

Afrapportering Plan 22+ projektet
15 minutters byen

SLAGELSE KOMMUNE

urban creators

Afrapportering Plan22+ Projekt
15 minutters byen

Slagelse Kommune 2026

Forside: Dronefoto, Slagelse kommune (2025)

Plan22+ er en femårig indsats fra Plan- og Landdistriktsstyrelsen og Realdania, som skal understøtte kommunernes klimaarbejde ved at udvikle ny viden og redskaber til at indfri klimamålsætninger gennem den fysiske planlægning

SLAGELSE KOMMUNE

PLAN 22+

urban creators

Realdania

Plan- og Landdistriktsstyrelsen

Baggrund

Projektet udspringer af arbejdet med Udviklingsplan Korsør, som blev udarbejdet i perioden 2024-2025 gennem et tæt samarbejde mellem politikere, administration, borgere, foreninger og erhvervsliv. Et centralt greb i udviklingsplanen er ambitionen om at udvikle Korsør efter principperne i 15-minutters byen, hvor hverdagens vigtigste funktioner og destinationer kan nås inden for kort tid til fods eller på cykel.

Korsør står samtidig over for en række mobilitetsmæssige udfordringer. Byen er geografisk langstrakt, opdelt af havnen, og jernbanestationen ligger cirka 3,5 kilometer fra den historiske bymidte. Dette har medvirket til, at bilen i dag spiller en meget central rolle i borgernes daglige transport. Den nuværende mobilitetsstruktur udfordrer ambitionerne om en mere bæredygtig transportadfærd, et levende bymiljø og gode muligheder for, at børn og unge kan bevæge sig trygt og selvstændigt rundt i byen.

Projektet blev derfor igangsat for at kvalificere og konkretisere de mobilitetsmæssige greb i Udviklingsplan Korsør med fokus på 15-minutters byen. Samtidig har projektet haft et tæt ophæng til den kommende Kommuneplan 2026, hvor erfaringer og anbefalinger fra arbejdet kan indgå som en del af det fremadrettede planstrategiske grundlag. Projektet understøtter desuden kommunens målsætninger inden for klima og bæredygtighed, bosætning, sundhed, og turisme og erhverv.

Projektets overordnede formål

Formålet med projektet har været at undersøge, hvordan Korsør kan udvikles med en bedre mobilitetsbalance, hvor flere daglige rejser kan foretages til fods eller på cykel uden at bilen nødvendigvis udelukkes som transportmiddel, og at den oplevede rejsetid føles kortere, gennem en række forskellige greb.

Et særligt fokus har været rettet mod børn og unges hverdagsmobilitet. Projektet har undersøgt, hvordan trygge og attraktive forbindelser kan gøre det lettere for børn og unge at gå eller cykle til skole, fritidsaktiviteter og sociale fællesskaber.

Derudover har projektet haft til formål at understøtte udviklingen af et mere levende og attraktivt bymiljø i Korsør. Styrkede gang- og cykelforbindelser kan bidrage til øget aktivitet i bymidten, bedre adgang til byens rekreative kvaliteter samt en stærkere sammenhæng mellem byens to bydele. Projektet skal således ses som et bidrag til både den grønne omstilling og udviklingen af det gode hverdagsliv i Korsør.



15 minutters byen

Projektets organisering

Projektet har været forankret i Slagelse Kommune og organiseret med udgangspunkt i den eksisterende projektorganisation for Udviklingsplan Korsør. Denne organisering har sikret en tæt kobling mellem projektets analyser og de øvrige strategiske udviklingsindsatser i byen.

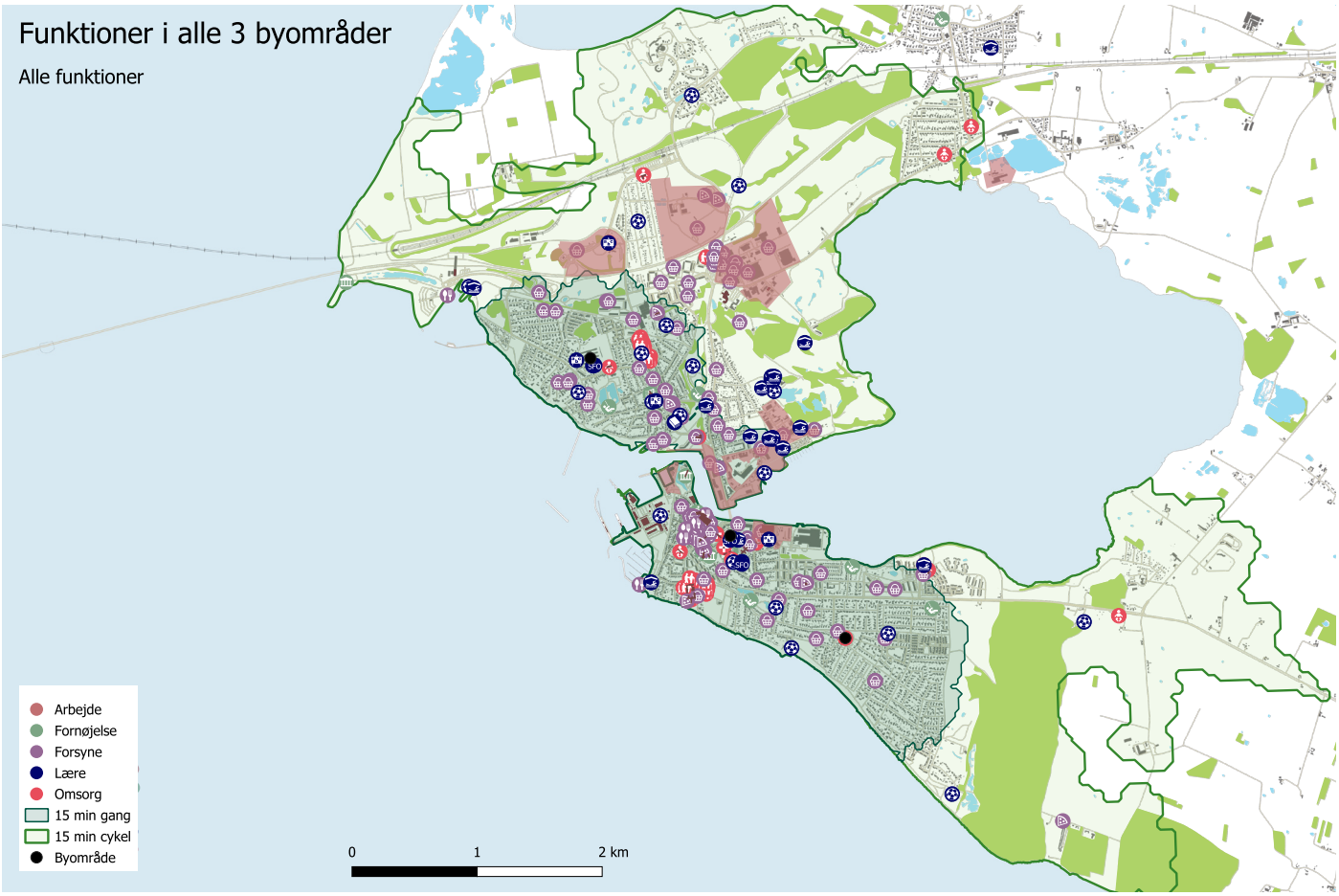
Den overordnede ledelse har været forankret i en kommunal styregruppe med repræsentanter fra relevante fagområder. Herudover har en tværfaglig følgegruppe bidraget med faglig sparring og koordinering på tværs af forvaltninger og projekter. Projektet har været ledet af en gennemgående projektleder, som har sikret fremdrift, koordinering og sammenhæng mellem de forskellige aktiviteter.

Projektet har involveret en bred kreds af interne fagområder, herunder Plan, Vej og Mobilitet, Natur og Miljø, Kystsikring, Entreprenørservice, Kommunale Ejendomme, Klima og Bæredygtighed, Kultur og Fritid samt Skole og Dagtilbud. På den måde er mobilitet blevet behandlet som et tværgående tema med betydning for både byudvikling, klima, sundhed, bosætning og børns hverdagsliv. Derudover er projektet gennemført sammen med byens folkeskoler og fritidsklub, via en række workshops og aktiviteter, for at aktivt involvere målgruppen og skabe fundament for et stærkt samarbejde - nu og fremover.

Den brede organisering har bidraget til at forankre projektets anbefalinger og skabe et fælles afsæt for det videre arbejde med realisering af Udviklingsplan Korsør.

Analyser

Som en del af projektet er der gennemført en række analyser, der har haft til formål at kvalificere arbejdet med 15-minutters byen i Korsør og skabe et solidt vidensgrundlag for udviklingen af mobilitetsprincipper og fremtidige prioriteringer.



Funktionskortlægning

Funktionskortlægning

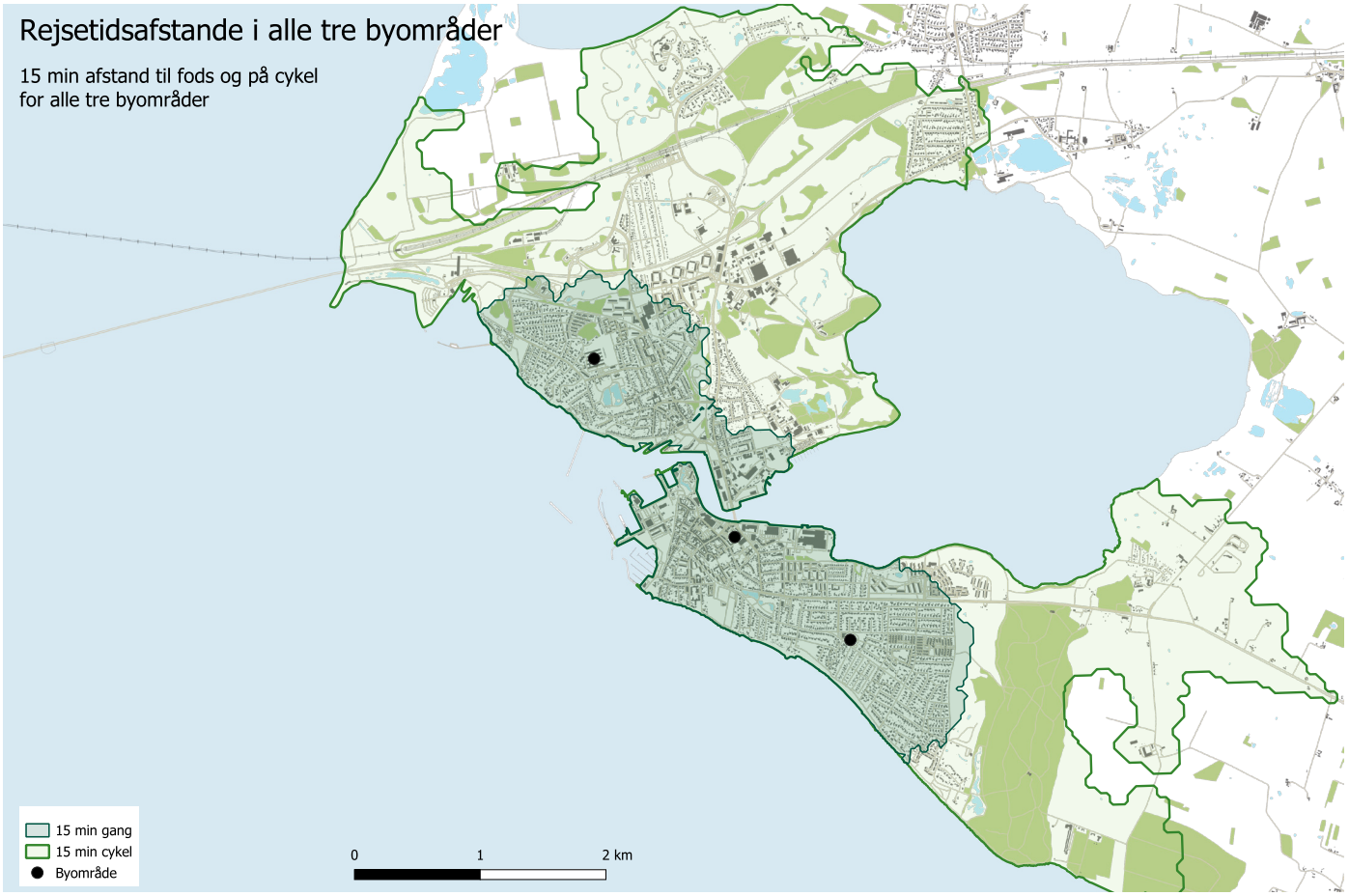
Der blev indledningsvist gennemført en funktionskortlægning af Korsør by. Kortlægningen havde til formål at skabe et samlet overblik over byens vigtigste hverdagsfunktioner, herunder skoler, daginstitutioner, fritidstilbud, kulturtilbud, handel, offentlige servicefunktioner og rekreative områder.

Analysen bekræftede i høj grad den eksisterende forståelse af byen. Kortlægningen viste, at en stor del af byens funktioner er koncentreret i og omkring bymidten, og at Korsør rummer et relativt bredt udbud af daglige funktioner inden for et begrænset geografisk område. Dermed peger analysen på, at udfordringen i mindre grad handler om manglende funktioner og i højere grad om borgernes adgang til dem.

Funktionskortlægningen fik samtidig en vigtig rolle i projektets videre arbejde ved at bidrage til udvælgelsen af de institutioner for børn og unge, som indgik i den efterfølgende inddragelsesproces.

Isokronanalyser

For at undersøge den faktiske tilgængelighed til byens funktioner blev der udarbejdet isokronanalyser. Analyserne kortlagde, hvor langt man kan nå inden for 15 minutter til fods og på cykel med udgangspunkt i tre centrale lokationer fordelt over byen: en skole i den nordlige bydel (Halsskov), en skole i den centrale bydel samt en daginstitution i den sydlige del af Korsør.



Isokronanalyse

Analyserne gav en række væsentlige indsigter om byens mobilitetsstruktur:

- Størstedelen af boligområdet Svenstrup ligger uden for en 15 minutters cykelafstand til de udvalgte destinationer og fremstår derfor som et område med relativt svag kobling til byens øvrige funktioner.
- Korsør Station kan nås inden for 15 minutters cykling fra både Halsskov og den centrale del af Korsør, men ikke fra de sydlige byområder.
- Stationen kan ikke nås inden for 15 minutters gang fra nogen af de analyserede områder, hvilket understreger den udfordring, der knytter sig til stationsnærhed i Korsør.
- På cykel kan størstedelen af Korsør og Halsskov nås inden for 15 minutter fra de tre analysepunkter, hvilket indikerer et betydeligt potentiale for at styrke cyklen som transportmiddel i byen.
- Til fods er der markante begrænsninger i tilgængeligheden, særligt på tværs af havnen. Fra både Halsskov og Korsør Syd er det eksempelvis ikke muligt at krydse vandet og nå centrale destinationer inden for 15 minutter.

Analyserne dokumenterer dermed, at Korsør i høj grad fungerer som en 15-minutters by på cykel, mens målsætningen er vanskeligere at realisere for gående, især på tværs af de fysiske barrierer, som havnen og de større trafikanlæg skaber.

Kortlægning af børn og unges oplevede mobilitet

For at supplere de geografiske analyser blev der gennemført en kvalitativ inddragelsesproces med børn og unge fra Korsør. Formålet var at forstå deres oplevelse af afstande, barrierer og muligheder for at bevæge sig rundt i byen til fods og på cykel.

Gennem workshops arbejdede deltagerne med kortmateriale, fotos og visuelle registreringsværktøjer, hvor de kortlagde deres daglige bevægelsesmønstre, foretrukne ruter og destinationer. Samtidig identificerede de steder, hvor de oplevede utryghed, manglende forbindelser eller afstande, som i praksis føltes længere end de geografisk set er.

Workshopdeltagerne bidrog desuden med forslag til konkrete forbedringer af udvalgte forbindelser og byrum. Her pegede de blandt andet på behov for bedre og tryggere krydsningsmuligheder, forbedrede stiforbindelser, tydeligere wayfinding, bedre belysning og mere attraktive opholdsrum langs de daglige ruter.

Inddragelsen gav værdifuld viden om forskellen mellem oplevet og faktisk tilgængelighed. Hvor isokronanalyserne viser, hvad der kan nås inden for en bestemt tid, gav børnene og de unge indsigter i, hvilke ruter de reelt vælger, og hvilke barrierer der påvirker deres transportvalg i hverdagen.

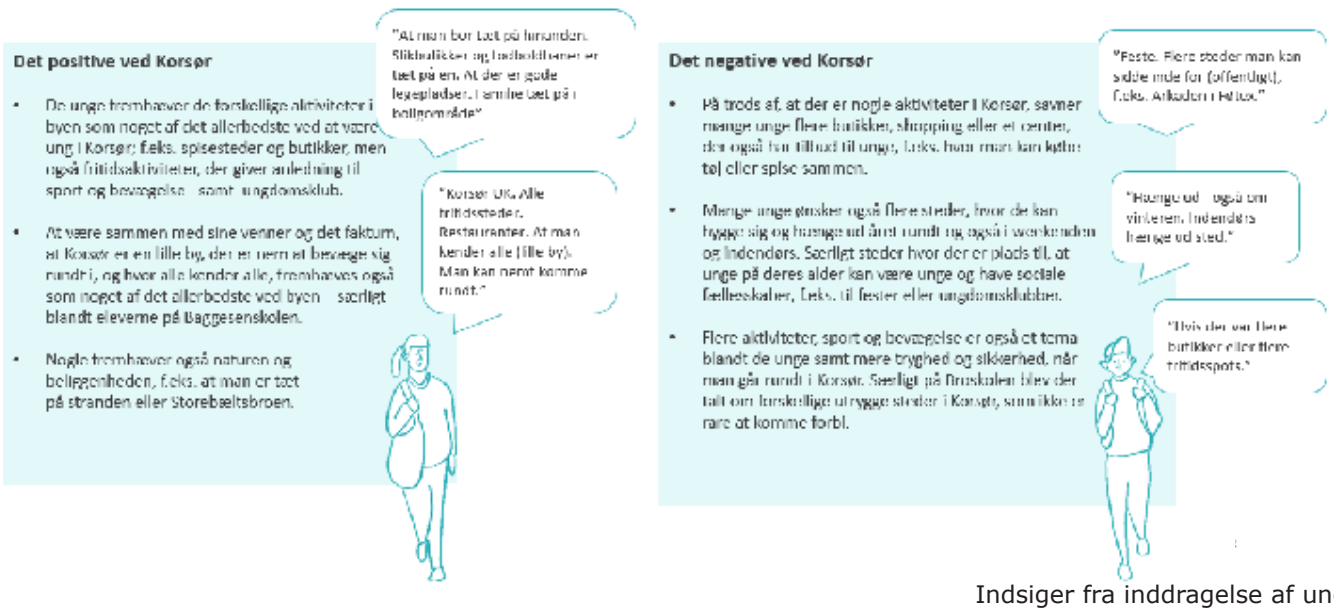
Læring og anbefalinger

Arbejdet med analyserne har vist værdien af at kombinere kvantitative og kvalitative analysemetoder i arbejdet med 15-minutters byen.

Funktionskortlægningen gav et nødvendigt overblik over byens eksisterende tilbud og hjalp med at identificere relevante målgrupper og analysepunkter. Isokronanalyserne skabte et faktabaseret billede af den reelle tilgængelighed, mens inddragelsen af børn og unge bidrog med viden om hverdagsliv, oplevet tryghed og konkrete mobilitetsbarrierer, som ikke kan aflæses af kort alene.

En vigtig læring er, at arbejdet med 15-minutters byen ikke alene bør handle om afstande. Oplevet tryghed, kvaliteten af forbindelserne og de mentale barrierer har stor betydning for, om borgere vælger at gå eller cykle. For børn og unge kan en kort rute opleves som lang eller utilgængelig, hvis den indebærer trafikale konflikter eller utrygge passager.

På baggrund af erfaringerne anbefales det, at andre kommuner kombinerer tilgængelighedsanalyser med målrettet brugerinddragelse. Særligt inddragelsen af børn og unge har vist sig værdifuld, fordi den giver indblik i mobilitetsmønstre og behov, som ofte overses i traditionelle trafik- og mobilitetsanalyser. Samtidig anbefales det at anvende isokronanalyser tidligt i processen, da de effektivt kan identificere geografiske styrker og udfordringer samt skabe et fælles fagligt grundlag for den videre planlægning.



Indsiger fra inddragelse af unge

Inddragelse

Der er gennemført inddragelse i to spor. Det ene spor er inddragelse af de unge til kvalitativ kortlægning af børn og unges oplevelse af afstande og mobilitetsmuligheder, hvoraf inddragelsen af 7. klasserne også er nævnt i forrige afsnit. Det andet spor var en intern tværfaglig workshop om mobilitetsprincipper.

Workshop for Korsørs udskolingsklasser

For at opnå en bedre forståelse af børn og unges oplevelse af afstande, barrierer og potentialer for at gå og cykle i hverdagen blev målgruppen inddraget direkte i projektet. Formålet var at få indsigt i de bevægelsesmønstre, hverdagsrutiner og erfaringer, der præger deres transportvalg. Denne kvalitative inddragelse supplerer de geografiske kortlægninger af faktiske afstande med viden om, hvordan afstande, forbindelser og mobilitetsmuligheder opleves i praksis.

Inddragelsen blev gennemført i samarbejde med 7. klasserne på de to folkeskoler i Korsør samt den lokale ungdomsklub KUK gennem en række workshops. Formålet var at få indblik i, hvordan de unge bruger og oplever deres by: Hvilke steder og ruter værdsætter de? Hvilke opleves som utrygge eller uhensigtsmæssige? Og hvilke forbedringer mener de selv kan gøre Korsør til en bedre by at færdes i til fods eller på cykel.

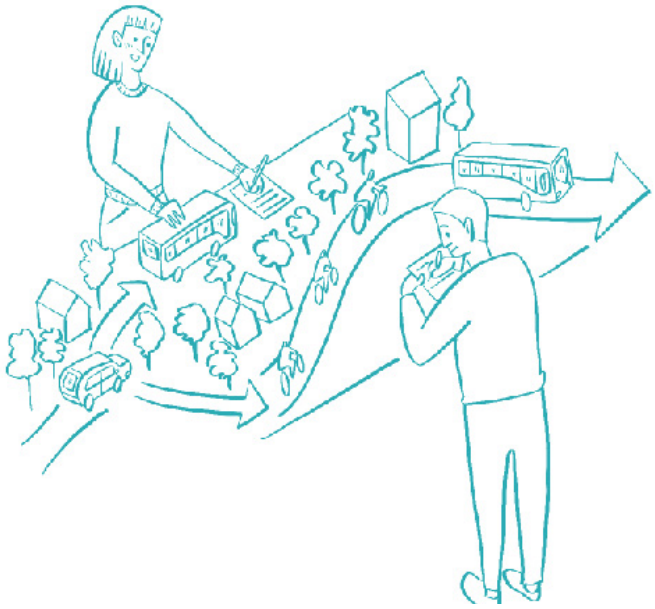
Inddragelsen fokuserede på to temaer:

- Stedspecifikke inputs: Deltagerne kortlægger, hvor de bevæger sig rundt i byen, når de cykler og går, og udpeger deres favoritruter og -steder, samt hvor de oplever "missing links" eller for lange afstande.
- Inputs til tiltag: Med udgangspunkt i 3–5 udvalgte forbindelser eller steder fra første del af workshoppen drøftes, hvilke konkrete tiltag, der kan gøre det lettere og mere attraktivt for unge at bevæge sig rundt til fods og på cykel. Deltagernes ideer "promptes" med inspirationsfotos og/eller "spillekort" med ikoner for forskellige typer tiltag.

Vi har anvendt to formater i inddragelsen:

a. En 2-3 timers workshop afholdt i samarbejde med byens to folkeskoler som led i et undervisningsforløb i udskolingen. Elevernes input blev anvendt ifm. idrætsundervisningen, hvor eleverne skulle ud i Korsør og besigtige de steder og ruter, de har udpeget på workshoppene.
b. Herefter en 2,5-timers workshop fra kl. 17-19.30 i form af en "pizza-café" på den lokale ungdomsklub KUK. Her rekrutteres deltagerne frivilligt via plakater / flyers og gennem pædagogisk personale.

Samlet set skulle inddragelsen kvalificere en efterfølgende udvikling af mobilitetsprincipper for Korsør samt et koncept for wayfinding.



Læring og anbefalinger

De unge efterspørger generelt steder at være/hænge ud, især udenfor klubbens åbningstider, og indendørs steder især i vinterhalvåret. Flere steder i byen opleves grimme, forladte eller utrygge af de unge.

Af konkrete fysiske tiltag nævner de unge bl.a. bedre belægning, belysning og begrønning. Derudover kan der arbejdes strategisk med at samtænke forbindelser og fodgænger- og cykelflows med opgradering af byrum. Derved kan der skabes bedre adgang, tryghed gennem flere "øjne på gaden" og mere attraktive omgivelser. Udvikling af et nyt samlingssted for børn og unge på Caspars Brands Plads kan ske med inddragelse af de unge selv, og der kan prioriteres midlertidige tiltag for at gøre noget på den korte bane. Der kan også arbejdes med midlertidige tiltag på nogle af de tomme byggegrunde/lokaler, som de unge kommer forbi i hverdagen. Til en start kan områderne afskærmes/udsmykkes midlertidigt, så det visuelle udtryk forbedres, fx med et hegn udsmykket af eleverne.

Pizzaworkshoppen med de unge fungerede rigtig godt. Selvom deltagerantallet var begrænset, var de fremmødte engagerede og bidrog med værdifulde input, og metoden vurderes relevant at gentage. Inddragelse gennem undervisningen giver mange deltagere, men kræver betydelige ressourcer og sikrer ikke nødvendigvis et højt engagement. En model med enkelte klasser i kortere forløb kan være mere enkel og effektiv. Dialogen med 7. klasserne har desuden skabt et grundlag for fremtidig kontakt med de unge, men konceptet skal videreudvikles og forankres i praksis. Kortlægning af unges bevægelsesmønstre via idrætstimer gav udfordringer, bl.a. fordi ikke alle elever kunne cykle, og efterbehandlingen af data er omfattende, men resultaterne er værdifulde.

Vi kan kun anbefale at man inddrager børn og unge i mobilitetsplanlægningen.



Indsiger fra inddragelse af unge

Intern tværfaglig workshop om mobilitetsprincipper

Med afsæt i analysefasens resultater kan der udvikles vi en række mobilitetsprincipper, der sætter retning for fremme af cykling og gang i Korsør. Den tværfaglige workshop på tværs af kommunens relevante forvaltninger, såsom mobilitet, trafiksikkerhed, klima, planlægning, kultur og fritid samt sundhed gav input til disse mobilitetsprincipper. Netop den tværfaglige forankring af mobilitet er central i 15-minutters-by-tilgangen og sikrer ejerskab, tværgående sammenhæng og faglig kvalitet.

Formålet med workshoppen var at det for hvert princip udpeges overordnede forslag til konkrete indsatser, der kan implementeres på kort eller længere sigt. Tiltagene kobles tæt til de prioriterede handlinger i Udviklingsplanen for Korsør og evt. øvrige relevante kommunale strategier/planer.

På workshoppen blev der arbejdet med en række mobilitetsprincipper, herunder blandt andet:

- Synlig og intuitiv wayfinding – vi gør det let at vælge aktiv transport ved at synliggøre afstande, ruter og destinationer gennemklar wayfinding og formidling i byrummet.
- Sammenhængende grønne forbindelser – Vi prioriterer udviklingen af et sammenhængende net af grønne forbindelser og stier, der kobler boligområder, skoler, byliv og rekreative destinationer – og gør aktiv transport til et naturligt valg i Korsør
- Trygge og rolige skoleomgivelser – Vi skaber fredeliggjorte zoner omkring skoler, hvor trafikken dæmpes og hvor det er trygt og attraktivt for børn og unge at gå og cykle i Korsør

Læring og anbefalinger

Den tværfaglige workshop understregede betydningen af at arbejde helhedsorienteret med mobilitet, byliv, begrønning, sundhed og klima på tværs af fagområder. En central læring var, at attraktive og trygge forbindelser for gående og cyklister ikke alene handler om infrastruktur, men også om oplevelser, wayfinding, belysning, aktiviteter og grønne kvaliteter. Der blev peget på et stort potentiale i at styrke sammenhængende grønne forbindelser gennem byen og i højere grad aktivere eksisterende kvaliteter som Byparken og Korsørs grønne rygrad som attraktive alternativer til de trafikerede veje.

Workshoppen pegede også på værdien af midlertidige løsninger og prøvehandlinger som redskab til at afprøve nye mobilitetstiltag. Særligt omkring skoler blev midlertidige gadelukninger og fredeliggjorte zoner fremhævet som en oplagt måde at teste ændringer og skabe større trafiksikkerhed for børn og unge.

Endelig viste workshoppen et tydeligt behov for fælles tværfaglige principper og strategier, så mobilitetsindsatser tænkes ind på tværs af kommunens planer og projekter. Deltagerne efterlyste blandt andet en fælles værktøjskasse til grønne forbindelser, ankomstzoner og byrum samt en tættere kobling til klima-, sundheds- og byudviklingsstrategier, så mobilitetsprincipperne bliver en integreret del af den langsigtede udvikling.

Vi anbefaler at andre kommuner arbejder med tværfaglig inddragelse. Der var rigtig god feedback på den tværfaglige workshop, der i høj grad bidrog til at få belyst, at vi sidder med mange fagligheder og forskellige elementer, som på mange forskellige måder kan bidrage til de mobilitetsprincipper, der blev drøftet. Den tværfaglige workshop kan give mange aha-oplevelser og nye forbindelser, men forløbet kan være svært at forudsige og drøftelserne kan stikke af i mange retninger. For at få det optimale ud af en enkelt workshop er opsamlingen, sammenfatningen og procesledelsen afgørende for at udbyttet bliver mere end en god snak. Det væsentligste udbytte af workshoppen var måske netop de nye forbindelser og den gode snak på tværs af områder.

Planlægning

Projektet har givet Slagelse Kommune et bedre grundlag for at arbejde med 15-minuttersbyen i Korsør. Erfaringerne og analyserne fra projektet bruges nu i det videre arbejde med byudvikling, mobilitet og den kommende kommuneplan.

Et vigtigt element i projektet er udviklingen af mobilitetsprincipper for Korsør. Arbejdet er fortsat i gang og skal munde ud i en række fælles principper for, hvordan det kan blive lettere og mere attraktivt at gå og cykle i byen. Principperne skal hjælpe kommunen med at prioritere fremtidige indsatser og investeringer og skabe en tydelig retning for arbejdet med grøn mobilitet. For at understøtte den efterfølgende dialog og politisk behandling formidles principperne visuelt som set i et eksempel til højre. Disse visuelle greb gør principperne tilgængelige for både fagfolk, beslutningstagere og borgere, og bidrager til at skabe en stærk fælles fortælling om grøn og aktiv mobilitet i Korsør.

Projektet har også været med til at ændre perspektivet på mobilitet. I stedet for kun at se mobilitet som et spørgsmål om veje og trafik, har projektet vist, at mobilitet hænger tæt sammen med byliv, sundhed, klima, fritidsliv og bosætning. Når flere vælger at gå eller cykle, kan det både styrke hverdagslivet, reducere CO_2-udledningen og skabe mere liv i byen.

Der arbejdes samtidig med udviklingen af et wayfinding-koncept for Korsør. Formålet er at gøre det lettere at finde vej og skabe en oplevelse af, at byens funktioner ligger tættere på hinanden. Wayfinding handler ikke kun om skilte, men også om, hvordan belysning, belægning, beplantning og andre elementer i byrummet kan gøre ruter mere indbydende og lette at følge.

Læring og anbefalinger

En vigtig læring fra projektet er, at arbejdet med 15-minuttersbyen ikke kun handler om afstande. Mange af de funktioner, som borgerne har brug for i hverdagen, findes allerede i Korsør. Udfordringen er ofte, hvordan man kommer mellem dem. Derfor er kvaliteten af forbindelserne mindst lige så vigtig som afstanden i sig selv.

Projektet har også vist, at der kan være stor forskel på de afstande, som kan måles på et kort, og de afstande, som borgerne oplever i hverdagen. En rute kan være kort, men alligevel føles lang eller utryg, hvis den har dårlige krydsningsmuligheder, mangler belysning eller er svær at orientere sig på. Derfor er det vigtigt at kombinere data og analyser med viden om borgernes egne oplevelser.

På baggrund af projektet vil vi anbefale, at andre kommuner arbejder med 15-minuttersbyen som en del af den samlede byudvikling og ikke kun som et mobilitetsprojekt. Erfaringen er, at analyser, brugerinddragelse og tværfagligt samarbejde giver et stærkere grundlag for at udvikle byer, hvor flere kan klare hverdagens gøremål til fods eller på cykel.



Mobilitetsprincipper for aktiv mobilitet i Korsør

Narrativ

Arbejdet med narrativer har særligt været vigtigt i dialogen med eksterne interessenter, herunder også børn og unge. Erfaringen har været, at begrebet 15-minuttersbyen ikke giver mening i sig selv, men først bliver relevant, når det kobles til konkrete situationer fra hverdagen.

I forbindelse med inddragelsen af børn og unge blev der arbejdet med konkrete eksempler, billeder og kort frem for abstrakte planlægningsbegreber. Dette gjorde det lettere for deltagerne at forholde sig til projektet og bidrage med egne erfaringer. Projektet omfattede også en workshop på den lokale fritidsklub, hvor deltagelsen var frivillig. For at skabe opmærksomhed om arrangementet blev der udarbejdet plakater, som blev hængt op på skoler og i fritidsklubben. Her var fokus på at kommunikere projektet i et sprog og format, der appellerede til de unge.



Plakat til workshop

Der har også været et stort fokus på formidlingen til projektets følgegruppe. Mange af deltagerne havde et indgående kendskab til Korsør, men ikke nødvendigvis til begrebet 15-minuttersbyen. Samtidig blev det tydeligt, at der allerede eksisterer stærke narrativer om mobilitet i byen. Eksempelvis blev det ofte fremhævet, at gode parkeringsmuligheder er afgørende for byens udvikling, og at det kan være vanskeligt at få flere til at vælge cyklen eller at gå, i en by som Korsør hvor alle ejer en bil.

En vigtig opgave i projektet har derfor været at nuancere disse fortællinger og skabe en dialog om de muligheder, der ligger i at styrke de aktive transportformer. Formålet har ikke været at sætte bilen op imod cyklen eller de gående, men at skabe en fælles forståelse af, hvordan bedre forhold for gang og cykling blandt andet kan bidrage til et mere attraktivt hverdagsliv, mere byliv, større tryghed for børn og unge samt styrkede muligheder for at tiltrække og fastholde børnefamilier.

For at understøtte denne formidling har projektet løbende anvendt grafik, kort og illustrationer. Særligt de visuelle virkemidler har vist sig værdifulde i dialogen med både borgere, politikere og fagpersoner, fordi de gør komplekse sammenhænge mere konkrete og lettere at forstå.

En vigtig læring fra projektet er, at arbejdet med 15-minuttersbyen i høj grad handler om formidling. Begrebet kan virke abstrakt, hvis det præsenteres som en planlægningsmodel, men bliver langt mere relevant, når det kobles til borgernes egen hverdag. Erfaringen er derfor, at fortællinger om den nemme hverdag, trygge skoleveje, nærhed til fritidsaktiviteter og et levende bymiljø skaber større engagement end tekniske beskrivelser af mobilitet og infrastruktur. Det er samtidig vigtigt at tage udgangspunkt i de eksisterende fortællinger om byen og skabe dialog om potentialerne frem for at udfordre vaner og transportformer direkte. Visuelle materialer, konkrete eksempler og borgernære fortællinger har vist sig at være effektive redskaber til at skabe forståelse og ejerskab omkring arbejdet med 15-minuttersbyen.

Øvrig læring

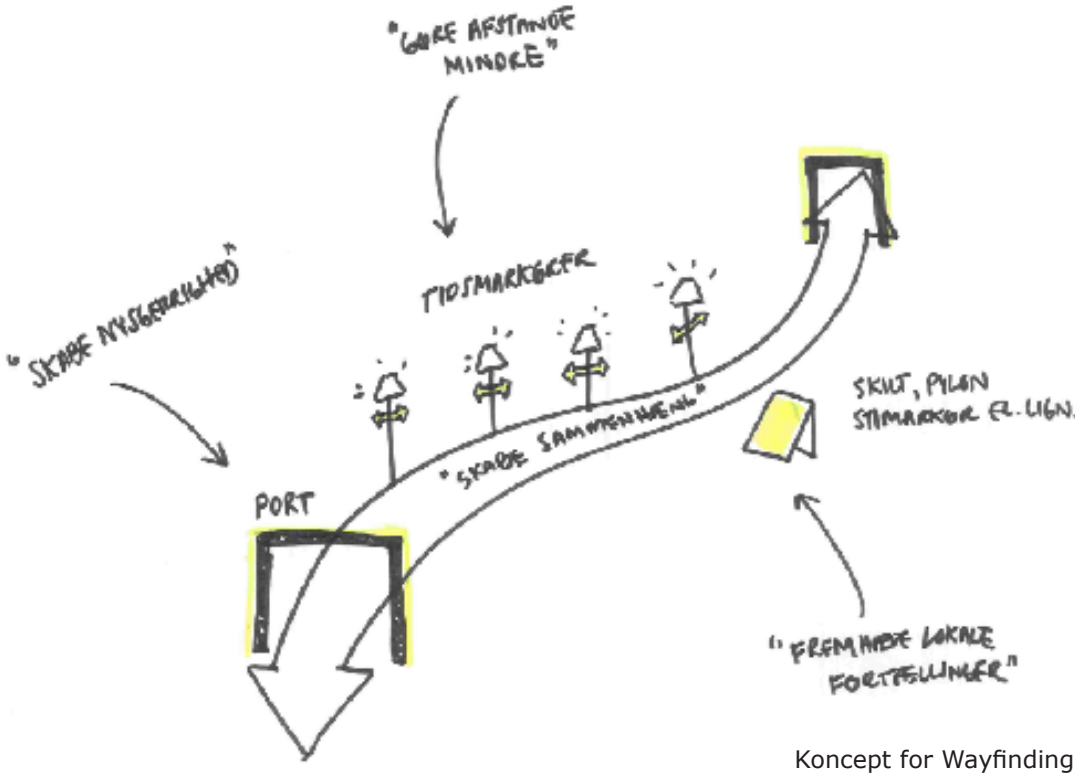
Som en direkte videreudvikling af projektet har Slagelse Kommune besluttet at arbejde videre med et wayfinding-koncept for Korsør. Uafhængigt af Plan22+ er der afsat midler til udvikling og afprøvning af to prototyper på centrale steder i byen, hvor wayfinding vurderes at kunne styrke oplevelsen af sammenhæng og tilgængelighed for gående og cyklister.

Den ene prototype forventes placeret ved indgangen til Byparken, hvor fokus bliver på at skabe en tydelig og attraktiv ankomst. Her arbejdes der blandt andet med idéen om et markant ankomstselement eller en portal, som kan synliggøre parkens funktion som destination og samlingspunkt.

Den anden prototype forventes placeret i den centrale del af byen og skal afprøve forskellige former for visuelle markører, der kan hjælpe borgere og besøgende med at orientere sig. Der arbejdes blandt andet med løsninger, der kan integreres på tomme butiksfacader, lysmaster og andre eksisterende elementer i byrummet. Formålet er både at skabe bedre orientering og at styrke oplevelsen af sammenhæng mellem bymidtens gader, torve og destinationer.

Prototyperne forventes realiseret i sensommeren eller efteråret 2026. Ambitionen er at bruge afprøvningen til at indsamle erfaringer om, hvilke løsninger der fungerer bedst, inden der træffes beslutning om eventuelle permanente tiltag. Denne tilgang ligger i forlængelse af Udviklingsplan Korsør, hvor prøvehandlinger og midlertidige løsninger anbefales som en metode til at teste idéer i praksis og skabe et bedre beslutningsgrundlag.

En vigtig læring fra projektet er netop værdien af at bevæge sig fra strategi til afprøvning. Analyser og planer er nødvendige for at skabe retning, men mange af de mest værdifulde erfaringer opstår først, når løsninger møder virkeligheden og bliver testet af borgerne. Denne tilgang vurderes at være relevant i mange kommuner, særligt når der arbejdes med nye mobilitetsløsninger eller ændringer af adfærd.



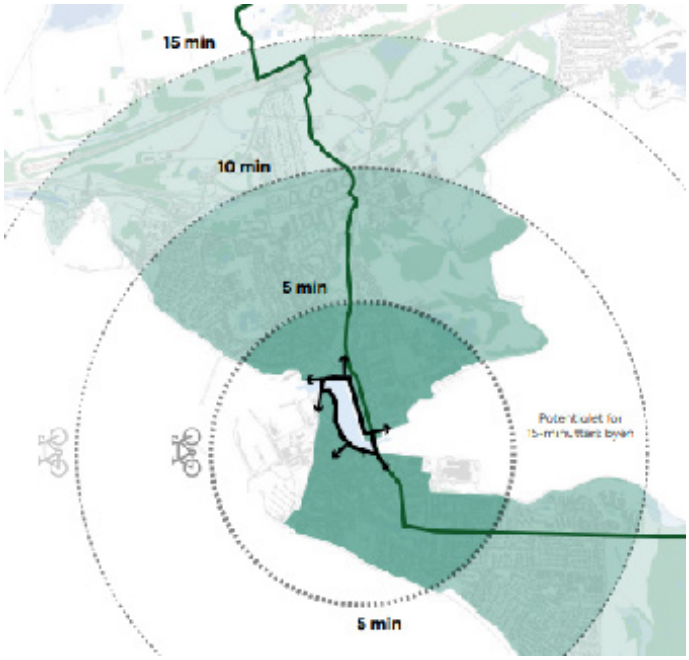
Koncept for Wayfinding

Fremtidige perspektiver

Projektet forventes også at få betydning for kommunens kommende revision af Kommuneplanen. Gennem arbejdet med 15-minuttersbyen, mobilitetsanalyserne og de kommende mobilitetsprincipper har kommunen opnået ny viden om sammenhængen mellem byudvikling, mobilitet og hverdagsliv i Korsør. Denne viden ønskes anvendt i den videre kommuneplanlægning, så principper om nærhed, tilgængelighed og grøn mobilitet i højere grad kan integreres i de strategiske rammer for byernes udvikling.

Erfaringerne fra Korsør kan samtidig danne inspiration for arbejdet i kommunens øvrige byer og lokalsamfund. Selvom byernes størrelse og struktur varierer, peger projektet på en række generelle planlægningsprincipper om sammenhængende forbindelser, trygge skoleveje, adgang til hverdagsfunktioner og attraktive muligheder for at gå og cykle. Kommuneplanrevisionen giver derfor mulighed for at omsætte projektets læring til mere langsigtede mål og retningslinjer, som kan understøtte en bæredygtig mobilitetsudvikling på tværs af kommunen.

Derudover forventes de kommende mobilitetsprincipper at kunne fungere som et fælles fagligt grundlag i planlægningen af kommunen fremover. Principperne kan bruges til at kvalificere fremtidige beslutninger om byudvikling, trafik, byrum og placering af funktioner, så der i højere grad planlægges for korte afstande og gode forbindelser mellem hverdagens destinationer. På den måde bliver projektet ikke alene et bidrag til udviklingen af Korsør, men også et vigtigt afsæt for den fremtidige strategiske planlægning i Slagelse Kommune.



Udviklingsplan Korør, Hovedgreb: Forbind