



**AALBORG UNIVERSITY**  
DENMARK

**Aalborg Universitet**

## **15 minutters byen - kort fortalt**

Freudendal-Pedersen, Malene; Galland, Daniel; Høg, Emil; Stenum, Olivia Hecht

*Publication date:*  
2024

*Document Version*  
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

*Citation for published version (APA):*  
Freudendal-Pedersen, M., Galland, D., Høg, E., & Stenum, O. H. (2024). *15 minutters byen - kort fortalt*.

### **General rights**

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

### **Take down policy**

If you believe that this document breaches copyright please contact us at [vbn@aub.aau.dk](mailto:vbn@aub.aau.dk) providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

# 15 minutters byen

Kort fortalt





## 15 minutters byen - kort fortalt

JANUAR 2024

### 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 tredje rapport i det Realdania finansierede forskningsprojekt '15 minutters byen - hverdagsliv i den levede by'. Vi fokuserer i denne rapport på at give en kort og anvendelig tilgang til at arbejde med 15 minutters byen som en overordnet planlægningsidé. Vi har i vores arbejde lagt fokus på relevansen af den lokale kontekst og dens rolle i implementeringen af 15 minutters by-konceptet. Vi peger på tre kerneprincipper: hverdagsliv, rumlige forhold og det politiske landskab. Via storytelling viser vi, hvordan den lokale kontekst kan undersøges og anvendes strategisk til at opbygge ny viden og understøtte implementeringen af 15 minutters byen. Rapporten afsluttes med eksempler på forskningsbaseret viden, der kan synliggøre og understøtte tværsektoriel tænkning, og de positive synergieffekter det kan føre med sig.

# INDHOLD

<b>INTRODUKTION TIL RAPPORTEN</b>	<b>04</b>
<b>15 MINUTTERS BYEN</b>	<b>06</b>
<b>LOKAL KONTEKST</b>	<b>08</b>
Kerneprincip 1: Hverdagsliv	10
Kerneprincip 2: Rumlige forhold	12
Kerneprincip 3: Politisk landskab	14
<b>STORYTELLING</b>	<b>16</b>
Storyline opbygning	18
<b>FORSKNINGSBASERET VIDEN</b>	<b>22</b>
<b>REFERENCE- OG ILLUSTRATIONSLISTE</b>	<b>26</b>

## INTRODUKTION TIL RAPPORTEN

Denne rapport er en opsummering af arbejdet og de erfaringer med 15 minutters byen, der er kommet frem gennem de to foregående rapporter i projektet '15 minutters byen - hverdagsliv i den levede by'. I den første rapport '[15 minutters byen – internationale erfaringer](#)' er fokus på, hvordan konceptet er benyttet i udlandet og belyser internationale erfaringer fra fem cases samt en refleksion over, hvordan konceptet potentielt kan benyttes i mindre byer. Den anden rapport '[15 minutters byen – i dansk kontekst](#)' fokuserer på, hvordan der kan arbejdes med 15 minutters byen i en dansk kontekst og 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 rammesætte, og italesætte de udfordringer, de står overfor.

Hovedfokus i vores arbejde med 15 minutters byen har været at søge viden om den lokale kontekst, inddrage hverdagslivet og vise, hvilken rolle storytelling spiller i forholdet mellem politik, planlægning og hverdagsliv, når samfundet skal omstilles til bæredygtige fremtider. I denne rapport er fokus derfor på at skabe en kort og anvendelig introduktion til, hvordan det er muligt at arbejde med 15 minutters byen som planlægningskoncept med afsæt i den lokale kontekst.

Den lokale kontekst er vigtig da (1) borgernes hverdagsliv, (2) de rumlige forhold og (3) det politiske landskab tilsammen rammesætter og tilpasser konceptet til den enkelte by. Med afsæt i disse tre kerneprincipper, som definerende for den lokale kontekst, bruges storytelling som et strategisk planlægningsværktøj til at skabe en samlet fortælling og vision for byens udvikling og danne ny viden, som understøtter dette arbejde.

Vi viser, med udgangspunkt i et eksempel inspireret af vores arbejde i de første to rapporter, hvordan viden om den lokale kontekst kan bruges til at danne storylines til specifikke temaer. Til sidst i rapporten har vi samlet forskellig forskningsbaseret viden om mulige synergieffekter, merværdi i initiativer og fordele ved tværsektoriel planlægning, alt sammen relevant i arbejdet med 15 minutters byen.

Selvom 15 minutters byen præsenteres som et planlægningskoncept, er det vigtigt at pointere, at det ikke er en komplet by-model, der uden videre kan implementeres, men i højere grad en række grundlæggende planlægningsprincipper. Det er med andre ord ikke en færdig opskrift men en ingrediensliste, der kan give forskellige resultater alt efter, hvordan de sættes sammen, og hvordan de bruges. Der findes derfor mange forskellige tilgange til at arbejde med 15 minutters byen, lige fra en meget instrumentel og datadrevet tilgang, hvor distancen til funktioner spiller den største rolle, til en mere holistisk strategisk planlægning på tværs af sektorer eller kombinationer af forskellige tilgange.

## KERNEPRINCIPPER FOR 15 MINUTTERS BYEN:

### AFSÆT: LOKAL KONTEKST

**1. HVERDAGSLIV** **VIDEN OM** →

**2. RURLIGE FORHOLD** **VIDEN OM** →

**3. POLITISK LANDSKAB** **VIDEN OM** →

### AFSENDER: STORYTELLING

## 15 MINUTTERS BYEN

Byplanlægningskonceptet 15 minutters byen blev introduceret af Professor Carlos Moreno i 2016. Den grundlæggende ide er, at man gennem planlægning sikrer, at alle borgere har adgang til hverdagens essentielle funktioner inden for en tidsmæssig radius på 15 minutter til fods eller på cykel fra deres bopæl. Dette kan bl.a. lade sig gøre ved at ændre bystrukturen, så der skabes mindre kvarterer og bymidter, hvilket bringer funktionerne tættere på borgerne, og samtidig sikrer gode forbindelser for aktiv grøn mobilitet ved at prioritere infrastruktur til cyklister og gående. Det skal herigennem være både muligt og attraktivt at få adgang til byens funktioner uden brug af bil. De 15 minutter skal ses som en rammefortælling, som grundlæggende søger at sætte nærhed, livskvalitet og hverdagens tidsforbrug på planlægningsdagsordnen. 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.

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 er 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.

Et vigtigt, men mindre kendt, aspekt af 15 minutters byen er 30 minutters territoriet. Mens førstnævnte fokuserer på at bringe essentielle funktioner inden for en 15 minutters rækkevidde til fods eller på cykel, udvider 30 minutters territoriet perspektivet og inkluderer andre former for transport som kollektiv og on-demand transport. Denne udvidelse skaber forbindelser og broer mellem de forskellige 15 minutters bykvarterer i større byer, mens det for mindre byer og landsbyer handler om at sikre adgang til den nærmeste større by.

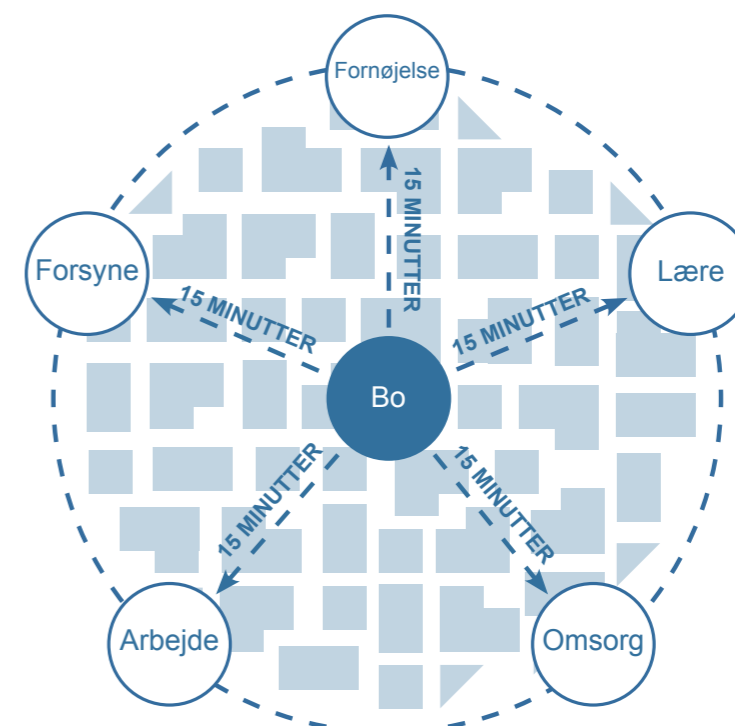
I mindre byer og landsbyer udvider 30 minutters territoriet mulighederne for at få adgang til funktioner og faciliteter, der ikke umiddelbart findes lokalt. Dette aspekt er afgørende for at sikre, at mindre samfund er forbundet med de ressourcer og muligheder, som en større by kan tilbyde. 30 minutters territoriet udgør derfor en vigtig komponent af 15 minutters byen, da det udvider

**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.

**LIGHED**  
handler om konceptets evne til at rejse og blive opfyldt overalt.



Ill. 01

De seks grundlæggende funktioner i 15 minutters byen.

rækkevidden af adgang og tilgængelighed. Tilsammen udgør de en helhedsorienteret tilgang til byplanlægning på både byregionalt niveau og for mindre byer forbundet med landdistrikter.

Et andet grundlæggende princip er at integrere forskellige politiske dagsordner, så ændringer i byen fysiske udformning kan understøtte flere af de problemstillinger, som kommunerne skal håndtere f.eks. klimasikring, CO<sub>2</sub>-reduktioner, mobilitet og sundhed. Det nødvendiggør planlægning, der går på tværs af discipliner og sektorer, for herigennem at skabe rammerne for den bæredygtige by, hvor borgere kan leve gode sunde liv med nem adgang til hverdagens nødvendige funktioner, samtidig med byens klimapåvirkninger minimeres.

Netop konceptets potentiale til at adressere flere dagsordner og håndtere forskelligartede problemstillinger på en gang, ikke mindst i forhold til klima og sundhed, har givet 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.

Samtidig gør konceptets helhedsorienterede tilgang det muligt at skabe sammenhængende og overbevisende fortællinger om, hvordan hverdagslivet i byen kan se ud. Ved bevidst at bruge storytelling som redskab kan der skabes en let forståelig vision for byen, som borgene kan se sig selv i. Storytelling spiller derfor en vigtig rolle for, hvordan der skabes konsensus og opbakning til de forandringer af bystrukturen, håndtering af klimaforandringerne fordrer. Et hovedfokus i vores arbejde med dette projekt har derfor været at vise, hvilken rolle storytelling spiller mellem hverdagsliv, planlægning og politik, i omstillingen til bæredygtige fremtider.

## AFSÆT LOKAL KONTEKST

Bæredygtig udvikling er en af nutidens afgørende samfundsmæssige udfordringer. Alle byer verden over står overfor en mængde komplekse opgaver og skal håndtere presserende klima-problematikker. Mange byer kigger efter løsninger og 'best practice' fra andre steder i verden med lignede udfordringer, og løsninger bliver cirkuleret fra by til by og fra land til land. Det er et gennemgående træk, når man ser på forskningsartikler om, hvordan byer verden over arbejder med 15 minutters byen, at det i høj grad bliver et teknisk 'plug and play' perspektiv på funktioner, der dominerer. Det kommer til at handle om, hvordan det teknisk er muligt at argumentere for de politiske indgreb, der er afgørende for at realisere konceptet. Et ensidigt teknisk fokus på funktioner, der ikke tager hensyn til byens planlægnings- og udviklingsbetingelser (historiske, sociale, rumlige, politiske og økonomiske), kan i sidste ende underminere implementeringen af 15 minutters byen, da det ikke bliver muligt at få folkelig og politisk opbakning.

Derfor er det vigtigt at tage den lokale kontekst alvorligt, når konceptet skal implementeres i forskellige kvarterer, byer eller regioner. Løsninger, der virker ét sted, virker ikke nødvendigvis et andet sted. Det betyder dog ikke, at man skal genopfinde den dybe tallerken hver gang. Løsninger fra andre steder kan sagtens være relevante, men kan ofte ikke implementeres 1-1. Det betyder for eksempel, at mindre byer sagtens kan gøre brug af løsninger og erfaringer fra større byer, men i et andet format eller med en lidt anden tilgang. Dette gør sig også gældende for et planlægningskoncept som 15 minutters byen og er i høj grad udgangspunktet for vores arbejde. Derfor er den lokale kontekst som et vigtigt element i planlægning udgangspunktet for vores arbejde. Denne rapport har fokus på tre kerneprincipper: (1) borgernes hverdagsliv, og hvordan de organiserer det, og hvilke ønsker, drømme og visioner de har for fremtiden (2) de rumlige forhold, som danner rammerne for de liv, folk lever og forudsætningerne for planlægningen, og (3) det politiske landskab, som bl.a. omfatter politiske ambitioner, visioner og mål. De tre kerneprincipper og eksempler på, hvordan man kan arbejde med dem, vil blive uddybet på de følgende sider.

Eksemplerne på næste side viser, at den lokale kontekst har betydning for, hvordan initiativer med de samme overordnede mål bliver implementeret på forskellige måder. Paris og Portland har vidt forskellig lokal kontekst, men begge byer ønsker at udnytte den eksisterende plads på nye måder for at fremme aktiv grøn mobilitet. Paris er en gammel og kompakt by, hvor der ikke er ledig plads til ny cykelinfrastruktur, så derfor udnyttes man de eksisterende byrum bl.a. ved at tage noget af pladsen fra biler. Portland er derimod en forholdsvis ny og mere spredt by, hvor der er plads til at etablere nye grønne områder og mobilitetskorrider. Derudover udnyttes de eksisterende grønne områder til at lave flere sammenhængende områder, hvor aktiv grøn mobilitet er prioriteret. Begge byer ønsker at forbedre forholdene for aktiv grøn mobilitet, men deres forskellige lokale kontekst afgør, hvordan løsningen kan etableres.

## EKSEMPEL PÅ BETYDNING AF LOKAL KONTEKST

### Paris: '15 minutters byen fremmer sundhed og sikker trafik'

Som en del af arbejdet med 15 minutters byen i Paris er der iværksat forskellige tiltag, der skal fremme aktiv grøn mobilitet. Tiltagene forventes at reducere transportens CO<sub>2</sub>-udledning, men er bygget op omkring en storyline, der er koncentreret omkring sundhed og trafiksikkerhed. Fokus er derfor på, hvordan luftforurening og støjgener kan forbedres ved at reducere antallet af biler, og samtidig gøre det mere attraktivt at vælge aktiv grøn mobilitet i hverdagen.

Det er bl.a. et mål, at hele Paris er dækket af cykelstier inden 2026. For at skabe plads til dette skal der allokeres plads bl.a. ved at fjernes 60.000 parkeringspladser. Under COVID-19 blev der, fra den ene dag til den anden, opført midlertidige cykelstier, så borgerne kunne transportere sig på cykel frem for at benytte offentlig transport. Vejspor og højresvingsspor forbeholdt biler blev omdannet til midlertidige cykelstier, og de er efterfølgende gjort permanente. Et eksempel er omdannelsen af den 2,75 km lange gade 'Rue de Rivoli', som er gået fra at være overbelastet af biler til i stedet at prioritere aktiv grøn mobilitet. Cykelstien er udvidet og fylder på mange dele af strækningen over halvdelen af vejen. Samtidig er bilernes plads blevet reduceret til kun at fylde ét spor (som vist på billedet ill. 02).

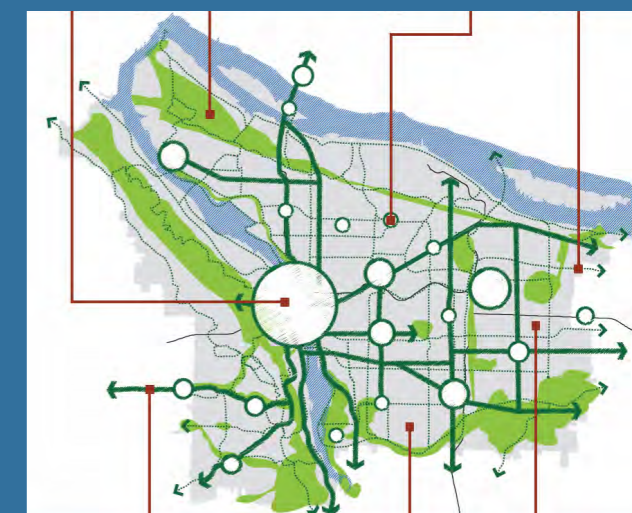


Ill. 02 Billede af gaden 'Rue de Rivoli' i Paris, som er blev omdannet til at prioritere aktiv grøn mobilitet ved at allokere plads fra kørebanerne.

### Portland: 'Complete Neighborhoods skaber en sund og forbundet by'

I Portland, hvor ideen om Complete Neighborhoods skal sikre en bæredygtig omstilling af byen, forbedre folkesundheden og skabe mere levende lokalsamfund, er der fokus på at reducere antallet af daglige bilture markant ved at fremme aktiv grøn mobilitet. Udover reduktioner i transportens CO<sub>2</sub>-udledninger ses den ønskede trafikoverflytning også som en måde at reducere borgernes transportomkostninger og forbedre den generelle folkesundhed.

Portland har derfor oprettet 'The Healthy Connected City Network' (se ill. 03). Det har til formål at identificere og klassificere grønne gang- og cykelkorridorer og sikre tilstedeværelsen af fortove, cykelstier, et større udvalg af ruter samt god adgang til hyppig offentlig transport. Der skabes altså nye forbindelser for aktiv grøn mobilitet frem for at allokere plads fra biler. Portland anerkender dermed, at mobilitet er en vigtig del af hverdagslivet, og byen forsøger, gennem udbygning af cykel- og ganginfrastrukturen, at fremme alternativer til privatbilisme, og dermed gøre det lettere, billigere og sundere at transportere sig mellem hverdagslivets aktiviteter. Selvom tiltaget sigter mod at reducere antallet af daglige bilture, og dermed CO<sub>2</sub>-udledningen, kommunikerer det gennem en storyline, der i høj grad fokuserer på borgernes sundhed og transportomkostninger. Det er altså lighed og de sundhedsfremmende aspekter af aktiv grøn mobilitet og den reducerede luftforurening, der bliver lagt vægt på i initiativet.



Ill. 03 Kort der illustrerer det 'The Healthy Connected City Network' i Portland. © City of Portland (OR) Archives.

# KERNEPRINCIP 1 HVERDAGSLIV

En bæredygtig omstilling af samfundet kræver en ændret planlægning og udbuds side, men også ændret adfærd og forbrug. Bæredygtige vaner skal implementeres, i det liv vi lever og gentager hver eneste dag, hvilket gør hverdagslivet, og viden om hvordan det udspiller sig lokal, til et vigtigt fundament i arbejdet med 15 minutters byen.

Hverdagslivet skal ikke kun forstås, som det der foregår inden for hjemmets fire vægge. Hverdagslivet er 'det hele liv' - det vil sig: hjem, arbejde, mobilitet, byliv, fritidsinteresser osv. Forskning i hverdagsliv viser, at det ikke er muligt at 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 i hverdagslivet, og den organisering, der kræves for at få det hele til at hænge sammen. For at få hverdagslivet til at fungere betyder det også, at vi ikke gentænker organiseringen af det hver dag. I stedet bliver mange af hverdagslivets aktiviteter automatiserede og rutineprægede handlinger. Det er ret praktisk, for hvis organiseringen af aktiviteter i hverdagslivet 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 ofte gør på den samme måde, fordi det føles som det letteste, og det vi er vant til.

Rutinerne gør, at vi kan håndtere alt det, vi skal nå, og vi skaber selvfølgheder, så det giver mening i forhold til, hvordan vi lever vores liv. Det kan være selvfølgheder som f.eks., at når man har børn, har man brug for en bil, eller at bilen skaber frihed. De selvfølgheder er også med til at skabe rammerne for 'det gode liv', hvor bilen ofte er blevet midlet til at forbinde de funktioner og aktiviteter, 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.

Forskning i hverdagslivet viser samtidig, at der er mange potentialer for at lave om på adfærd, og viser, at det ikke skal være et ansvar, der hviler på det enkelte individ. I rapporten om 15 minutters byen, der tager udgangspunkt i Ballerup og Odense, er det tydeligt, at der er et ønske fra borgerne om at have mere plads til byliv, fællesskab, grønne områder og aktiv grøn mobilitet. Det har vi vist ved at skabe personas, der repræsenterer forskellige typer af borgere, som eksemplificerer, hvilke behov, ønsker og værdier der er forbundet med et godt hverdagsliv. 15 minutters byen skaber nye rammer, som skaber nye muligheder. Det er ikke nemt at holde op med at gøre det, 'vi plejer' eller pille ved de selvfølgheder, vi har organiseret byen efter. Derfor er det vigtigt at tænke på, hvordan denne forandring formidles gennem storytelling, der afspejler værdier forbundet med et godt hverdagsliv. Storytelling, der skaber forbindelsen mellem politik, planlægning og hverdagsliv. På næste side er der opstillet fire eksempler på, hvordan viden om borgernes hverdagsliv kan indhentes.

## EKSEMPLER PÅ MÅDER AT FÅ VIDEN:

### 1. MÅLGRUPPER

For at sikre, at der opnås en bred viden om forskellige typer af hverdagsliv, kan der tages udgangspunkt i forskellige målgrupper. I vores tidligere rapport om konceptet i dansk kontekst var det unge, børnefamilier og ældre, der var i fokus. Forskellige faser i livet, og skift i livssituationer, har betydning for de behov, værdier og aktiviteter, der er forbundet med hverdagslivet. Der kan med fordel medtages flere målgrupper baseret på forskellige livssituationer og krav til hverdagslivsorganisering. Der er forskel på familier med børn i forskellige aldre, og hverdagslivet inden for en given målgruppe er forskelligt, men det udspiller sig samtidig inden for nogle overordnede betingelser. At opstille målgrupper giver indsigt i, hvem der planlægges for, og hvordan forskellige typer af hverdagsliv kan inddrages. Det er vigtigt at tænke spørgsmålene målgruppe-specifikt, så de giver anledning til personlig refleksion med udgangspunkt i det konkrete hverdagsliv.

### 3. FOKUSGRUPPE OG WORKSHOP

Fokusgruppeinterviews er en interviewform, hvor en mindre gruppe deltagere diskuterer og deler deres synspunkter, erfaringer og holdninger om et specifikt emne. Intervieweren faciliterer samtalen ved at stille åbne spørgsmål undervejs og sætter gang i forskellige typer af øvelser. Fokusgrupper giver viden om forskellige holdninger og forhandlinger om problemer og løsninger. I fokusgrupper er visuelle virkemidler, spil eller film en god måde at få gang i diskussioner og diskutere eventuelle alternativer. I workshops samles en større gruppe, som diskuterer, reflekterer og kommer med løsningsforslag. I workshoppen kan noget konkret praktisk, der skal findes en mulig løsning på, flytte diskussionerne fra abstrakte ideer til konkrete output. Her er Lego eller digitale platforme, der visualiserer, hvilke problemer en mulig løsning skaber, et godt virkemiddel.

### 2. INTERVIEWS

Interviewformen bruges til at indsamle viden om hverdagslivet. Spørgeskemaer giver en anden type viden, da spørgsmålene er defineret af spørgeren med begrænsede muligheder for svar og ikke nødvendigvis fanger borgerens behov, ønsker og drømme. Interviews skaber mulighed for at få refleksioner og nuancer med i det samlede billede. Korte stop-and-go interviews udføres på forskellige steder i byen, hvor forskellige målgrupper er til stede. Her opnås indsigt i den kontekst, hvor folk lever, arbejder og bevæger sig, hvilket kan være afgørende for at forstå deres holdninger og adfærd. Stop-and-go interviews kræver få spørgsmål og giver således ikke mulighed for at komme i dybden. Det kræver længere interviews med borgeren i rolige, uforstyrrede rammer. Stop-and-go interviews kan med fordel bruges til at lave aftaler om uddybende interview.

### 4. PERSONAS

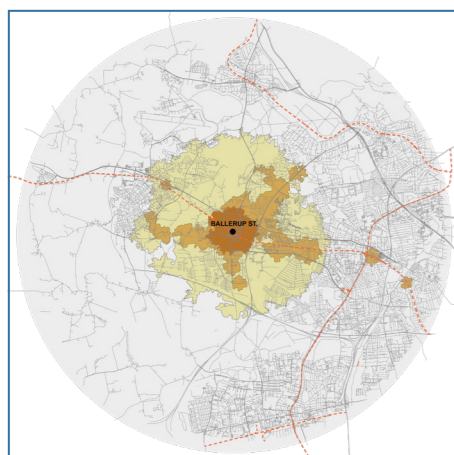
Personas bruges til at visualisere motivation, ønsker, behov og udfordringer i hverdagslivet. De repræsenterer borgerne og er et stærkt kommunikationsværktøj, som sørger for, at de sociale og politiske aspekter af planlægningen hele tiden er til stede. Personas er fiktive repræsentanter af brugerne, baseret på data fra virkelige personer. I stedet for at skabe karakterer på baggrund af gennemsnitlig demografi, køn, alder mv., skabes personas på baggrund af viden om borgernes fortællinger. Personas bruges til at opstille fiktive repræsentanter, ud fra den empiri, der er indsamlet gennem interview med borgerne, hvor de identificerede behov, ønsker og værdier kan benyttes til at konstruere repræsentanter for borgernes hverdagsliv og typer af hverdagslivsbehov. Der kan skabes en eller flere personas fra de valgte målgrupper og derved repræsentere forskellige typer af hverdagsliv.

# KERNEPRINCIP 2

## RUMLIGE FORHOLD

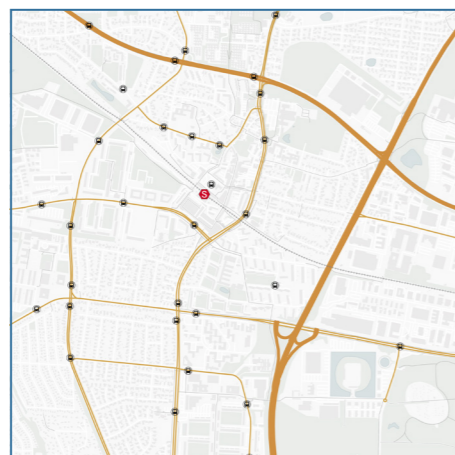
Byens rumlige forhold og bystrukturen definerer rammerne for, hvordan hverdagslivet konkret kan leves i byerne. De rumlige forhold er udgangspunktet for byudvikling, og hvilke initiativer der kan etableres. Det er altså væsentligt at tage udgangspunkt i de rumlige forhold, da det er nøglen til at forstå byens fortid, forme dens nutid og planlægge en bæredygtig og inkluderende fremtid.

Byens struktur er skabt ud fra den historiske udvikling og politiske prioritering gennem tiden. Morfologien og strukturer i byen viser de forskellige valg, som der er truffet for at skabe det der på et givent tidspunkt blev set som den bedste by og afspejler dermed fortidens samfundsmæssige tendenser. Igennem tiden har der været meget forskellige prioriteringer og ideologier, som har påvirket, hvordan byen ser ud i dag. Nutidens byer er i høj grad defineret af bilens og dens infrastruktur, som har skabt en funktionsopdelte byplanlægningspraksis, hvor bystrukturen er bygget op omkring adskilte bolig, erhverv- og industriområder. Denne form for byplanlægning, som blev fremmet af det modernistiske udviklingsideal, har domineret gennem de sidste 70 år. Ideen var at skabe effektive byer, hvor adskilte funktioner og infrastruktur først og fremmest prioriterede let adgang for biler, hvilket afspejlede datidens ideer om det ideelle samfund. I dag stiller man imidlertid spørgsmålstejn ved bæredygtigheden i disse planlægningsidealer, der har resulteret i, at byer i høj grad er designet til biler, hvilket kan ses i både arealanvendelse, luftforurening og CO<sub>2</sub>-udledninger – alle problematikker, som byer verden over forsøger at håndtere. De rumlige forhold udgør grundlaget for de nuværende og fremtidige ændringer af bystrukturen. At arbejde med 15 minutters byen kræver ikke kun nybyggeri og anlæg, men i lige så høj grad genbrug og omdannelse af eksisterende bygninger og infrastrukturer. Der findes forskellige tilgange til kortlægning af rumlige forhold, og på den næste side udfoldes fire konkrete eksempler, der illustrerer, hvordan denne kortlægning kan udføres.



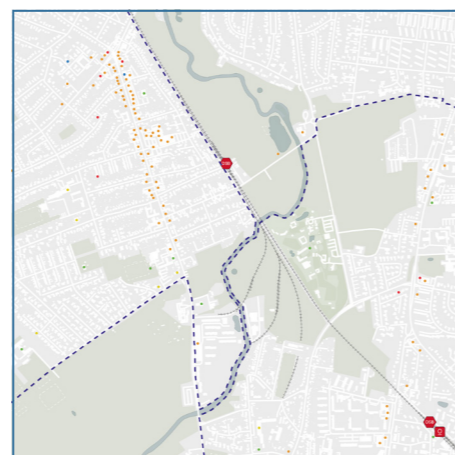
**ISOKRON**

III. 04 Isokron-kort der viser distancen, som man kan komme på 15 minutter ved gang, kollektiv transport og cykel fra Ballerup st.



**FORBINDELSER**

III. 05 Forbindelser og barrierer identificeret gennem kortlægning af veje og stinet samt bus og tog stop i Ballerup bymidte.



**FUNKTIONER**

III. 06 Kortlægning af de grundlæggende fem funktioner i de odenseanske bydele Hjallse og Dalum.

## EKSEMPLER PÅ MÅDER AT FÅ VIDEN:

### 1. ISOKRON-KORT

Et vigtigt element i 15 minutters byen er den tidslige dimension. 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 minutter frem for 500 meter, 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. Den tidslige dimension kan visuelt formidles ved at udarbejde isokron-kort, som kan illustrere, hvor langt man kan komme fra et givent punkt eks. på 15 minutter til fods, cykel og offentlig transport. Der kan gøres brug af forskellige værktøjer til at udarbejde isokron-kortene f.eks. Openrouteservice eller Travel-Time plugin. Illustration 04 viser et eksempel på et isokron-kort, der illustrerer distancen, som man kan komme på 15 minutter ved gang (den mørkeste farve), kollektiv transport (den næst mørkeste) og cykel (den lyseste).

### 3. FUNKTIONER

15 minutters byen tager udgangspunkt i seks overordnede essentielle funktioner, der skal være tilgængelige for alle byens borgere, og funktionerne er defineret som: at bo, arbejde, og forsyne sig samt omsorg, læring, og fornøjelse. 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. Disse funktioner er væsentligt at kortlægge, når der arbejdes med 15 minutters byen, og kan illustreres gennem en mapping og derved vise, om der er en skæv fordeling af funktioner i den lokale kontekst. III. 06 illustrerer et eksempel på en kortlægning af de essentielle funktioner i 15 minutters byen.

### 2. FORBINDELSER OG ADGANG

For at kunne vurdere tilgængeligheden af de fem hovedfunktioner, grønne områder og den tidsmæssige afstand, er det væsentligt at se på barrierer og adgangsforholdene. 15 minutters byen har til hensigt at skabe god adgang for aktiv grøn mobilitet, og derfor er det væsentligt at se på veje og stinet, samt om der f.eks. er å-løb, søer eller togbaner, som kan mindske fremkommeligheden for aktiv grøn mobilitet. Desuden er det relevant at undersøge forbindelserne med kollektiv transport, da disse har stor betydning for opkoblingen til de essentielle funktioner og omkringliggende områder. Kortlægningen af forbindelser og adgang kan gøres ved Open Street Map (OSM) data og kommunale kort samt lokale observationer af forhold og barrierer for aktiv grøn mobilitet. Illustration 05 viser et eksempel på, hvordan en kortlægning af forbindelser og adgang kan illustreres.

### 4. GRØNNE OG BLÅ OMRÅDER

Det er afgørende at kortlægge de grønne og blå områder, da de tilfører kvaliteter på forskellige niveauer. Forskning indikerer klart, at tilstedeværelsen af natur i bymiljøet har dybtgående positive virkninger på borgerne trivsel, fysiske og mentale sundhed. De rekreative områder skaber kvaliteter for borgerne, og de indgår som en del af sociale fællesskaber, mødesteder og friluftoplevelser. Udover at forbedre den overordnede livskvalitet, spiller grønne og blå områder også en afgørende rolle i klimatilpasning og fremmer biodiversitet. Natur i byen kan reducere luftforurening, forbedre luftkvaliteten og dermed fremme beboernes sundhed og kan desuden benyttes til at skabe grønne mobilitetskorrider, som prioriterer aktiv grøn mobilitet. Det er derfor oplagt at undersøge forholdene for grønne og blå områder, da naturen i byen bidrager til kvaliteter, som har betydning på tværs af flere politiske agendaer.



# KERNEPRINCIP 3 POLITISK LANDSKAB

Danmark står som samfund over for en række komplekse politiske og planlægningsmæssige udfordringer, der strækker sig fra bæredygtig byudvikling til håndtering af klimaforandringer, infrastrukturbehov, sundhed og sociale spørgsmål. Det omfatter f.eks. urbaniseringens indvirkning på byplanlægning, infrastruktur og boligbehov. Samtidig er der behov for at reducere CO2-udledningen, imødegå klimaforandringer og fremme bæredygtige transportformer samt skabe inkluderende og trivselsfremmende samfund. Sociale udfordringer, som f.eks. boligulighed, trivsel, sundhed, inklusion og den aldrende befolkning, udgør også vigtige områder, der kræver opmærksomhed i kommunernes planlægning. Der er derfor behov for at arbejde med både miljø-mæssig, økonomisk og social bæredygtighed, når kommunerne skal sætte rammerne for den fysiske planlægning. Bæredygtighed, i en bred forstand, er kernen i 15 minutters byen, hvor man netop søger at integrere forskellige politiske dagsordner i planlægningen. Det indebærer ikke blot ændringer af byens fysiske strukturer, men også udvikling af strategier til at imødegå flere af de udfordringer, vi som samfund står overfor. Herunder spørgsmål om mobilitet, sundhed, sociale forhold og en generel forbedring af livskvaliteten.

15 minutters byen er således et koncept, der kræver en tværfaglig tilgang på tværs af discipliner og sektorer. Ved at samtænke og koordinere indsatsen på tværs af områder, som byplanlægning, miljø, transport, sundhed og sociale forhold, kan der opnås positive effekter og synergier mellem flere forskellige områder. Det er derfor relevant at undersøge de eksisterende politiske visioner og målsætninger, samt hvilke tiltag og planer der allerede er iværksat. Ved at identificere gennemgående temaer i de politiske dokumenter kan der findes potentialer og argumenter, for hvordan forskellige dagsordner kan forbinde planlægning på tværs af discipliner. Politiske dokumenter indenfor f.eks. sundhed, velfærd, erhvervsudvikling, boligpolitik, mobilitet o. lign. kan dermed give overblik over, hvilke politiske agendaer der kan indtænkes og integreres i planlægningen af en 15 minutters by. På næste side er der opstillet fire eksempler for, hvordan man kan gøre brug af forskellige planer og værktøjer til at arbejde med 15 minutters byen på tværs af kommunen.

## INITIATIVER PÅ TVÆRS AF SEKTORER

For mange af de kommunale politik- og ressortområder vil der være sammenfald og overlap mellem interesser. Som figuren på højre side viser (ill. 07), kan de forskellige elementer sammenkobles i initiativer. Figuren illustrerer, at et initiativ som f.eks. grønne mobilitetsforbindelser er relevante og berører interesser fra forskellige ressortområder som 'mobilitet', 'klimatilpasning', 'sundhed' og 'natur og miljø'. På samme måde vil et initiativ om at gøre multifunktionelt brug af skolegårde, så de fungerer som parker efter skoletid, sammenkoble politiske interesser inden for 'natur og miljø', 'klimatilpasning', 'fællesskab og lokalsamfund', 'arealudnyttelse', 'uddannelse' og 'sundhed'. Figuren synliggør altså, hvordan de forskellige områder er forbundet og dermed giver mulighed for at arbejde med flere politiske dagsordner på samme tid frem for at lave løsninger indenfor et enkelt ressortområde.

## EKSEMPLER PÅ MÅDER AT FÅ VIDEN:

### 1. KOMMUNEPLAN

Kommuneplanen udgør kommunens fysiske arealplan, hvor de politiske visioner og strategier skal konkretiseres, så de kan udmøntes i praksis, og er selvsagt meget relevant i arbejdet med 15 minutters byen. Kommuneplanen er et oplagt værktøj til at skabe helhed og sammenhæng på tværs af enheder og afdelinger i kommunen igennem konceptet om 15 minutters byen.

### 3. PLANER FOR RES-SORTOMRÅDER

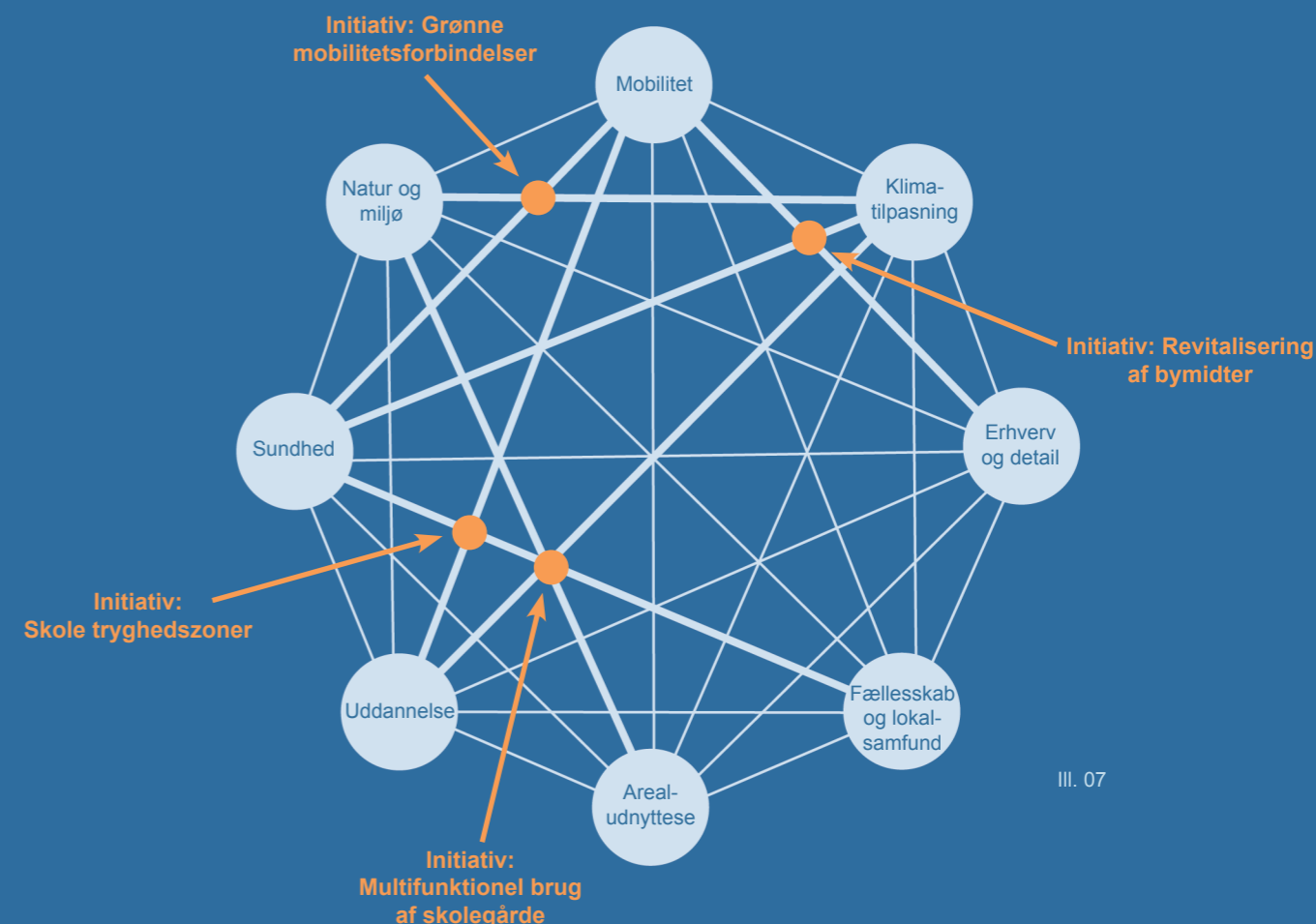
De forskellige ressortområder i kommunen laver handleplaner for deres forskellige områder. Det er relevant at sammenligne og sammentænke disse forskellige planer, da der vil være flere tiltag i 15 minutters byen, som kan løses samlet. For eksempel kan grønne områder, klimahåndtering, sundhed og aktiv grøn mobilitet imødekommes ved et samlet tiltag.

### 2. DK2020

Alle danske kommuner har tilsluttet sig DK2020-samarbejdet, som er en standardiseret klimaplanlægning, der anvendes af en række af verdens mest klimaambitiøse byer inden for det internationale bynetværk C40. Alle kommuner har udarbejdet en klimapolitik og klimahandleplan, som er udviklet i samarbejde med over 300 lokale aktører. DK2020-klimahandleplaner tænker på tværs af sektorer og har klimapolitikker og handlingsplaner, der har politisk opbakning, og støtter således op om arbejdet med 15 minutters byen.

### 4. PLANSTRATEGI

Planstrategi fastlægger de overordnede mål og prioriteringer for den fremtidige fysiske planlægning og skaber en overordnet retning og ramme for, hvordan kommunens arealer og ressourcer skal udvikles over en længere periode. I arbejdet med 15 minutters byen er planstrategien, der hvor en sammenhængende vision og strategi kan udvikles.



III. 07

# AFSENDER STORYTELLING

Igennem de to første rapporter, *15 minutters byen – Internationale erfaringer* og *15 minutters byen – I dansk kontekst*, har vi vist, hvilken betydning storytelling har i samspillet mellem politik, planlægning og hverdagsliv, når samfundet skal omstilles i en bæredygtig retning.

Det at formidle historier er dog 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 og bindes sammen af en overordnet storytelling, der repræsenterer visionen for byen.

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.

Det betyder, at planlægning ikke blot er en praksis, men også en bestemt måde at tænke og italesætte fremtiden. Ifølge Fainstein og Defillippis er *"planlægning et indgreb, der har til formål at ændre det eksisterende forløb af begivenheder"*. Planlægning handler med andre ord om at påvirke fremtiden i en bestemt ønsket retning. Storytelling kan her være et redskab til at formidle denne fremtid på en overbevisende måde, så den afspejler en fremtid, folk ønsker at tage del i. Storytelling spiller derfor en vigtig rolle, for hvordan der skabes konsensus og opbakning til de forandringer af bystrukturen, en bæredygtig omstilling af samfundet kræver.

## EKSEMPLER PÅ STORYTELLING

### PARIS EN COMMUNE

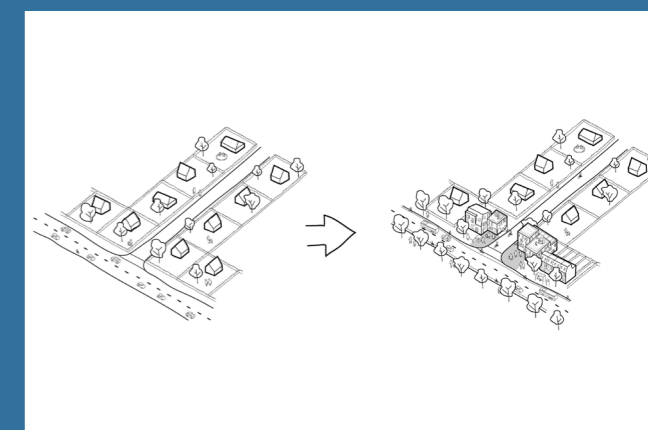
Paris er et godt eksempel på en by, der benytter storytelling som virkemiddel til at skabe en let forståelig vision om Paris som en 15 minutters by. Borgermesteren i Paris, Anne Hidalgo, har siden sin valgkamp i 2020, i tæt samarbejde med Carlos Moreno, arbejdet på at omdanne Paris til en 15 minutters by. Implementeringen af 15 minutters byen i Paris er således den empiriske afprøvning og udviklingscase i forhold til konceptet. Fortællingen om 15 minutters byen i Paris har fra starten været meget klar, ikke mindst fordi den spillede en vigtig rolle i Anne Hidalgos valgkamp. Det blev gjort under overskriften 'Paris en Commun', som kan oversættes til 'Paris Sammen'. Implementeringen af 15 minutters byen bliver hermed italesat som et middel til at gøre Paris grøn, bæredygtig og inkluderende for alle borgere. Fortællingen taler i høj grad ind i ønsket om 'det gode liv', hvor transporttid nu i stedet kan bruges på kvalitetstid med de vigtige mennesker i ens liv. Carlos Moreno har været med til at skabe kampagnen i Paris, og derfor refereres der ofte til Paris, når der tales om 15 minutters byen – netop fordi fortællingen her har været meget klar. Fortælling komplimenteres af et konceptdiagram, der let forståeligt illustrerer Paris som en 15 minutters by, se ill. 08.



Ill. 08 Paris Kommunes koncept diagram af 15 minutters byen i Paris. © Micaël Dessin for Paris en Commun

### KVARTERBYEN ODENSE

I Odense vil man understøtte udviklingen af 'den sammenhængende by', som udgøres af forskellige bydele, der omkranser Odense midtby, gennem det de kalder Kvarterbyen Odense. Ideen om Kvarterbyen Odense skal skabe levende bykvarterer med meningsfulde fællesskaber, og adgang til de fleste af dagligdagens vigtige mål inden for 15 minutter til fods, på cykel og med kollektiv trafik, og er en del af Odenses samlede byudviklingsstrategi. Ved at give mulighed for fortætning skal byudviklingen understøtte lokale institutioner, butiksliv og kollektiv transport med udgangspunkt i hvert kvarters unikke identitet. Med fokus på adgang til arbejde, daginstitutioner, skoler, indkøb, fritidsaktiviteter og grønne områder kan der skabes mulighed for at leve mere lokalt og understøtte flere funktioner, nye mødesteder, boligmuligheder og en grønnere by. Ideen styrkes med en fortælling om, at *"Når man bor i kvarterbyen Odense, får man villakvarterets fællesskaber, nærhed til både bymidten og naturen uden for byen og korte afstande til de fleste af de ting, man har brug for i hverdagen"* (Odense Kommune, Bystrategi 2023). Fortællingen komplimenteres lige som i Paris af et konceptdiagram se ill. 09., der illustrerer, hvordan Kvarterbyen Odense kan transformere eksisterende kvarterer i den sammenhængende by og appellerer i høj grad til ideer og værdier forbundet med 'det gode hverdagsliv'.



Ill. 09 Diagram der viser transformationen til Kvarterbyen Odense. © Odense Kommune, Bystrategi 2023.

## STORYLINE OPBYGNING

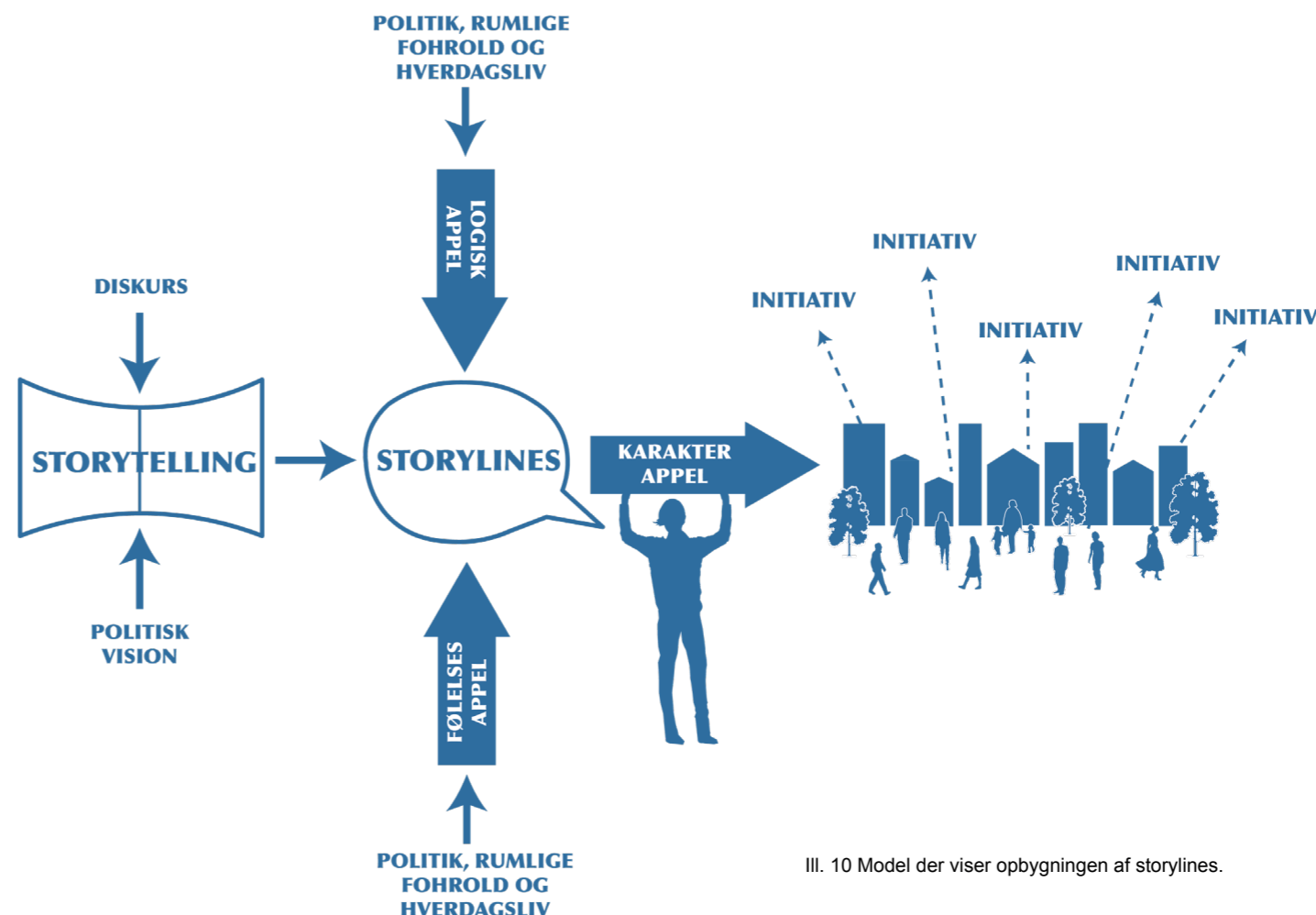
Når man i 15 minutters byen bevidst bruger storytelling i planlægningen, arbejder man med flere fortællinger på én gang. Man arbejder dels med korte storylines, der er knyttet til specifikke politiske strategier, mål og initiativer, f.eks. inden for mobilitet, og dels med en overordnet storytelling, der formidler den samlede vision for byen og samtidig rummer fortællingerne fra de forskellige storylines. Storytelling, som det bruges her, er altså den sammenhængende fortælling, der både rummer forskellige storylines og en overordnet storytelling for byen. Vi vil dog her fokusere på, hvordan man kan opbygge og konstruere storylines under planlægningstemaer, der kan rumme flere forskellige planlægningsmæssige initiativer og politiske mål.

Når man arbejder med at opbygge overbevisende storylines, er der særligt to ting, der gør sig gældende:

- 1) Stærke storylines som udvikler sig til 'tropes' og med potentiale til at mobilisere komplekse narrativer, indeholder typisk tre typer af retoriske appeller til henholdsvis logik, karakter og følelser.
- 2) For at de retoriske appeller kan være effektfulde, skal de afspejle den lokale kontekst, som her er defineret ved borgernes hverdagsliv, byens rummelige forhold og de lokale politiske ambitioner.

Vi bruger 'retoriske appeller' som en analytisk tilgang til at forklare, hvordan forskellige storylines er konstrueret for at understøtte hver bys politiske diskurs, overordnede storytelling og lokale kontekst. 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.
- Ethos handler om, 'hvem' der 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. Det handler om at overbevise kognitivt, men også om at overtale ved at appellere til følelser.



Ill. 10 Model der viser opbygningen af storylines.

### STORYLINES MODEL

Modellen (se ill. 10) viser, hvordan retoriske appeller til logik, følelser og karakter bruges til at skabe stærke storylines, der formidler mål (politisk vision for byen), 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 de forskellige 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 forskellig karakter appel understøtte fortællingerne og gøre dem mere troværdig og overbevisende.

## EKSEMPEL PÅ OPBYGNING AF STORYLINE

Udgangspunktet for at danne specifikke storylines er altid viden om den lokale kontekst. I arbejdet med opbygning af storylines i Odense og Ballerup identificerede vi tre temaer: 'natur og grønne områder', 'adgang og forbindelser' samt 'mødesteder og fællesskab'. Temaerne kom frem gennem analyser på tværs af politiske planer og strategier, interview med lokale borgere og som vigtige elementer af byens rummelige forhold. Temaerne er derfor et godt udgangspunkt for at danne storylines som politik, planlægning, og hverdagsliv kan spejle sig selv i.

I det følgende vil vi vise en fremgangsmåde til, hvordan denne viden kan kategoriseres og bruges til at identificere, hvordan specifikke storylines kan appellere til henholdsvis logik og følelser. Vi tager udgangspunkt i temaet 'natur og grønne områder'. Dette tema vil være til stede i langt de fleste danske kommuner og giver gode muligheder for at indtænke flere politiske dagsordner f.eks. klima, sundhed og mobilitet. I nedenstående figur er det således en fiktiv kommune, med fiktive politiske, rumlige og hverdagslige pointer, som vi har skabt for at illustrere metoden, der tager udgangspunkt i vores empiriske arbejde.

I illustration 11 kategoriseres de vigtigste pointer, der kunne være kommet frem gennem analyser af den lokale kontekst. Her er der et politisk ønske om at bringe naturen helt tæt på borgerne, som også ses som en måde at fremme både sundhed og livskvalitet hos borgene. Derudover anerkendes naturens positive klimatilpasningsegenskaber og evne til at optage CO2. I kortlægningen af de rummelige forhold ses der bl.a. et potentiale for at skabe bedre sammenhæng og forbindelse mellem byens grønne områder. Dette kan f.eks. have betydning, for hvordan de grønne områder kan indtænkes i forbindelsesveje for aktiv grøn mobilitet, hvor netop de æstetiske kvaliteter ved naturen bliver fremhævet af borgerne. Natur og grønne områder bliver generelt set som en kvalitet ved byen af borgerne.

For at danne en storyline til temaet 'natur og grønne områder' kategoriseres de vigtigste pointer i illustration 12 efter deres appel til enten logik eller følelser. Naturens evne til at lagre CO2, forbedre byens mikroklima, afskærme cyklister og fodgængere fra biltrafik og dens klimatilpasningsmæssige 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 tilbyder et pusterum i byen" eller at "byens grønne områder skaber rum for oplevelser og samvær" til følelser og kvaliteter, som skaber den gode by.

De identificerede pointer og deres retoriske appeller bruges herefter som udgangspunkt for at danne en storyline. De bruges ikke direkte eller ordret i storylinen, men fungerer som argumenter for både storyline og de initiativer, man ønsker at kommunikere gennem storylinen. Da eksemplet er fiktivt, kan vi ikke inddrage andre relevante aspekter som f.eks. den lokale identitet og kultur. Vi gør derfor særligt brug af metaforer.

Vi starter storylinen med "I 15 minutters byen..." for at understrege, at det er gennem implementeringen af konceptet initiativerne fører til de ønskede ændringer. At "by og natur smelter sammen", refererer til det at have naturen tæt på og appellerer både til følelser, som borgerne selv har givet udtryk for, og til den mere logiske forståelse af naturens positive klimaegenskaber, som rykkes helt ind i byen. At "grønne hverdagsliv kan spire", bruges som metafor og refererer dels til de positive følelser og egenskaber forbundet med naturen og dels til en bæredygtig udvikling af byen og en fremtid der tager afsæt i det liv borgerne lever. Vi kombinerer dermed pointer og argumenter, der appellerer til logik og følelser i en storyline, som sætter natur og borgerne i centrum. Du kan se flere eksempler på, hvordan man kan danne storylines til forskellige temaer i rapporten [15 minutters byen – i dansk kontekst](#).

## EKSEMPEL PÅ OPSAMLING AF ANALYSERNE:

POLITISK LANDSKAB	RUMLIGE FORHOLD	BORGERPERSPEKTIV
<ul style="list-style-type: none"> <li>Natur og grønne områder kan optage og lagre CO2.</li> <li>Øget naturkvalitet, miljø og biodiversitet fremmer bæredygtighed.</li> <li>Naturen skal være tættere på borgerne.</li> <li>Natur og grønne områder fremmer fysisk og mental sundhed.</li> <li>Bynatur fremmer livskvalitet og kan aflede regnvand.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grønne og blå områder til stede i hele kommunen.</li> <li>Gode forudsætninger for at skabe mere sammenhængende natur</li> <li>Få grønne og rekreative områder til stede i bykernen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Natur og grønne områder er et 'pusterum' i byen.</li> <li>De æstetiske kvaliteter ved grønne og blå områder har betydning for valg af rute.</li> <li>Naturen skal være tæt på.</li> <li>Naturen giver mulighed for oplevelser og aktiviteter sammen.</li> <li>Naturen er en vigtig del af livet i byen.</li> </ul>

III. 11

## EKSEMPEL PÅ KATEGORISERING UD FRA APPELLER:

	POLITIK	RUMLIGT	HVERDAGSLIV
LOGIK	<ul style="list-style-type: none"> <li>Natur kan lagre CO2, forbedre miljø, biodiversitet og styrke klimatilpasning.</li> <li>Natur og grønne områder fremmer borgernes sundhed.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Natur forbedrer mikroklimaet i byen</li> <li>Der skal være maks. 5 minutter til bynatur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bynatur gør byen mere attraktiv at bevæge og opholde sig i ved at skabe skygge, læ og bedre luftkvalitet.</li> </ul>
FØLELSER	<ul style="list-style-type: none"> <li>Natur, grønne og blå områder giver mulighed for at leve gode sunde liv.</li> <li>Alle borgere skal have adgang til naturens ro og oplevelser.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bynatur øger byrummets æstetiske kvaliteter.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>At have naturen tæt på skaber et tilhørsforhold til de grønne og blå områder og tilbyder et 'pusterum' i byen.</li> <li>Byens grønne områder skaber rum for oplevelser og samvær.</li> <li>Naturen er en vigtig del af livet i byen.</li> </ul>

III. 12

## EKSEMPEL PÅ STORYLINE:

*"I 15 minutters byen smelter by og natur sammen så grønne hverdagsliv kan spire"*

# FORSKNINGSBASERET VIDEN

Forskellige politikområder som transport og infrastruktur, klimatilpasning, natur og miljø, erhverv, bolig og energi spiller en vigtig rolle i planlægningen af bæredygtige byer. Desværre skaber sektorinteresser og modsatrettede mål ofte uoverensstemmelser, der gør det svært at integrere politikker og implementere planer. Den opdeltede politiske situation har derfor betydning for, hvordan vi kan skabe mere bæredygtige fremtider i byerne. Planlægning for bæredygtighed kræver nytænkende, tværsektorielle tilgange, der kan forene modsatrettede sektorinteresser og mål. Denne tilgang bygger på ideen om at skabe bevidsthed om, hvordan en sektor påvirker andre sektorer, der også har ambitioner om en bæredygtig udvikling. Tværsektorielle tilgange kan hjælpe med at identificere fælles ståsteder og gøre synergier mellem forskellige politikområder håndgribelige, realistiske og opnåelige.

Følgende afsnit tager udgangspunkt i erkendelsen af, at opdeling i sektorer og politikinteresser er en udfordring for en bæredygtig udvikling. Gennem forskningsbaseret viden præsenterer vi argumenter, der viser, hvordan tværsektorielle tilgange kan indtænkes i praksis. De udvalgte forskningsartikler er opdelt efter de temaer: natur og grønne områder, forbindelser og adgang, og mødesteder og fællesskab, som vi har identificeret i vores empiriske arbejde. De illustrerer, hvordan synergier opstår ved at integrere normalt modstridende politikker, og antyder, at positive effekter kan opstå både gennem strategisk planlægning og hverdagslivsperspektiver.

## NATUR OG GRØNNE OMRÅDER

### GRØNNE OMRÅDER KAN FREMME AKTIV GRØN MOBILITET

Yu Liu og kollegaer fra Syddansk- og Københavns universitet har i artiklen *Double-layered health benefits: green space as a Third Place for everyday active mobility trips*, undersøgt potentialet for at opnå dobbelte sundhedseffekter ved at sammentænke byens grønne områder med grønne cykel- og gangruter. Med udgangspunkt i den eksisterende forskning og den stigende mængde af litteratur, der anerkender byens grønne områder som betydningsfulde for at fremme borgernes fysiske og mentale sundhed, samt koblingen mellem aktiv mobilitet og sundhed, præsenterer de bl.a. en planlægningstilgang der gennem synergieffekter kan fremme aktiv mobilitet og øge udbyttet af de sundhedsfremmende effekter af fysisk aktivitet og adgangen til grønne områder. (Liu et al., 2023)

### KLIMATILPASNING KAN FORBEDRE TRAFIKSIKKERHED OG FREMME AKTIV GRØN MOBILITET

Charlotte Lemieux med flere fra Montréal's polytekniske universitet undersøger i artiklen *Synergy between green stormwater infrastructure and active mobility: A comprehensive literature review*, hvordan synergieffekter kan opstå, når naturbaserede klimatilpasningsløsninger og grøn infrastruktur sammentænkes og integreres med byens transportinfrastruktur. I litteraturstudiet stiles der skarpt på, hvordan klimatilpasningsløsninger, der er nødvendige for at håndtere de stigende mængder regnvand, kan implementeres, så det reducerer presset på byens kloaknet og samtidig understøtter aktiv grøn mobilitet gennem æstetiske kvaliteter, der har betydning for oplevelsen af at cykle eller gå, og øge trafikikkerheden ved at skærme fra motoriserede køretøjer. (Lemieux et al., 2023)

### KLIMAEFFEKT, SYNERGI OG IMPLIKATION VED GRØN INFRASTRUKTUR

Changsoo Choi fra Oxford universitet præsenterer i artiklen *The climate benefits, co-benefits, and trade-offs of green infrastructure: A systematic literature review*, et overblik over, hvordan forskellige typer klimatilpasning og grøn infrastruktur kan medføre både positive klimaeffekter og mulige implikationer. Artiklen bidrager med viden om, hvordan der med forskellige typer af tiltag kan opnås flere positive klimaeffekter og synergier gennem implementeringen i byen, f.eks. optag og lagring af CO<sub>2</sub>, håndtering og nedsvivning af regnvand, forbedring af byens mikroklima og æstetiske kvaliteter. Formålet er bl.a. at hjælpe fagfolk og andre professionelle med at maksimere værdien af klimatilpasningstiltag og undgå modsatrettede effekter. (Choi et al., 2021)

## FORBINDELSER OG ADGANG

### SAMFUNDSMÆSSIGE FORDELE OG SYNERGIEFFEKTER VED AKTIV GRØN MOBILITET

Enrico Pisoni som er del af Europa-kommissionen fælles forskningscenter, fremhæver i artiklen *Active mobility versus motorized transport? User choices and benefits for the society*, hvordan aktiv grøn mobilitet kan spille en afgørende rolle i en bæredygtig omstilling af samfundet. Fordele ved en større andel af f.eks. cykel og gang dækker flere dimensioner på både et samfundsmæssigt og individuelt plan, herunder positive virkninger på sundhed, trafiksikkerhed, klima, miljø, luftkvalitet og økonomi. I artiklen undersøges bl.a. mulige synergieffekter, faktorer bag valg af mobilitet og de store samfundøkonomiske besparelser, aktiv mobilitet kan medføre. (Pisoni et al., 2022)

### INTEGRERET PLANLÆGNING FOR KLIMANEUTRALITET FREMMER SUNDHED OG LIVSKVALITET

Mark J. Nieuwenhuijsen fra Pompeu Fabra universitet i Barcelona har i artiklen *Urban and transport planning pathways to carbon neutral, liveable and healthy cities: A review of the current evidence*, samlet viden fra en række kvalitative studier om, hvordan en integreret tilgang til by- og transportplanlægning kan skabe klimaneutrale byer og samtidig fremme borgernes sundhed og livskvalitet. Her fremhæver han bl.a. indsatsområder som arealforbrug, privatbilisme, aktiv mobilitet, kollektiv transport, forgrønning, borgerinddragelse og visionering som vigtige elementer i en systemisk tilgang til byudvikling. (Nieuwenhuijsen, 2020)

### BØRNS SELVSTÆNDIGE OG AKTIVE MOBILITET HAR VÆRDI FOR SAMFUNDET

Aslak Fyhri og Randi Hjorthol fra Oslos transportøkonomiske institut undersøger i artiklen *Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures*, de bagvedlæggende faktorer for den stadig stigende tendens til, at børn i højere grad bliver kørt mellem hverdagslivets aktiviteter. Her spiller både trafiksikkerhed og afstand til skole og fritidstilbud en afgørende rolle, ligesom øget bilejerskab og det generelle tidsforbrug i hverdagen har betydning. De fremhæver bl.a. de implikationer, fravær af selvstændig og aktiv mobilitet kan have for børns sundhed, autonomi og generelle udvikling. (Fyhri & Hjorthol, 2011)

## MØDESTEDER OG FÆLLESSKABER

### GRØNNE OMRÅDER HAR BETYDNING FOR MENTAL SUNDHED OG SOCIAL INKLUSION

Jolanda Maas og kollegaer fra Hollands nationale institut for sundhedsservices forskning undersøger i artiklen *Social contacts as a possible mechanism behind the relation between green space and health*, sammenhængen mellem byens grønne områder og borgernes sundhed. De konkluderer på baggrund af studiet, at adgangen til, og omfanget af grønne områder i byen har betydning for borgernes generelle sundhed og positivt påvirker følelsen af ensomhed og socialt fællesskab. Dette gør sig særligt gældende for børn, ældre og borgere med lav økonomisk status. (Mass et al., 2009)

### BORGERINDDRAGELSE OG SAMSKABELSE STYRKER LOKALSAMFUNDS TILHØRSFORHOLD

Peter og Jane Ellery fra Deakin Universitet i Australien diskuterer i artiklen *Strengthening Community Sense of Place through Placemaking*, borgerinddragelse og samskabelsesprocessers betydning for lokalsamfund i planlægningsprocesser. De belyser bl.a. den værdi, deltagelse i planlægning og design af lokalområder kan have for borgerne og deres tilhørsforhold til lokalsamfundet. De foreslår derudover en strategi, baseret på Arnsteins deltagelsestrappe, der øger sandsynligheden for, at disse processer har den ønskede effekt og kan hjælpe planlæggere og andre professionelle med at bestemme, hvordan borgere bedst kan bidrage til forandringer i lokalsamfundet. (Ellery & Ellery, 2019)

### OFFENTLIGE PARKER SOM INKLUDERENDE OG MULTIFUNKTIONELLE RUM

Elin P. Sundevall og Mårit Jansson fra Sveriges landbrugsuniversitet undersøger i artiklen *Inclusive Parks across Ages: Multifunction and Urban Open Space Management for Children, Adolescents, and the Elderly*, hvilke behov og ønsker forskellige befolkningsgrupper har til offentlige parker og grønne områder, og hvordan disse kan imødekommes. Med udgangspunkt i børn, unge og ældre borgeres perspektiver fastslår de, at alle brugergrupper værdsatte livlighed, kontakt med naturen, sociale steder for deres aldersgruppe, rene og sikre parker samt forskellige atmosfærer og aktiviteter. De foreslår at det er gennem driften og offentlig styring, at der kan udvikles inkluderende og socialt multifunktionelle parker og grønne områder. (Sundevall & Jansson, 2020)

## REFERENCER OG LITTERATUR

### 15 MINUTTERS BYEN

Malene Freudendal-Pedersen, Daniel Galland, Emil Høg, & Olivia Hecht Stenum. (2022). 15 minutters byen - internationale erfaringer.

Malene Freudendal-Pedersen, Daniel Galland, Emil Høg, & Olivia Hecht Stenum. (2023). 15 minutters byen - i Dansk kontekst.

Moreno, C.; Allam, Z.; Chabaud, D.; Gall, C.; Pratlong, F. Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities* 2021, 4, 93-111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>

Allam Z, Moreno C, Chabaud D, Pratlong F. Proximity-Based Planning and the "15-Minute City": A Sustainable Model for the City of the Future. IDEAS Working Paper Series from RePEc. Published online 2022. doi:10.1007/978-3-030-38948-2

C40 Cities. (2022). How to build back better with a 15-minute city. [https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-build-back-better-with-a-15-minute-city?language=en\\_US](https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-build-back-better-with-a-15-minute-city?language=en_US)

### HVERDAGSLIV

Freudendal-Pedersen, M (2022). Making Mobilities Matter Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003100515>.

### STORYTELLING

Fischer, Frank., Forester, John., Fischer, F., & Forester, J. (1993). The argumentative turn in policy analysis and planning. Duke University Press NC.

Fischer, F., Fischer, F., & Gottweis, H. (2012). The argumentative turn revisited: public policy as communicative practice. Duke University Press.

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>

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>

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>

Throgmorton, J. (1996). Planning as Persuasive Storytelling: The Rhetorical Construction of Chicago's Electric Future. Chicago, IL: University of Chicago Press.

### FORSKNINGSBASERET VIDEN:

#### NATUR OG GRØNNE OMRÅDER

Choi, C., Berry, P., & Smith, A. (2021). The climate benefits, co-benefits, and trade-offs of green infrastructure: A systematic literature review. *Journal of Environmental Management*, 291, 112583-112583. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2021.112583>

Liu, Y., Maurer, M. L., Skov-Petersen, H., Tollin, N., & Olafsson, A. S. (2023). Double-layered health benefits: green space as a Third Place for everyday active mobility trips. *Frontiers in Sustainable Cities*, 5. <https://doi.org/10.3389/frsc.2023.1195259>

Lemieux, C., Bichai, F., & Boisjoly, G. (2023). Synergy between green stormwater infrastructure and active mobility: A comprehensive literature review. *Sustainable Cities and Society*, 99, 104900-. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2023.104900>

#### FORBINDELSER OG ADGANG

Fyhri, A., Hjorthol, R., Mackett, R. L., Fotel, T. N., & Kytä, M. (2011). Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures. *Transport Policy*, 18(5), 703-710. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.01.005>

Nieuwenhuijsen, M. J. (2020). Urban and transport planning pathways to carbon neutral, liveable and healthy cities; A review of the current evidence. *Environment International*, 140, 105661-105661. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2020.105661>

Pisoni, E., Christidis, P., & Navajas Cawood, E. (2022). Active mobility versus motorized transport? User choices and benefits for the society. *The Science of the Total Environment*, 806(Pt 2), 150627-150627. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2021.150627>

#### MØDESTEDER OG FÆLLESSKABER

Ellery, P. J., & Ellery, J. (2019). Strengthening Community Sense of Place through Placemaking. *Urban Planning*, 4(2), 237-248. <https://doi.org/10.17645/up.v4i2.2004>

Maas, J., van Dillen, S. M. E., Verheij, R. A., & Groenewegen, P. P. (2009). Social contacts as a possible mechanism behind the relation between green space and health. *Health & Place*, 15(2), 586-595. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2008.09.006>

Sundevall, E. P., & Jansson, M. (2020). Inclusive Parks across Ages: Multifunction and Urban Open Space Management for Children, Adolescents, and the Elderly. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17(24), 9357-. <https://doi.org/10.3390/ijerph17249357>

## ILLUSTRATIONER

*Forside: Egen illustration.*

III. 01 Egen illustration.

III. 02 Eget billede.

III. 03 © City of Portland (OR) Archives

III. 04 Egen illustration.

III. 05 Egen illustration.

III. 06 Egen illustration.

III. 07 Egen illustration.

III. 08 © Micaël Dessin for Paris en Commun.

III. 09 © Odense Kommune, Bystrategi 2023

III. 10 Egen illustration.

III. 11 Egen illustration.

III. 12 Egen illustration.

