7146/politica.v27i1.67907>

## STORYTELLING:

Healey, P. (2008). James A. Throgmorton (1996), "The Argumentative or Rhetorical Turn in Planning", in James A. Throgmorton, *Planning as Persuasive Storytelling: The Rhetorical Construction of Chicago's Electric Future*, Chicago: University of Chicago Press, pp. 36-54. In *Contemporary Movements in Planning Theory* (pp. 103–130). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315259451-12>

Sandercock, L. (2003). Out of the Closet: The Importance of Stories and Storytelling in Planning Practice. *Planning Theory & Practice*, 4(1), 11–28. <https://doi.org/10.1080/1464935032000057209>

Hajer, & Versteeg, W. (2005). A decade of discourse analysis of environmental politics: Achievements, challenges, perspectives. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 7(3), 175–184. <https://doi.org/10.1080/15239080500339646>

Healey, P. (2008). Maarten A. Hajer (1995), "The Historical Roots of Ecological Modernization", in Maarten A. Hajer, *The Politics of Environmental Discourse*, Oxford: Oxford University Press pp. 73-103. In *Political Economy, Diversity and Pragmatism* (pp. 333–366). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315246543-26>

## DET NYE MOBILITETSPARADIGME:

Sheller, M., & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning. A*, 38(2), 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>

Urry, J. (2000) *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203021613>

Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity.

Cresswell, T. (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203446713>

Freudental-Pedersen, M. (2022). *Making mobilities matter*. Routledge.

## FØRSTE RAPPORT OM 15 MINUTTERS BYEN:

Freudental et al. (2022). *15 minutters byen: Internationale erfaringer*. Aalborg Universitet

#### PERSONAS:

Vallet, F., Puchinger, J., Millonig, A., Lamé, G., and Nicolai, I. (2020). Tangible futures: Combining scenario thinking and per-sonas - A pilot study on urban mobility. *Futures* 117 (2020) 102513.  
<https://doi.org/10.1016/j.futures.2020.102513>.

Nielsen, L. (2013). *Personas-user focused design* (Vol. 15). London: Springer.

#### POLITISKE PLANER:

Odense Kommune (2020). *Kommuneplan 2020-2032*

Odense Kommune (2023). *Bystrategi 2023*

Odense Kommune (2023). *Grøn mobilitetsplan: Forlig om grøn mobilitetsplan indgået Juni 2023*

Odense Kommune (2022). *Klimahandleplan 2023*

Ballerup Kommune (2020). *Kommuneplan 2020*

Ballerup Kommune (2017). *Vision 2029*

Ballerup Kommune (2023). *Planstrategi 2023: Udkast til planstrategi 2023*

Ballerup Kommune (2023). *Klimahandleplan 2023 – 2050*

Ballerup Kommune (2023). *Borgermillionen 2023*.

<https://ballerup.dk/borger/natur-klima-miljoe/borgermillionen-2023>

## ILLUSTRATIONER

III. 01-04: Egne illustrationer

III. 05-06: Odense Kommune, Bystrategi 2023

III. 07-17: Egne illustrationer

III. 18: Ballerup Kommune, Klimahandleplan 2023-2050

III. 19-27: Egne illustrationer

