

Odsherred Baneby

Bæredygtig mobilitet som bylivsgenerator

PLAN 22+

Pilotprojekt 2025-2026
Tema: 15 minutters byen

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.

Projektet er udviklet i samarbejde med følgende partnere:

PLAN 22+

Plan- og Landdistriktsstyrelsen

Realdania

urban creators

movia

Lokaltog

TRAFIKMUSEET
Odsherreds Trafikmuseum på Hørve station

FORFATTERSKOLEN FOR UNGE

ODSHERRED KOMMUNE

Kolofon

Projekt: Plan22+ pilotprojekt 2025-2026

Tema: 15 minutters byen

Titel: Odsherred Baneby - Bæredygtig mobilitet som bylivsgenerator

Forfattere: NIBNI, EMWKR, Urban Creators

Kommune: Odsherred Kommune, Afdeling for Plan- og Vejmyndighed og Klima i Center for Erhverv, Teknik og Miljø

Udgivet: Juli 2026

Støttet af: Realdania

Bevilling: 100.000.-

Indhold

Baggrund 4
15 min byen som planlægningskoncept 7
Projektets formål 7
Organisering 7
Analyser og værktøjer 10
Oversigt over analyser 10
Inddragelsesaktiviteter 13
Inddragelse gennem byvandringer og workshop 14
Intern workshop 16
Læring fra inddragelsen 16
Samarbejder som løftestang for inddragelse 17
Planlægning 20
Mobilitet i den eksisterende planlægning 20
Nye tilgange til mobilitetsplanlægning i en landkommune 20
Formidling og narrativer 23
Stemmer fra hverdagslivet 24
Stedets stemmer 27
(K)ærlighedsbreve til lokalbanen 30
En ny fortælling om bysamfund og bevægelse i et landdistrikt 31
Overordnede læringer fra pilotprojektet 33
Fremtidige perspektiver 37

Baggrund

Kan de internationalt udviklede og storbyorienterede planlægningsprincipper *15 minutters byen* og *30 minutters territoriet* omsættes til en dansk kontekst?

Det har Odsherred Kommune, som én ud af fem kommuner, undersøgt i regi af Plan22+, under pilotprojektet *Odsherred Baneby – Bæredygtig mobilitet som by-livsgenerator.*

Planlægningsprincipperne i 15 minutters byen bygger på en ambition om at indrette byer, så borgerne har adgang til hverdagens funktioner og tilbud inden for kort rejseafstand – enten til fods, på cykel eller med kollektiv transport. I Odsherred har fokus været på, hvordan principperne kan omsættes til en landkommune, og hvordan grøn og aktiv mobilitet kan styrkes i og mellem mindre bysamfund.

Odsherred har et særligt udgangspunkt for dette arbejde i form af Odsherredbanen, der forbinder kommunens otte stationsbyer fra Hørve i syd til Nykøbing Sj. i nord.

Et netværksperspektiv på bystrukturen

Odsherreds bystruktur er kendetegnet ved fraværet af én dominerende hovedby. I stedet består kommunen af både større og mindre byer samt landsbyer, der ligger spredt i landskabet. Det skaber flere centrale bykerner og lokale knudepunkter som tilsammen danner rammen om borgernes hverdagsliv.



Odsherredbanen er grundstammen i kommunens kollektive transport og sikrer både forbindelsen mellem stationsbyerne og koblingen til det øvrige regionale jernbanenet. Banen er knap 130 år gammel og rummer både en historisk og symbolsk betydning, idet den medførte en nærmest eksplosiv udvikling i Odsherred. I dag rejser godt 1,2 mio. passagerer med Odsherredsbanen om året.

I dette pilotprojekt anlægger vi et perspektiv, og et narrativ, hvor stationsbyerne betragtes som bydele i en samlet "*Baneby*". Hver bydel bidrager med sin egen identitet, historie og et differentieret udbud af hverdagsfunktioner i det samlede *Banebybånd*.

Fotos: Lokaltog

Aktuelle udfordringer

Odsherred er – som mange landkommuner – præget af en historisk bilorienteret byudvikling, hvor boliger, detailhandel og institutioner i stigende grad er blevet placeret uden for bymidterne. Dette har bidraget til, at vi i dag står med svækkede og fragmenterede bycentre, reduceret byliv og et øget behov for transport i hverdagen. Samtidig viser analyser, at ca. 47 % af kommunens borgere bor inden for 1.200 meter fra en jernbanestation, og at næsten 3 ud af 4 transportture under 5 km foretages i bil. Der er derfor et stort potentiale både i den eksisterende kollektive infrastruktur og i forhold til at skabe bedre muligheder og incitamenter for at anvende aktiv transport på de korte ture. Det eksklusive fokus på den bilorienterede trafik, har desuden medført, at målgrupper, der benytter og er afhængige af både den aktive og den kollektive transport, kun i begrænset omfang er blevet tænkt aktivt ind i den fysiske planlægning.

Mål og synergier på tværs

Pilotprojektet er forankret i en lang række kommunale planer, politikker og strategier, hvor bæredygtig mobilitet, sammenhæng mellem byer, forbedret tilgængelighed, og styrkelse af byliv, livskvalitet og bosætning er gennemgående temaer. Derudover kobler projektet sig til dagsordener og indsatser inden for bl.a. sundhed og trivsel, børn og unge og erhvervsudvikling.

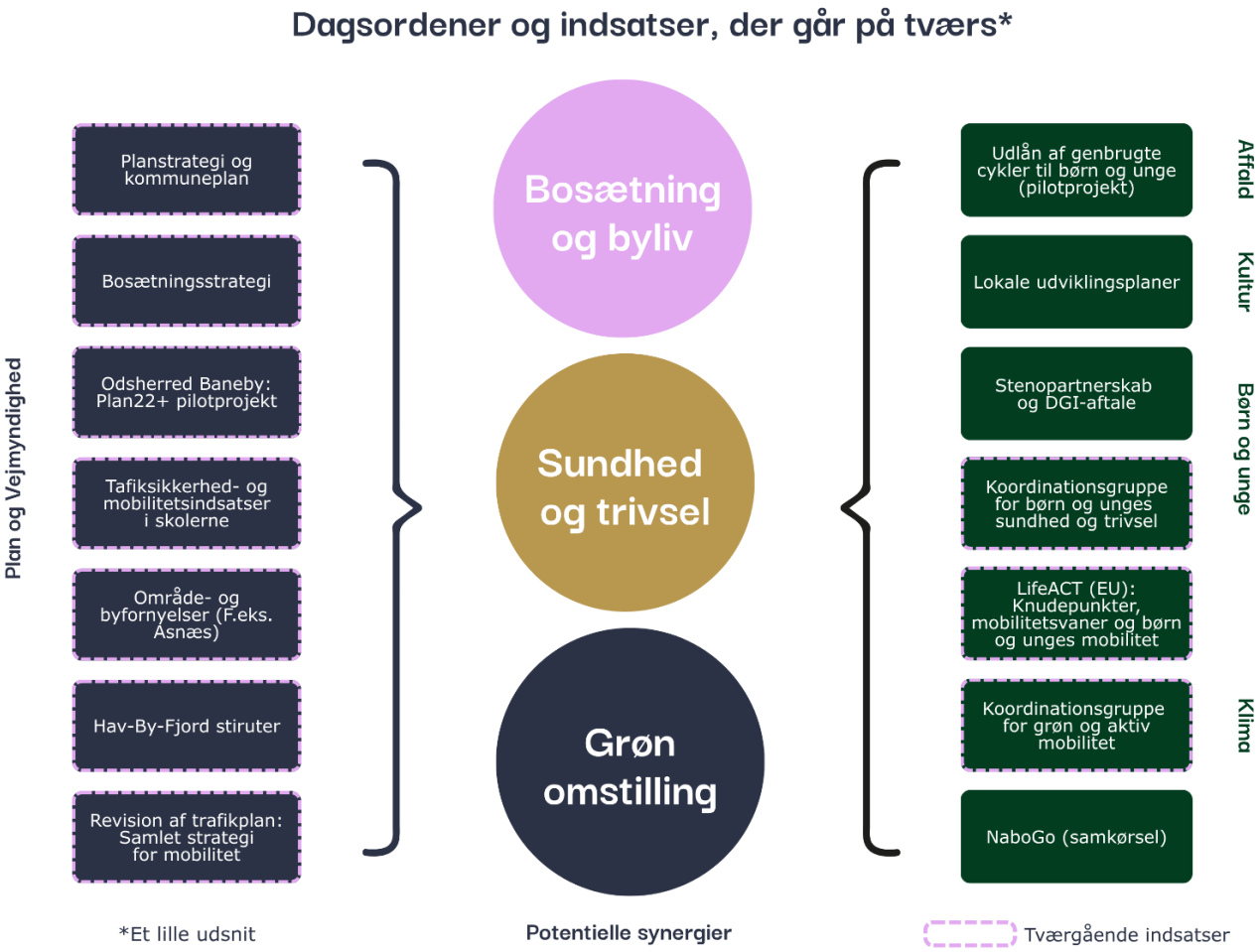
De mange koblinger til andre dagsordener giver styrke og legitimitet til arbejdet med mobilitet, men gør det samtidig til et komplekst felt. Det kræver tværfagligt samarbejde at lykkes, men indebærer også en risiko for, at ansvar og forankring bliver uklare og spredte. Grøn og aktiv mobilitet er i sig selv et mål, men bliver i endnu højere grad et middel til at fremme og realisere en række politiske og strategiske dagsordener. Disse har klare målsætninger, men er fordelt på flere fagområder, f.eks.:

- At fremme fysisk aktivitet og folkesundhed gennem mobilitetsløsninger, der gør det nemmere at vælge aktive transportformer (Sundhedspolitik).
- Gøre det attraktivt at bosætte sig i kommunen gennem forbedret tilgængelighed til bolig, arbejde, uddannelse og fritid (Bosætningsstrategi).
- At sikre effektiv og bæredygtig mobilitet for arbejdskraft, varer og virksomheder (Erhvervsstrategi).
- At skabe sammenhængende og sikre mobilitetsløsninger, der fremmer gang, cykling og kombinationsrejser til hverdagens funktioner (Trafikplan).
- At sikre grundlaget for deltagelse i sociale fællesskaber og adgang til mødesteder (Strategi mod ensomhed).

- At binde Odsherred bedre sammen og reducere klimaaftrykket fra personbiler med 12 % i 2030 (Klimaplan).
- At understøtte udviklingen af stationsbyerne som "hverdagens kraftcentre" gennem styrkelse af kollektiv transport og bæredygtige mobilitetsformer (Planstrategi 2023).

Der mangler imidlertid en samlet ramme, som kan omsætte de eksisterende målsætninger til en fælles retning, konkrete indsatser og mærkbare forbedringer for borgerne i hverdagen. Det er netop denne udfordring, vi vil adressere og udvikle løsninger til gennem Baneby-projektet.

Pilotprojektet skal skabe et fælles strategisk grundlag for arbejdet med mobilitet, som i første omgang kan forankres i kommuneplanen gennem overordnede mobilitetsprincipper, der kan understøtte en bred vifte af målsætninger. Projektet fungerer dermed som et tværgående planlægningsgreb, der skal skabe større sammenhæng og synergi mellem eksisterende indsatser og politiske målsætninger.



Udsnit af baggrundsanalysen: Overblik over mobilitetsrelaterede indsatser, deres organisatoriske placering og potentielle synergier på tværs af dagsordener.

15 min byen som planlægningskoncept

15-minuttersbyen er et planlægningskoncept, hvor hverdagens vigtigste funktioner – dvs. arbejde, uddannelse, indkøb, sundhed og fornøjelse – skal være tilgængelige inden for ca. 15 minutters gang eller cykling fra egen bolig. Konceptet har til formål at fremme bæredygtig mobilitet, reducere bilafhængighed og styrke livskvalitet gennem nærhed og funktionsblandede byområder.

Som en del af konceptet arbejder man også med 30-minutters territorier, som fokuserer på gode forbindelser mellem bykvarterer, mindre byer og oplande via kollektiv transport og andre transportformer, så centrale funktioner kan nås inden for ca. 30 minutter.

Projektets formål

Projektets overordnede formål er at undersøge, hvordan principperne fra *15-minutters byen* og *30-minutters territoriet* kan anvendes i en landkommunal kontekst for at understøtte en mere bæredygtig og sammenhængende udvikling, der har fokus på at højne kvaliteten, understøtte borgernes hverdagsliv og fremme en mere inkluderende og helhedsorienteret planlægning i og omkring stationsbyerne.

Med projektet har vi ønsket at opnå:

- Et videns- og datagrundlag, der kan være et fælles udgangspunktet for at arbejde med mobilitet og tilgængelighed i planlægning og projekter.
- En metode og fremgangsmåde til at arbejde helhedsorienteret med udvikling af vores lokalsamfund – hvor der både tages højde for den enkelte bys identitet og særlige kvaliteter, og hvor stationsbyerne samtidig betragtes som et samlet netværk af supplerende hverdagsfunktioner og oplevelser, frem for isolerede enheder.
- Et sæt overordnede mobilitetsprincipper, der kan sætte retningen for det fremtidige arbejde med mobilitet i kommunen.

Projektet har dermed både haft karakter af et udviklings- og et afklaringsprojekt, der skal kvalificere det videre strategiske arbejde med mobilitet.

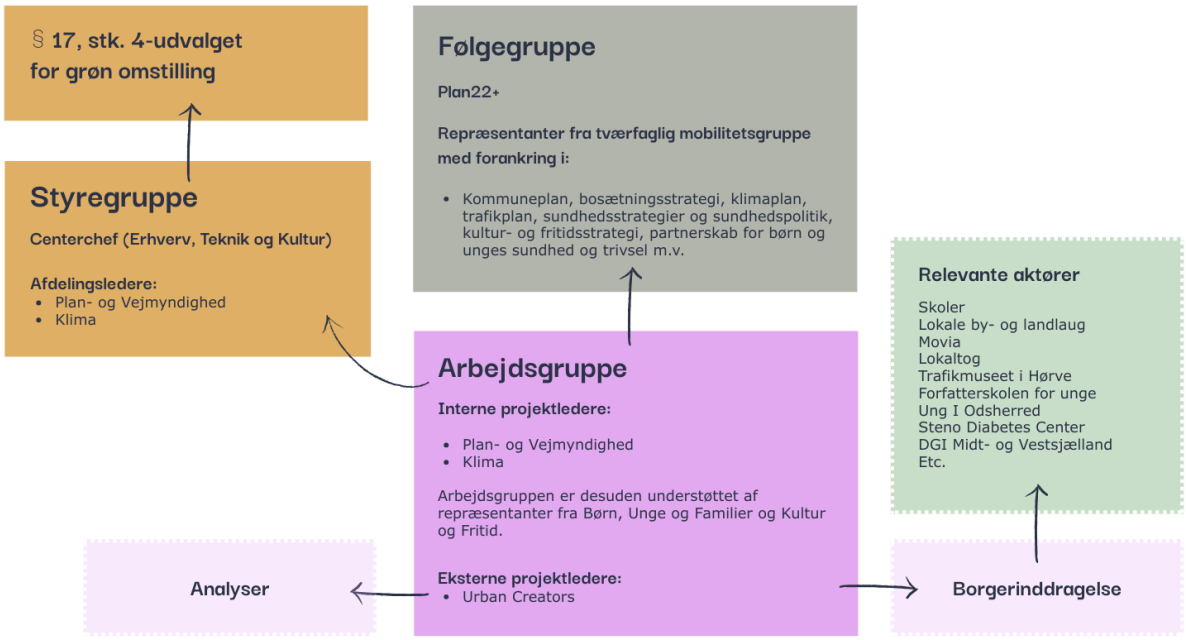
Organisering

Projektet blev igangsat og har været forankret i en eksisterende tværfaglig mobilitetsgruppe, som samler kompetencer på tværs af planlægning, trafik, klima, børn og unge, sundhed samt kultur og fritid. Den politiske forankring ligger hos Odsherred Kommunes § 17 stk. 4-udvalget[1] for grøn omstilling og tager samtidig afsæt

[1]LBKG 2026-01-05 nr. 23 om kommunernes styrelse (Kommunestyrelsesloven)

i klimaplanens ambition om, at klimaindsatsen skal fungere som en drivkraft for udvikling.

Den tværgående organisering har været central for projektet og har sammen med den tværfaglige tilgang været afgørende for at skabe opbakning til projektet både administrativt og politisk. Udgangspunktet har fra begyndelsen været, at mobilitet ikke kan betragtes som et isoleret fagområde, men som en fælles drivkraft på tværs af kommunens strategiske dagsordener. Projektet har derfor haft til formål både at udvikle konkrete indsigter og samtidig styrke samarbejdet og den fælles retning internt i organisationen.

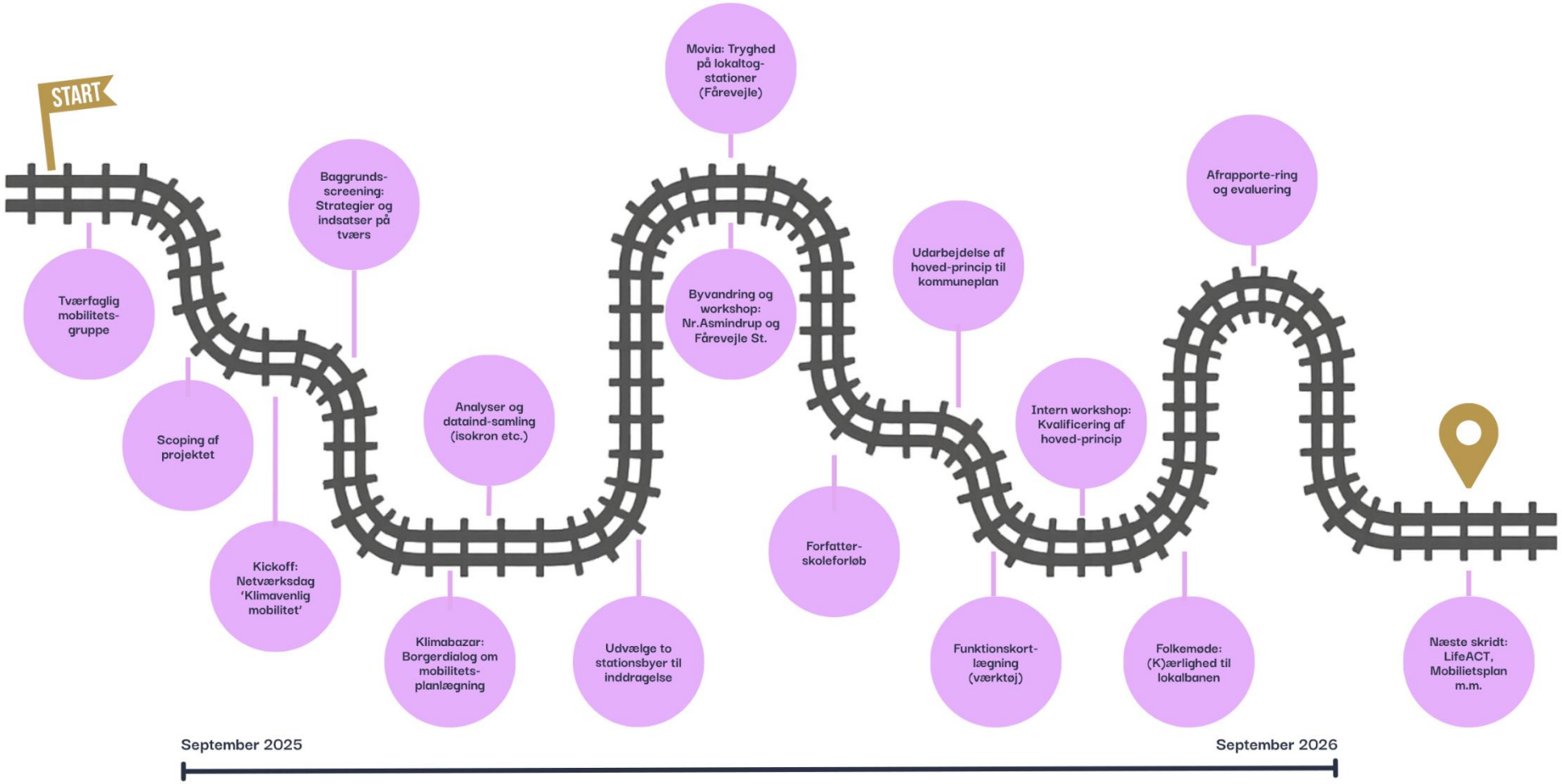


Organisationsdiagram.

Behovet for at styrke de interne samarbejds- og styringslinjer blev tydeligt i starten af projektperioden, og vi har løbet af arbejdet derfor også haft fokus på at:

- Skabe **en fælles retning og et fælles sprog** for grøn og aktiv mobilitet og dens betydning for hverdagslivet.
- **Forankre** et bredere fokus på sammenhængen mellem mobilitet og hverdagsliv i organisationen, det politiske system og dialogen med borgere og samarbejdspartnere.
- Styrke **den tværgående forståelse** af muligheder og barrierer for grøn og aktiv mobilitet på tværs af fagområder.

Tidslinje og leverancer



Analyser og værktøjer

Projektet har bidraget med et nyt data- og vidensgrundlag for planlægningen. Gennem blandt andet isokronanalyser, rejsekortdata og kortlægning af tilgængelighed er der skabt en bedre forståelse af de eksisterende mobilitetsmønstre og lokalbanens betydning for sammenhængen mellem kommunens byer. Disse analyser har gjort det muligt at se stationsbyerne som et samlet netværk af hverdagsfunktioner frem for isolerede bysamfund.

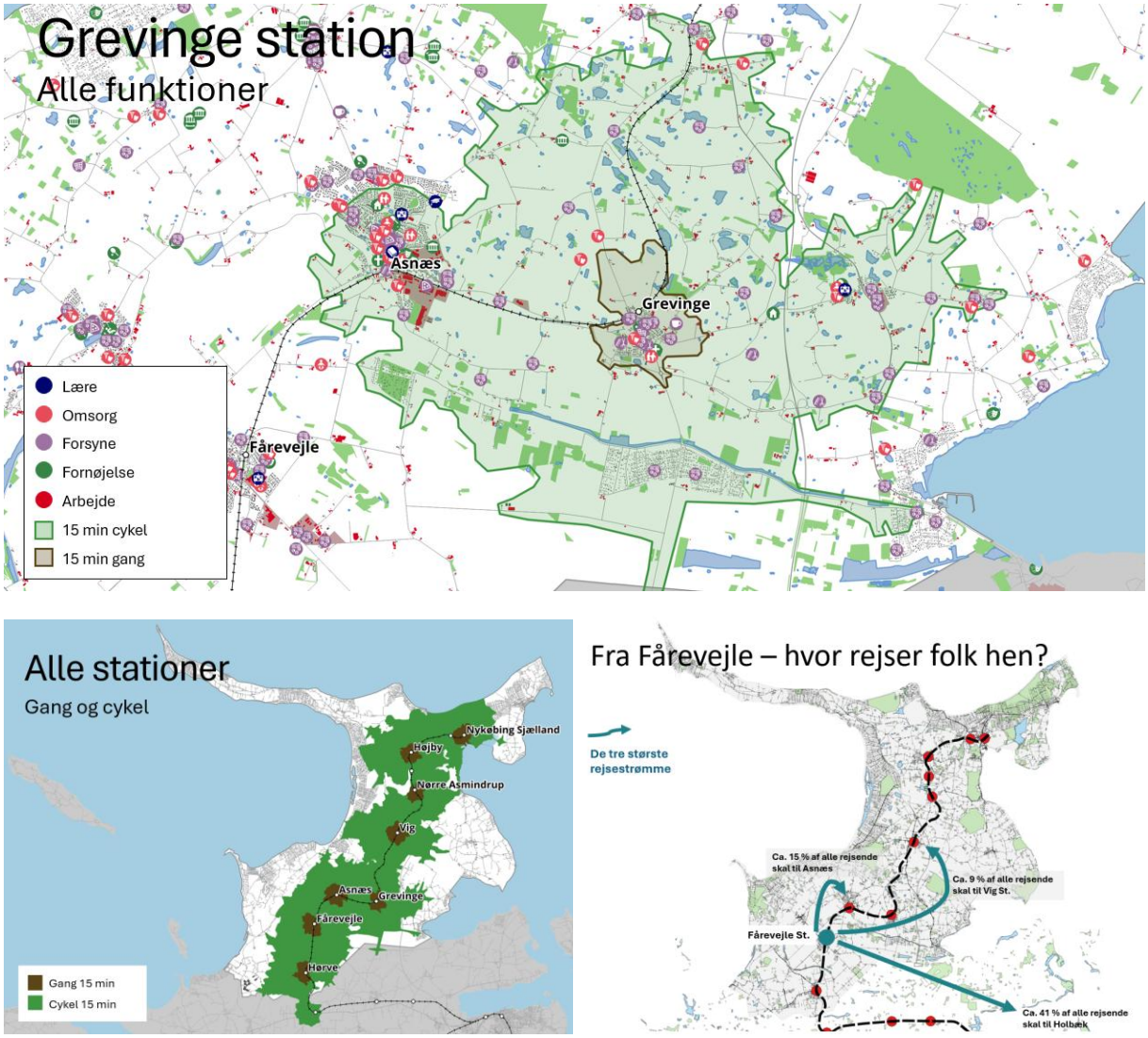
Oversigt over analyser

Analyse	Indsigt	Læring	Implementering
Isokronkortlægning	Kortlægningen viser, hvordan man kan bevæge sig rundt i stationsbyerne inden for 15 og 30 minutter med aktiv og kollektiv transport, og skaber en fælles forståelse af mobilitetsmulighederne i og på tværs af byerne.	Udadtil: Kan anvendes ift. at gå i dialog med borgerne og give en (ny) tidsmæssig forståelse af deres by. Indadtil: Kan bruges til at identificere missing links eller barrierer/adgang.	Kortlægningen skal fungere som et internt arbejdsredskab til planlægningsopgaver ved at blive lagt ind i kommunens GIS-program.
Funktionskortlægning	Sammen med isokronkortlægningen giver funktionskortlægning en forståelse af hvilke og hvor centrale funktioner og destinationer for hverdagslivet ligger.	Bidrager til at danne sig et overblik over hvilke byer der kan udveksle funktioner indenfor overkommelig afstand, når man skal planlægge for stationsbyerne som et samlet netværk.	Kortlægningen skal fungere som et internt arbejdsredskab til planlægningsopgaver ved at blive lagt ind i kommunens GIS-program.
Passageranalyse	Kortlægningen viser hvor hyppigt stationerne i de 8 stationsbyer bliver brugt og hvilke rejsemønstre passagerne de har, dvs. hvor flest rejser hen fra hver station.	Bidrager til at forstå, hvordan stationerne bruges i praksis, og hvilke rejsemønstre der binder byerne sammen internt og eksternt. Kan pege på centrale knudepunkter, sæsonvariationer og steder, hvor kollektiv trafik spiller en særlig rolle.	Analysen kan bruges som strategisk grundlag for prioritering af knudepunkter og korrespondancer mellem bus og bane (fx i en trafikplan), men også som et kommunikativt redskab for de borgere, der bruger banen til hverdag.
Egenartsanalyse	Analysen samler op på hvad der kendetegner stationsbyerne ud fra særligt identitet, historie, landskab, kulturmiljø, demografi og lokale potentialer.	Giver viden om byernes særlige karakter, historiske lag, lokale styrker og stedbundne potentialer, herunder hvad den enkelte stationsby kan bidrage med i det samlede netværk.	Kan bruges som afsæt for stedsspecifik byudvikling, der bygger videre på den enkelte bys identitet og rolle i det samlede stationsbynetværk, fx i kommuneplanen eller lokalplaner.

Der er blevet arbejdet med planlægningsprincipperne 15 minutters byen og 30 minutters territoriet gennem disse fire delanalyser.

Analyserne viser, at stationsbyerne rummer et større potentiale for grøn og aktiv hverdagsmobilitet, end den gængse fortælling om "landkommunen som bilafhængig" antyder. Samtidig giver analyserne et mere helhedsorienteret grundlag for planlægning ved at synliggøre sammenhænge, potentialer og barrierer mellem tilgængelighed, funktioner og mobilitet på tværs af stationsbyerne. Arbejdet har

også vist værdien af at bruge GIS-analyser og dataindsamling til at skabe et fælles vidensgrundlag, der styrker kommunens beslutningsgrundlag og understøtter fremtidige prioriteringer.



Eksempler på kortlægninger fra analyserne. Øverst: Funktionskortlægning i og omkring Grevinge samt isokron-lag med henholdsvis 15 min cykel og gang. Nederst til venstre: Isokronanalyse med udgangspunkt i hver af de 8 stationer. Nederst til højre: Eksempel fra rejsekort-analysen ift. hvor hovedandelen af passagererne, der stiger på i Fårevejle Stationsby, rejser hen.

Inden udførelse af analyserne blev der foretaget en screening af relevant baggrundsviden, dvs. eksisterende rapporter, planer, strategier, politikker og konkrete indsatser, hvor grøn og aktiv mobilitet kan spille eller allerede spiller en rolle. Overblikket er et vigtigt kommunikativt greb, fordi det synliggør de mange

kommunale målsætninger, som arbejdet med grøn mobilitet kan bidrage til at opfylde. Sammen med analyserne styrker det argumentationen for, at området er et legitimt og relevant indsatsfelt både udad til borgerne, internt i organisationen og i den politiske dialog. Samtidig udgør materialet et dynamisk værktøj, der kan anvendes aktivt i mobilitetsgruppen og løbende videreudvikles i takt med, at nye indsatser opstår, samtidig med, at det afspejler udviklingen på mobilitetsområdet i organisationen.

Erfaringen peger på, at andre kommuner med fordel kan operationalisere planlægningsprincippet *15-minutters* byen gennem en kombination af tilgængeligheds-, funktions-, mobilitets- og stedsanalyser, der kan omsættes til konkrete planlægningsmæssige prioriteringer.

Analyser og data spiller en central rolle i at understøtte konstruktive faglige drøftelser baseret på et fælles videns- og datagrundlag frem for alene erfaringer og historisk forankrede fortællinger. Sidstnævnte kan i nogle tilfælde begrænse muligheden for at bringe nye perspektiver i spil og udfordre eksisterende forståelser samt medføre, at uhensigtsmæssige udviklingstendenser fastholdes frem for at blive håndteret helhedsorienteret. Et solidt vidensgrundlag er derfor en forudsætning for at kunne argumentere for nye retninger og sikre en mere kvalificeret og udviklende dialog om fremtidige løsninger.

> *"Det har været svært at fremme mobilitetsdagsordenen med klimaindsatsen som primær løftestang. I Banebyprojektet har vi fået mulighed for at træde et par skridt tilbage og arbejde med vores tilgang til mobilitet i et bredere perspektiv. Lige så vigtigt har det givet os konkrete værktøjer og et vidensgrundlag, som bliver vores udgangspunkt for at arbejde med mobilitet fremadrettet – og dermed også en god indgangsvinkel til at tage klimadagsordenen op igen"*
>
> Nina Bruus Nielsen, Klimakoordinator

Inddragelsesaktiviteter

En vigtig del af projektforløbet har været at blive klogere på, hvad hverdagsmobilitet er, og hvordan det opleves af borgerne i Odsherred, for bedre at kunne forstå, hvordan Odsherred Kommune kan arbejde med mere bæredygtig transport. Derfor har vi gennemført en række forskellige inddragelsesaktiviteter – interne såvel som eksterne – i løbet af projektperioden.

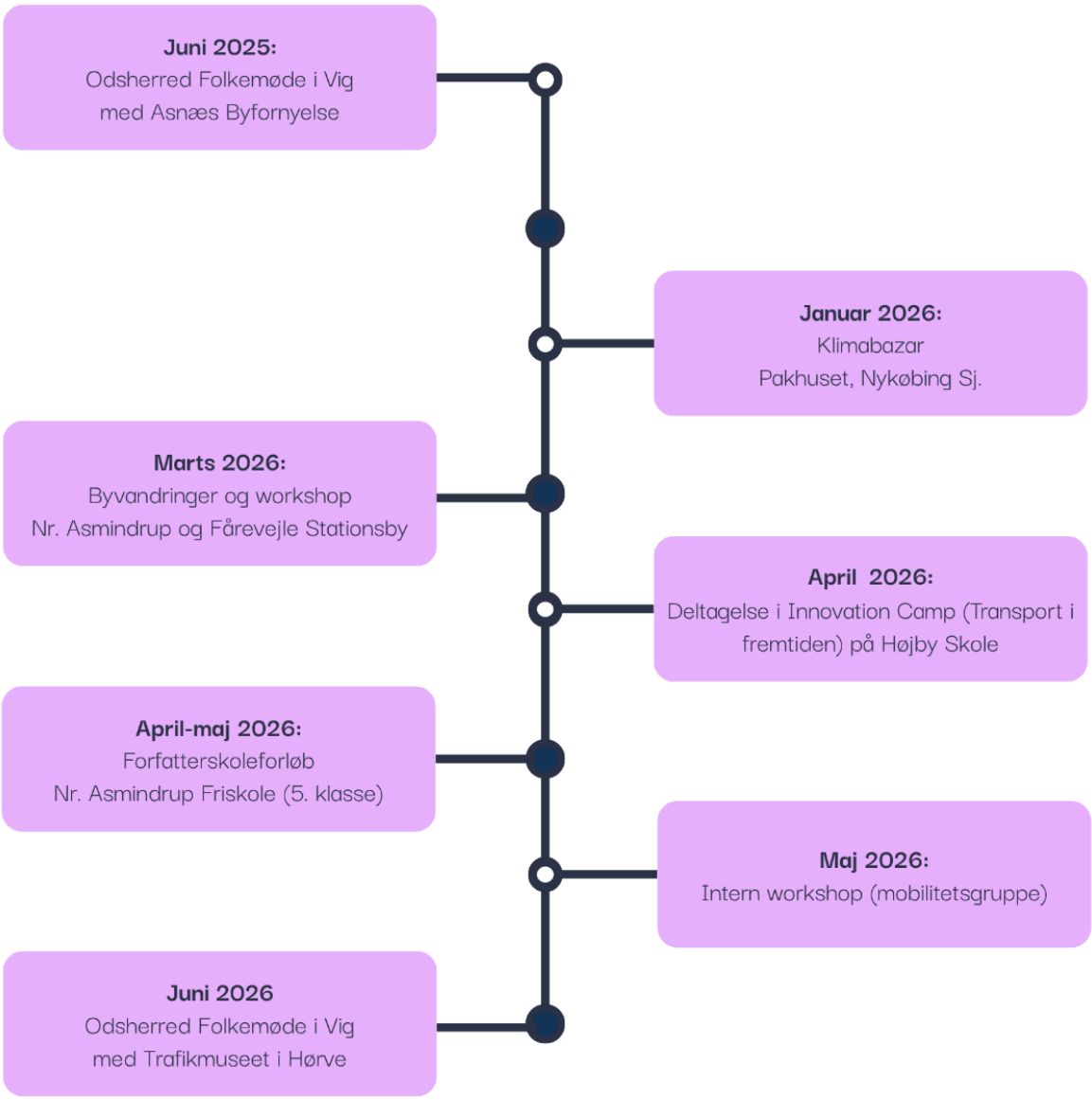
På samme måde har det været vigtigt også at bruge projektet til at udforske og styrke både interne og eksterne samarbejder i løbet af projektperioden. Disse samarbejder er især opstået som led i inddragelsesaktiviteter.

I opstarts- og analysefasen benyttede vi muligheden for at tage projektet med først på det lokale folkemøde og senere hen, efter de første analyser var udarbejdet, til det lokale event Klimabazar.

Erfaringerne fra de to arrangementer viser en tydelig forskel i borgernes mulighed for at forholde sig til projektet. På Folkemødet, hvor vi primært præsenterede det indledende materiale og de overordnede principper bag 15-minutters byen, havde borgerne vanskeligt ved at relatere til projektet. Derimod oplevede vi på Klimabazaren, hvor vi kunne præsentere mere konkrete analyser, herunder isokronkortlægning og rejsekortdata, en markant øget interesse og engagement. Borgerne pegede samtidig på mobilitet som et af de vigtigste områder i deres hverdag.



Billeder fra Odsherred Folkemøde 2025 (tv) og Klimabazar 2026 (th). Ved begge begivenheder blev projektet præsenteret sammen med områdefornyelsen i Asnæs. Fotos: Odsherred Kommune.



Oversigt over inddragelsesaktiviteter gennemført som en del af pilotprojektet.

Inddragelse gennem byvandringer og workshop

I projektet har der været afholdt to byvandringer med efterfølgende workshop i Nørre Asmindrup og Fårevejle Stationsby, hvor borgere bidrog med lokale erfaringer, udfordringer og potentialer knyttet til hverdagsmobilitet og byernes kontekst.

Borgerinddragelsen fungerede ikke kun som en metode til at indsamle lokal viden, men også som en måde at forstå, hvordan mobilitet indgår i borgernes hverdagsliv og påvirker valg af bolig, fritidsliv og adgang til funktioner. Som metode var de mere "uformelle" rammer for denne type borgerinddragelse med til at åbne op for en dialog, hvor borgernes lokale viden tydeligt var i centrum.

Aktiviteterne startede med ca. 1 times byvandring i mindre grupper med start fra stationen. Byvandringen gav borgerne mulighed for at vise deres lokalsamfund frem og fortælle områdets historie og deres oplevelser af, hvordan de og andre borgere anvender og opfatter deres byrum. Byvandringen blev efterfulgt af et par timers workshop, som både bestod af meget konkrete øvelser, hvor deltagerne bl.a. indtegnede forskellige hverdagsruter på store kort, men også mere reflekterende øvelser, hvor borgerne i samarbejde kom med input til udfordringer, ønsker og en fortælling om deres by og lokalbanens betydning.

Denne kombination af både form og indhold fungerede godt ift. både at få kvalificeret analyser og data, men også at få belyst borgernes oplevelser af og syn på deres lokalsamfund – og være med til at skabe og udvikle fortællingen om deres by, dens særlige identitet og kvaliteter. Drejebogen for inddragelsesaktiviteterne kan med fordel anvendes fremadrettet som en borgerinddragelsesmetode i en række forskellige sammenhænge, f.eks i forbindelse med områdefornyelser, lokale udviklingsplaner m.v.



Eksempel på indbydelse til byvandring og workshop i Fårevejle Stationsby. Fotos fra inddragelsesaktiviteter i Nr. Asmindrup og Fårevejle.

Intern workshop

På baggrund af borgerinddragelsen, og med afsæt i analyserne, blev der også afholdt en tværfaglig workshop i administrationen, hvor kommunen arbejdede med at videreudvikle og kvalificere nogle fælles principper for stationsbyernes fremtidige udvikling. Den interne workshop var med til at skabe et fælles tværfagligt perspektiv på, hvordan der kan arbejdes mere med mobilitet i kommunen, ud fra et fælles vidensgrundlag.



Eksempler på materiale fra tværfaglig workshop med udvikling af principper til kommuneplanen.

Læring fra inddragelsen

Inddragelsen viste, at borgerne oplever mobilitet som en central del af hverdagen, og de ser en tydelig sammenhæng mellem kommunens planlægning og deres muligheder for at leve, arbejde og bosætte sig. Samtidig pegede processen på, at planlægning for gang, cykling og kollektiv transport hidtil har været et underprioriteret tema i en landkommunal kontekst.

Internt skabte arbejdet en større forståelse for værdien af et tværfagligt samarbejde og datadrevet planlægningsgrundlag, som kan samle forskellige faglige dagsordener. Dialogen bidrog samtidig til at afklare ansvar, synliggøre organisatoriske barrierer og skabe en fælles retning for den videre implementering.

Erfaringen peger på, at andre kommuner med fordel kan kombinere analyser med både borgerdialog og tværfaglige workshops, da denne kombination styrker ejerskab, skaber et fælles sprog og gør det lettere at omsætte analyser til konkrete strategiske prioriteringer.

Samarbejder som løftestang for inddragelse

Stærke samarbejder med eksterne aktører har været en vigtig løftestang for at skabe nye former for inddragelse og nå målgrupper, som traditionelle borgerprocesser ofte har svært ved at engagere. Gennem partnerskaber med forskellige aktører har projektet fået adgang til nye perspektiver, fagligheder og fortællinger, som har styrket både processen og resultaterne.

Inddragelse af børn og unge gennem Forfatterskolen

Som en del af projektet indgik vi et samarbejde med Forfatterskolen for Unge, for at afprøve nogle af deres forløb som et inddragelsesværktøj. Børn og unge er en vigtig målgruppe ift. grøn og aktiv mobilitet, da de netop er afhængige af cykling, gang og kollektiv transport, hvis de skal transportere sig rundt selvstændigt. Samtidig er de ikke den klassiske målgruppe for borgermøder. Forfatterskolen gennemførte skriveforløb med fokus på hverdags- og togrejsen i en skoleklasse og på nogle af deres faste hold. Øvelserne havde fokus på fortællingen og oplevelsen, og har været et forsøg på at give børnene en stemme i byplanlægningen.





Jeg stiger på toget i [....]

fordi jeg skal [....]

Eksempel på materiale fra skole-skriveforløb.

Trafikselskab som samarbejdspartner ifm. borgerinddragelsen

I løbet af projektperioden har vi etableret et samarbejde med Movia, der driver den kollektive transport på tværs af busser, lokaltog og flextrafik på hele Sjælland. De deltog til byvandring og borgerinddragelse i Fårevejle Stationsby, hvor de er i gang med at gennemføre et mindre regionsfinansieret tryghedsfremmende projekt ved stationen. Det var værdifuldt både for dem, os og borgerne, at de var en del af inddragelsesaktiviteten, hvor de bl.a. kunne bidrage med viden og fakta om den kollektive trafik og tage borgernes indsigter med videre ift. deres projekt.

Jernbanen - historie og udvikling

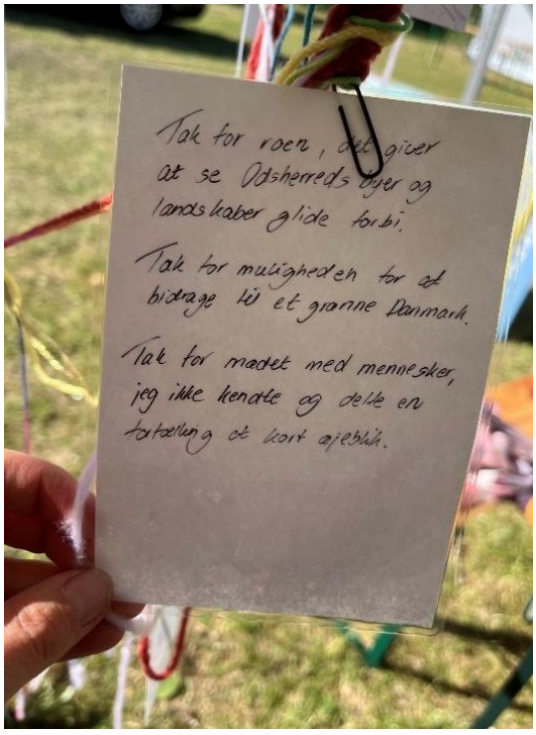
Som en fin sløjfe på processen, havde vi igen projektet med til Odsherred Folkemøde i starten af juni 2026. Her kunne vi både fremvise diverse analyser og indsigter fra borgerinddragelsen, og sammen med borgerne bygge videre på det "litterære værk" om hverdagsliv og mobilitet, som forfatterskolen har opstartet. I den forbindelse kontaktede vi Odsherred Trafikmuseum, med ønsket om at låne informationsmateriale til vores stand. Det blev starten på et samarbejde, hvor Trafikmuseet lånte os ikke bare en pop-up udstilling til folkemødet, men deltog også hele dagen, og kunne dele ud af deres store viden om lokalbanen og høre borgernes historier. Det er et samarbejde vi ser frem til at fortsætte.



Trafikmuseets deltagelse på Odsherred Folkemøde bidrog med lokalhistorisk indsigt i Odsherredbanen samt faglig ekspertviden om lokaltog.









Fotos fra Baneby-standen på Odsherred Folkemøde 2026. Det litterære værk, som blev skabt af borgerne i løbet af dagen, blev af Trafikmuseet navngivet "Den røde tråd i Odsherred".

Planlægning

Pilotprojektet har givet anledning til at forstå og arbejde med mobilitet på en ny måde i Odsherred Kommune. Allerede ved etableringen af den tværfaglige mobilitetsgruppe blev det tydeligt, at mobilitet berører mange forskellige fagområder og politiske dagsordener, og at der på tværs af organisationen er et ønske om et mere samlet strategisk grundlag for arbejdet. Flere fagligheder efterspurgte et fælles sprog, en fælles retning og et stærkere datagrundlag for at kunne tænke mobilitet mere systematisk ind i både planlægning, udviklingsprojekter og arbejdsgange.

Mobilitet i den eksisterende planlægning

Kommunen har en Trafikplan fra 2017, som fortsat udgør et væsentligt fagligt grundlag. Udviklingen i de senere år samt en række aktuelle udfordringer i Odsherred Kommune – bl.a. i forhold til bosætning, tiltrækning af arbejdskraft, sundhed og trivsel, sæsonprægede trafikmønstre og grøn omstilling – peger imidlertid på værdien af et opdateret strategisk fokus på mobilitetsområdet. Pilotprojektet har kortlagt og taget afsæt i de mange eksisterende politiske målsætninger, hvor mobilitet indgår som et tema på tværs af kommunens fagområder, strategier, politikker og konkrete indsatser. Indsigterne fra projektet har derfor potentiale for at fungere som det strategiske grundlag for en egentlig revision af trafikplanen eller udarbejdelse af en samlet mobilitetsstrategi.

Nye tilgange til mobilitetsplanlægning i en landkommune

Særligt kommunens Klimaplan (DK2020) og Planstrategi 2023 har fungeret som retningsgivende dokumenter. Begge peger på behovet for at fremme klimavenlige transportformer, at gøre det grønne og aktive transportvalg mere attraktivt i hverdagen samt at binde Odsherred bedre sammen. Klimaplanen fremhæver bl.a. behovet for at undersøge og forbedre mulighederne for cykling, samkørsel og kollektiv transport som alternativer til privatbilisme, mens Planstrategi 2023 understreger, at den fysiske planlægning skal understøtte overflytning til cyklisme og kollektiv transport:

> *"Byrådet vil gennem den fysiske planlægning, understøtte en klimavenlig mobilitet, hvor det bæredygtige transportvalg bliver mere oplagt i det daglige."* (Planstrategi 2023).

Samtidig har kommunens sundheds- og trivselsindsatser haft stor betydning for projektet. Gennem det tværgående samarbejde blev det tydeligt, at mobilitet ikke alene handler om transport, men også om borgernes mulighed for at deltage aktivt i hverdagslivet, indgå i sociale fællesskaber og opbygge sunde vaner.

Mobilitetsindsatsen i Odsherred Kommune bør derfor have en tæt kobling til sundhed og trivsel, herunder forebyggelse af ensomhed og ulighed i adgang til aktiviteter, tilbud og relationer. Dette gælder på tværs af befolkningsgrupper, men er særligt relevant for børn og unge, hvor adgang til skole, fritidsaktiviteter og fællesskaber i høj grad afhænger af trygge og selvstændige mobilitetsmuligheder.

Hovedprincippet 'Banebybåndet'

En væsentlig del af projektets bidrag til planlægningspraksis har været udviklingen og kvalificeringen af et nyt strategisk hovedprincip[2] inkl. delprincipper – *Banebybåndet* – i kommuneplanen i forbindelse med kommuneplanrevisionen 2026. Her har projektets kortlægning af politiske målsætninger, dataindsamling og analyser fungeret som et vigtigt fagligt grundlag, men mindst lige så vigtigt har den brede inddragelse været.

Gennem byvandringer og workshops i de udvalgte stationsbyer har borgere bidraget med viden om hverdagsliv, mobilitetsbehov, oplevede barrierer og potentialer for at vælge grønne og aktive transportformer samt lokale kvaliteter og identitetsfortællinger. Samtidig har den tværfaglige mobilitetsgruppe bidraget til at kvalificere hovedprincippet ud fra forskellige faglige perspektiver.



Hovedprincippet 'Banebybåndet' under udvikling

[2] Et hovedprincip i en kommuneplan er en overordnet retningslinje for, hvordan kommunen vil fremme en given udvikling – her grøn og aktiv mobilitet – og som sætter retning for den konkrete planlægning og efterfølgende beslutninger.

På den måde har projektet ikke alene leveret ny viden om mobilitet, men også bidraget til at se mulighederne i en planlægningspraksis, hvor mobilitet i højere grad ses som et tværgående udviklingsgreb, der kan understøtte både udvikling, bosætning, sundhed, trivsel, klima og levende lokalsamfund m.v.

Når hovedprincippet er endeligt bearbejdet, og kommuneplanen vedtaget, er det intentionen, at relevante dele heraf videreføres og omsættes til konkrete indsatser i kommunens øvrige planer og strategier, herunder f.eks. Klimaplan 2.0. Baggrunden herfor er blandt andet, at kommuneplanen i praksis ikke altid har et stærkt eller bredt forankret ejerskab på tværs af organisationen i Odsherred Kommune. Det gør det nødvendigt at sikre, at centrale elementer af hovedprincippet aktivt indarbejdes i de enkelte fagafdelingers eksisterende styrings- og planlægningsgrundlag. Herved integreres principperne i de centrale styringsdokumenter og kan dermed få større gennemslagskraft i den konkrete praksis.

Hovedprincippet udfoldes i afsnittet *En ny fortælling om bysamfund og bevægelse i et landdistrikt* i næste kapitel.

> *"Projektet har vist, at mobilitet er mere end transport. Når mobilitet kobles til borgernes hverdagsliv og lokale styrker, bliver den et strategisk planlægningsgreb, der engagerer borgere, administration og politikere. Erfaringerne peger på, at også mindre kommuner kan bruge mobilitet som afsæt for en mere helhedsorienteret planlægning, hvor udvikling af byer, sundhed, bosætning og klima tænkes sammen og understøtter flere politiske mål på én gang."*
>
> Emilie Winther Kristensen, Byplanlægger

Formidling og narrativer

I formidlingen af projektet har vi bevidst valgt en uformel og legende tilgang, der møder borgerne i øjenhøjde. Med hverdagslivet som omdrejningspunkt har vi haft fokus på at formidle projektet gennem genkendelige billeder og fortællinger, som gør det lettere for borgerne at relatere til emnet og dele deres egne erfaringer. Med tilgangen har vi samtidig forsøgt at signalere, at borgerne er eksperter i deres eget (hverdags)liv, og at deres viden er et vigtigt supplement til den faglige viden, der udvikles i kommunen. Borgernes levede erfaringer kan pege på behov, udfordringer og muligheder, som ikke nødvendigvis bliver synlige gennem analyser og faglige drøftelser alene.



Eksempler på, hvordan vi har forsøgt at formidle projektet og vække borgernes interesse.

Erfaringen fra projektet er, at en uformel formidling og ramme for inddragelse kan gøre planlægning mere nærværende og skabe et bedre afsæt for dialog med

borgerne. Når formidlingen tager udgangspunkt i hverdagslivet og anvender konkrete billeder og fortællinger, bliver det lettere for borgerne at genkende deres egne oplevelser, dele erfaringer og bidrage med nuancerede perspektiver. For kommunale planlæggere peger det på, at formidlingen ikke blot er en måde at kommunikere et projekt på – den er også et aktivt redskab til at skabe engagement og kvalificere den viden, der kommer frem i dialogen.

Et centralt formål med projektet har været at udvikle og kvalificere narrativet om "*Banebybåndet*" og banebyfortællingen, som er blevet indarbejdet som et hovedprincip i kommuneplanrevision 2026.

Ud over dataindsamlingen og de udarbejdede analyser er narrativet i høj grad blevet formet gennem projektets borgerinddragelse og metodeafprøvninger med kreativ skrivning i samarbejde med Forfatterskolen for Unge og Odsherreds Trafikmuseum.

Stemmer fra hverdagslivet

Byvandringer og workshops i de udvalgte stationsbyer har bidraget med et indgående indblik i borgernes hverdagslivsfortællinger, herunder deres daglige rutiner, behov og ønsker samt deres bevægelsesmønstre og brug af byen og det samlede banebynetværk.

Borgernes fortællinger har samtidig udvidet forståelsen af lokalbanens betydning. Dette har blandt andet nuanceret det udbredte billede af banen som en forældet transportform, der ikke udgør et reelt alternativ til bilen. Samtidig viser indsigterne, at lokalbanen er en væsentlig faktor når tilflyttere og børnefamilier vælger at bosætte sig i Odsherred, hvor nærhed til en station samt børn og unges mulighed for selvtransport tillægges stor betydning. Dette understreger behovet for øget opmærksomhed på infrastrukturen i Odsherred, og rejser samtidig spørgsmålet om, hvilken rolle og fortælling lokalbanen skal have fremadrettet – og hvilke forudsætninger der skal være til stede for at realisere den.



Citater om Odsherredbanen og betydningen af at have en lokal togstation. Fra workshops med borgere i Nr. Asmindrup og Fårevejle Stationsby.

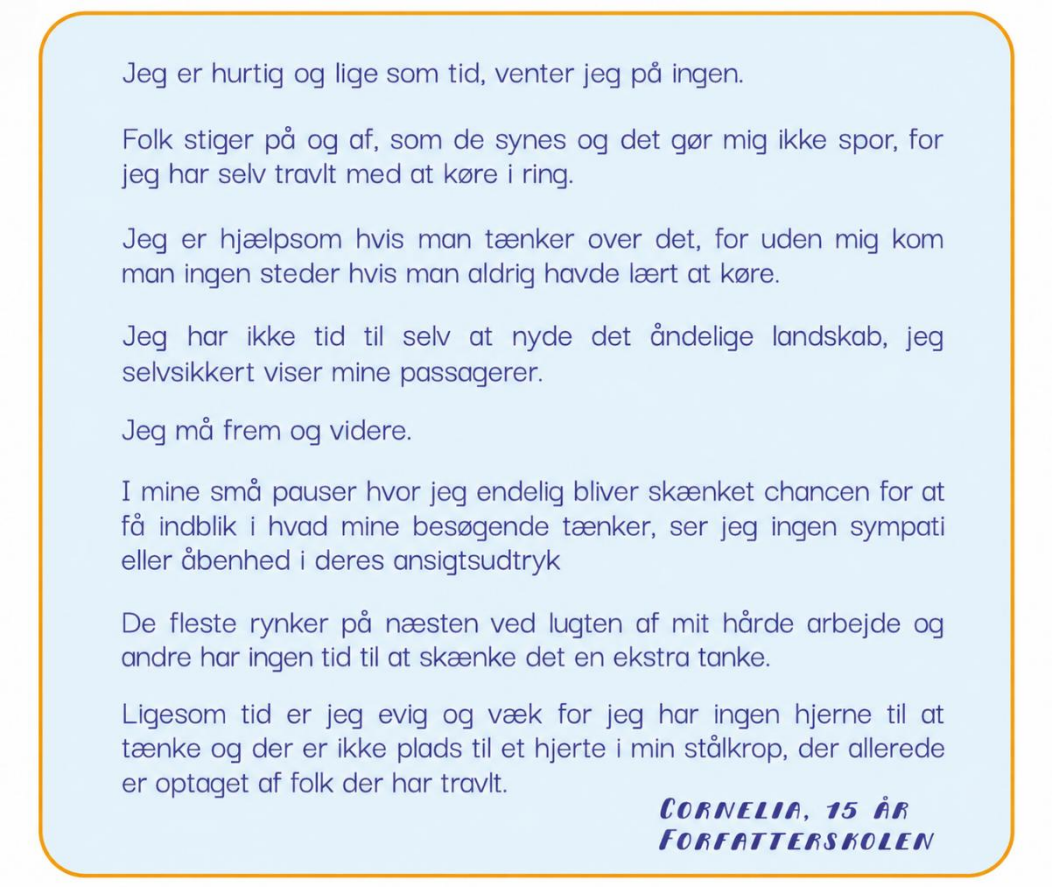
Gennem skriveforløb facilitet af Forfatterskolen for unge, har vi fået et indblik i børn og unges oplevelse af at skulle bevæge sig rundt i deres hverdag i Odsherred.

5. klasses tekster om deres vej fra hjem til skole viser at mobilitet spiller en central rolle i børnenes hverdag, både som en praktisk nødvendighed, et sanseligt oplevelsesrum og en vigtig overgang mellem hverdagens forskellige roller.

De skrev også tekster om 'Min togrejse', der giver et levende indblik i, hvordan børn oplever togrejser – og som viser, at togturen er meget mere end bare transport. For børnene er det et mellemrum mellem hjem og destination, hvor tid, tanker og sanser får plads. Det er et sted, hvor man både kan være sammen med andre og alene i sine egne tanker.

Teksterne viser også at mobilitet både opleves som frihed og begrænsning – når man selv kan bevæge sig rundt, giver det en følelse af selvstændighed, ligesom toget i sig selv repræsenterer en spirende uafhængighed og en port til "verden udenfor" – omvendt kan afhængigheden af andre ift. mobilitet, bevirke at det også kan opleves som en begrænsning.

På nogle af forfatterskolens faste hold, har eleverne også skrevet tekster om rejsen, toget og hverdagsmobiliteten. Et flot og poetisk eksempel på 'at give toget en stemme' er vist nedenfor:



Jeg er hurtig og lige som tid, venter jeg på ingen.

Folk stiger på og af, som de synes og det gør mig ikke spor, for jeg har selv travlt med at køre i ring.

Jeg er hjælpsom hvis man tænker over det, for uden mig kom man ingen steder hvis man aldrig havde lært at køre.

Jeg har ikke tid til selv at nyde det åndelige landskab, jeg selvsikkert viser mine passagerer.

Jeg må frem og videre.

I mine små pauser hvor jeg endelig bliver skænket chancen for at få indblik i hvad mine besøgende tænker, ser jeg ingen sympati eller åbenhed i deres ansigtsudtryk

De fleste rynker på næsten ved lugten af mit hårde arbejde og andre har ingen tid til at skænke det en ekstra tanke.

Ligesom tid er jeg evig og væk for jeg har ingen hjerne til at tænke og der er ikke plads til et hjerte i min stålkrop, der allerede er optaget af folk der har travlt.

CORNELIA, 15 ÅR
FORFATTERSKOLEN

Et togdigt forfattet af en ung i Odsherred ved en skriveworkshop faciliteret af Forfatterskolen

Stedets stemmer

Borgerinddragelsen har desuden bidraget til en bedre forståelse af den særlige identitet og historie, der knytter sig til de enkelte stationsbyer, samt givet et indblik i borgernes fortællinger om byens rum og centrale steder.

I Fårevejle Stationsby trådte fortællingen om en by opstået på inddæmmet havbund tydeligt frem. Her blev der blandt andet refereret til "øen", der tidligere var omgivet af vand, samt til steder, hvor børn graver efter skatte i form af muslingeskaller. Samtidig trådte landbrugserhvervet tydeligt frem som en central del af byens identitet.

I Nørre Asmindrup blev der fremsat flere perspektiver på borgernes evne til at etablere og deltage i arrangementer og fællesskaber, herunder såvel sociale som symbolske initiativer. Dette kom blandt andet til udtryk ved, at Stationsbyen og Kirkebyen i højere grad blev opfattet som én sammensmeltet by – i modsætning til i Fårevejle. Derudover blev der peget på et ønske om at udvikle skolens rolle som et centralt samlingspunkt for lokalsamfundet med fællesskabsaktiviteter på linje med de muligheder, der knytter sig til byens kirke og park Byens Bakke. Endelig fremstod nærheden til natur og landskaber som et væsentligt element i fortællingen om Nørre Asmindrup.

Disse fortællinger kan anvendes aktivt i den fysiske planlægning for at fremhæve byens særlige kvaliteter samt stedets identitet og oplevelsesmæssige værdi.



Byvandring i Fårevejle Stationsby.
Foto: Odsherred Kommune



Citater om Nørre Asmindrup, oplevelsen af byen og hverdagens mobilitet i lokalområdet. Fra work-shop med borgere på Nørre Asmindrup Friskole.



Citater om Fårevejle Stationsby, oplevelsen af byen og hverdagens mobilitet i lokalområdet. Fra workshop med borgere på Fårevejle Skole.

(K)ærlighedsbreve til lokalbanen

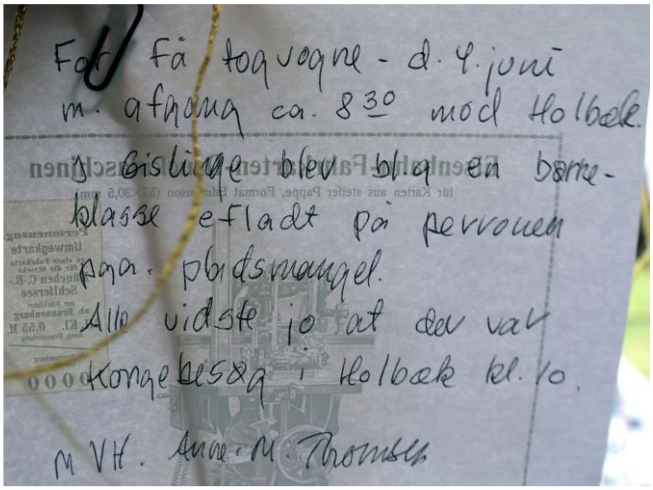
På Odsherred Folkemøde 2026 gav vi borgerne mulighed for at bygge videre på de unges litterære værker om lokaltoget. Her i form af små breve, anekdoter og refleksioner om lokalbanen og rejseoplevelsen.

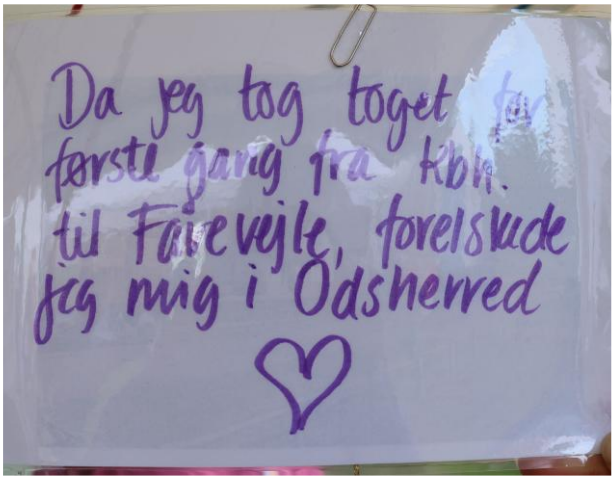


Projektaktivitet på Odsherred Folkemøde 2026 (Tema: Kærlighed) med fokus på narrativer.

Det kom der mange små fine tekster og historier ud af. Nogle meget lavpraktiske om konkrete rejser, overfyldte eller aflyste tog eller udfordringen ved det digitaliserede billetsystem, andre mere poetiske og reflekterende om banens betydning for både Odsherred og den enkeltes liv.

Toget er en hverdagspraktisk transportform, men er også et vigtigt rum for **oplevelse, relationer og personlig udvikling**.





Eksempler på borgernes bidrag til det litterære værk på Odsherred Folkemøde 2026.

En ny fortælling om bysamfund og bevægelse i et landdistrikt

Udviklingen af hovedprincippet *Banebybåndet* har haft til formål at formulere et samlet strategisk afsæt for grøn og aktiv mobilitet i den fysiske planlægning og på tværs af kommunale fagområder i Odsherred Kommune. Samtidig søger det at nuancere det dominerende billede af bilen som den eneste reelle transportmiddel og mobilitetsvalg for hverdagslivet i en landkommune. Når dette narrativ står alene, risikerer det at præge både politiske prioriteringer og planlægningspraksis i en ensidig retning, hvor alternative mobilitetsformer og hverdagsmuligheder træder i baggrunden, og hvor visse befolkningsgrupper overses i den fysiske planlægning. Hovedprincippet introducerer derfor en alternativ forståelse af sammenhæng, tilgængelighed og samspillet mellem transport og hverdagsliv, hvor mobilitet betragtes som en integreret del af by- og samfundsudviklingen.

Baneby-fortællingen er opbygget omkring en række centrale narrativer og strategiske greb, herunder:

1) **Fra spredt landkommune til "netværk"**
   Det mest centrale narrativ er, at Odsherred ikke længere beskrives som en klassisk landkommune med adskilte byer og opland, men som én sammenhængende, netværksbaseret struktur. Stationsbyerne omfortolkes som bydele i én samlet funktionel helhed, hvor Odsherredbanen udgør den fysiske og symbolske rygrad. Dermed forskydes forståelsen fra et hierarkisk bysystem med hoved-, center- og lokalbyer til et polycentrisk netværk af ligeværdige knudepunkter.

2) **Den forbundne hverdagskommune (kobling af overordnet og lokal skala)**
   Selvom *15-minutters byen* og *30-minutters territoriet* ikke nævnes eksplicit som planlægningskonceptuelle referencer, er koncepterne tydeligt indlejret som strukturerende principper. Teksten blander bevist to skalaer:

   a. *15 minutter* = intern bykvalitet (kvalitetsideal) og hverdagsnær sammenhæng med byklynger (gang/cykel).

   b. *30 minutter* = overordnet netværkssammenhæng via kollektiv transport, der forbinder og muliggør deling af funktioner på tværs af de lokale 15-minutters enheder.

3) **Mobilitet som (by)livsstruktur – ikke bare transport**
   Odsherredbanen får en rolle, der rækker ud over transport. Den bliver rygrad for hverdagsliv, social sammenhængskraft, identitetsskaber samt kultur- og oplevelsesbærer. Transportmidlet- og valget bliver dermed en

aktiv medskaber af byen snarere end blot et forbindelsesled mellem steder og funktioner.

4) **En social lighedsfortælling (rettighed til mobilitet)**
   Der ligger også et narrativ om lighed og inklusion i den fysiske planlægning i hovedprincippet, hvor mobilitet forstås som en forudsætning for lige adgang til samfundets funktioner og services. Børn og unge skal kunne bevæge sig selvstændigt, ældre skal have adgang til byens funktioner uden at være afhængige af bil, og borgere uden bil og kørekort må ikke stilles ringere i hverdagslivet. Dermed fremstår den grønne og aktive mobilitet som en form for demokratisk infrastruktur, hvor adgang til byliv i praksis bliver lig med adgang til deltagelse i samfundet.

5) **Genforhandling af forholdet mellem by og land**
   Et centralt spor i princippet er en genforhandling af forholdet mellem by og land, hvor stationsbyerne ikke skal vende indad, men også i højere grad åbne sig mod det omgivende landskab gennem attraktive og tilgængelige ruter. Her indgår Odsherreds natur og landskaber som en aktiv del af hverdagslivet – ikke som baggrund, men som en funktionel og oplevelsesmæssig ressource. Det skaber en fortælling om en form for urban-rural fusion, hvor grænsen mellem by og land i praksis udviskes uden at det forudsætter et øget arealforbrug.

6) **Fra bilafhængighed til bilfrihed**
   Endelig peger fortællingen på, at den nuværende, overvejende bilbaserede planlægningspraksis har medvirket til en hverdagsstruktur med relativt store afstande og en varierende kobling mellem stationer og centrale funktioner. Dette åbner et potentiale for at styrke sammenhængen mellem forskellige mobilitetsformer og hverdagsfunktioner yderligere. Som svar herpå formuleres en mere integreret hverdagslogik, hvor gang, cykling og tog i højere grad kan udgøre udgangspunktet for den daglige mobilitet, mens bilen fortsat spiller en vigtig og supplerende rolle. Dette omstillingsnarrativ kan forstås som et gradvist og systemorienteret udviklingsperspektiv, der bygger videre på eksisterende strukturer og styrker deres indbyrdes sammenhæng.

Overordnede læringer fra pilotprojektet

Et fælles datagrundlag som fundament for mobilitetsplanlægning

En af projektets vigtigste erfaringer er betydningen af et fælles datagrundlag. Mobilitet diskuteres ofte ud fra erfaringer, antagelser eller sektorinteresser, men projektet har vist, at data kan skabe et fælles udgangspunkt for dialog og prioritering. Isokronkortlægninger, rejsekortdata og analyser af hverdagsmobilitet har gjort det lettere at identificere potentialer og udfordringer på tværs af fagområder og har samtidig bidraget til en fælles forståelse af mobilitet i organisationen.

15-minutters byen i en landkommune

Arbejdet med 15-minutters byen og 30-minutters territoriet har givet en ny forståelse af, hvordan mobilitet kan indtænkes i en landkommunal kontekst. Hvor 15-minutters byen ofte forbindes med større byer, har projektet vist, at principperne også kan anvendes i mindre stationsbyer, når de kombineres med et netværksperspektiv. I Odsherred handler det ikke nødvendigvis om, at alle funktioner skal findes i den enkelte by, men at byerne tilsammen udgør et sammenhængende netværk af funktioner, oplevelser og tilbud, som er tilgængelige gennem kollektiv transport, cykel og gang.

Borgernes hverdagsviden styrker planlægningen

I forhold til 15-minutters-perspektivet og den interne bykvalitet har pilotprojektet vist, at borgernes viden udgør en væsentlig ressource i planlægningen. Borgerne besidder en detaljeret viden om lokale genveje og uformelle stiforløb, som ofte opleves som mere attraktive, trygge og funktionelle end kommunens registrerede forbindelser. Nogle af disse ruter har endda lokale navne og indgår som en naturlig del af byens hverdagsgeografi. Både principperne i 15 minutters byen og borgernes input peger på vigtigheden af at prioritere de lokale forbindelser og hverdagens bevægelsesmønstre internt i byerne, så adgangen til mødesteder, service, natur og fritidsaktiviteter styrkes gennem trygge, aktive og rekreative forbindelser.

Der er et stort potentiale for at styrke den interne bykvalitet gennem relativt enkle og omkostningseffektive tiltag. Udviklingen af den forbundne hverdagskommune handler ikke alene om fysisk infrastruktur, men også om at integrere borgernes stedskendskab og daglige mobilitetsmønstre som en aktiv del af planlægningen.

Mobilitet skaber værdi, når den kobles til andre dagsordener

Projektet peger på, at mobilitetsdagsordenen står stærkest, når den tænkes sammen med andre dagsordener. Særligt i landdistrikter bliver grøn og aktiv mobilitet mere relevant og meningsfuldt, når det kobles med andre dagsordener, som borgere og politikere oplever som vigtige i hverdagen. I Odsherred Kommune gælder det især områder som sundhed og trivsel, bosætning, balancen mellem lokale

hensyn og turismeudvikling, børn og unges muligheder for selvstændig mobilitet, adgang til kultur- og fritidsliv og fællesskaber samt levende lokalsamfund.

Netop derfor har det tværfaglige samarbejde været afgørende. Når forskellige fagligheder arbejder sammen, opstår der nye perspektiver på både udfordringer og løsninger. Samtidig bliver det lettere at identificere snitflader, hvor én indsats kan understøtte flere politiske mål på samme tid. På den interne workshop blev det f.eks. tydeligt, at der kan opnås oplagte synergier mellem mobilitetsplanlægning og Omlægningsplanen for Grøn Trepart.

Vores anbefaling til andre kommuner er derfor at arbejde med mobilitet som en integreret del af den samlede samfundsudvikling frem for et afgrænset trafikfagligt tema. Start med at skabe et fælles vidensgrundlag og involver relevante fagområder tidligt i processen. Brug mobilitet som en indgang til at arbejde med klima, sundhed, bosætning og lokalsamfund på samme tid, og vær opmærksom på de potentialer, der ligger i eksisterende infrastruktur og lokale stedskvaliteter.

Borgerinddragelse og lokal viden som centrale planlægningsressourcer

Endelig vil vi anbefale at inddrage borgernes hverdagsliv aktivt. Projektet har vist, at borgernes erfaringer med alt fra skoleveje, fritidsaktiviteter, stationspladser, indkøbsmuligheder, balladeplagere, mødesteder og lokale arrangementer til lokalviden, sprog og billeder knyttet til steder samt daglige rejser, giver værdifuld indsigt, som ikke kan aflæses i data alene. Vi har haft gode oplevelser med at møde borgerne i øjenhøjde, dér hvor de lever deres liv, og ved at være nysgerrige og åbne for at lære af deres erfaringer, perspektiver og fortællinger – hvilket samtidig har været med til at udfordre og nedbryde fordomme.

Samspillet mellem dataindsamling, analyser, borgerinddragelse, hverdagsnarrativer og tværfagligt samarbejde har været afgørende for at sikre forankring både internt og eksternt samt for at skabe et mere nuanceret, aktuelt og handlingsorienteret billede af grøn og aktiv mobilitet i Odsherred.



Workshop på Nr. Asmindrup Friskole.
Foto: Odsherred Kommune

Tværgående læring

Fra strategi til handling gennem samarbejde

Pilotprojektet har vist, at udviklingen af grøn og aktiv mobilitet ikke alene handler om analyser, planer og fysiske investeringer. Lige så vigtigt er det at opbygge de samarbejder, fortællinger og organisatoriske strukturer, som gør det muligt at omsætte strategier til handling.

En vigtig erfaring har været værdien af at arbejde åbent og på tværs. Under projektet er der blandt andet etableret et parallelt samarbejde med Movia og Lokaltog om udviklingen af trygge og attraktive stationsområder. Samarbejdet er med til at sikre, at projektets strategiske indsigter også kan omsættes til konkrete forbedringer, som borgerne oplever i hverdagen (Fårevejle Station). Ligeledes har samarbejdet med Odsherreds Trafikmuseum bidraget med både lokalhistorisk viden, engagement og et netværk af ildsjæle, som har kvalificeret projektets forståelse af lokalbanens betydning og udviklingsmuligheder.

Erfaringen peger på, at kommunens egne ressourcer kan styrkes betydeligt gennem samarbejde med eksterne aktører, der besidder særlige kompetencer eller lokal forankring.

Borgerinddragelse styrker legitimitet og beslutningsgrundlag

En anden erfaring er, at borgernes stemmer ofte har stor betydning i den politiske dialog. Når lokale erfaringer understøtter de faglige analyser, skabes et stærkere grundlag for prioriteringer og større politisk ejerskab. Inddragelse kan være ressourcekrævende, men erfaringen fra projektet er, at investeringen skaber værdi – både i form af bedre løsninger og større legitimitet.

Samtidig besidder borgerne en særlig viden om deres hverdagsliv, mobilitetsmønstre og lokalområde, som ikke kan tilgås fra andre steder. Borgerinddragelse bør derfor ikke alene betragtes som en demokratisk proces, men også som en væsentlig kilde til faglig viden.

Organisatorisk kapacitet er en forudsætning

Projektet har desuden vist, at mobilitetsområdet kræver dedikerede ressourcer, hvis ambitionerne om grøn omstilling og tværgående planlægning skal realiseres. Mange landkommuner har begrænsede ressourcer til strategisk mobilitetsplanlægning, hvilket gør det vanskeligt både at udvikle nye metoder, koordinere på tværs af fagområder og arbejde langsigtet. Skal mobilitet fungere som en drivkraft for klima, sundhed, bosætning og levende lokalsamfund, kræver det organisatorisk kapacitet og en tydelig prioritering.

Mød borgerne, hvor de er

Endelig har projektet vist værdien af at møde borgerne dér, hvor de allerede er. Flere af projektets aktiviteter blev koblet til eksisterende arrangementer og fællesskaber, hvilket gjorde det lettere at skabe dialog og engagement end ved traditionelle høringsformer. Planlægning kan derfor med fordel tænkes tættere sammen med det eksisterende foreningsliv, kulturinstitutioner og lokale begivenheder.

Byg videre på eksisterende ressourcer og netværk

En vigtig erfaring har været at tage udgangspunkt i de ressourcer og initiativer, der allerede findes. Mange af de løsninger, samarbejder og idéer, som kan styrke grøn og aktiv mobilitet, eksisterer allerede i lokalsamfundene eller i kommunens egen organisation. Projektet har vist værdien af at identificere de "lavthængende frugter" – engagerede borgergrupper, lokale ildsjæle, eksisterende netværk, igangværende projekter og medarbejdere med relevante kompetencer – og bygge videre på disse frem for at udvikle helt nye indsatser. Et godt sted at begynde er derfor at kortlægge de eksisterende ressourcer og initiativer: Hvem arbejder allerede med emnet? Hvilke lokale fællesskaber, foreninger, organisationer, kulturinstitutioner eller virksomheder kan bidrage? Hvilke medarbejdere i organisationen besidder relevante kompetencer eller erfaringer?

Denne tilgang gør det lettere at skabe ejerskab, udnytte eksisterende ressourcer og omsætte strategiske ambitioner til handling. Samtidig kan samarbejde på tværs af forvaltninger og med eksterne aktører tilføre nye perspektiver og kompetencer, uden at kommunen nødvendigvis selv skal løfte alle opgaver. Denne tilgang afspejler samtidig pilotprojektets grundfortælling. Ligesom *Banebybåndet* bygger på idéen om at forbinde eksisterende byer, funktioner og mennesker til et stærkere samlet netværk, fremfor at skabe noget nyt, har projektets arbejdsmetode handlet om at skabe forbindelser mellem eksisterende ressourcer, kompetencer og engagement frem for at opbygge parallelle strukturer. Erfaringen peger på, at nogle af de mest bæredygtige løsninger ofte opstår ved at videreudvikle og styrke det, der allerede fungerer.

> *"Mobilitet binder hverdagslivet og mennesker sammen. Derfor er mobilitet ikke én sektors eller fagområdes ansvar – det er en fælles dagsorden. Når vi flytter fokus fra mobilitet som en isoleret driftsopgave til mobilitet som en strategisk løftestang, kan vi skabe løsninger og arbejdsgange på tværs, der kan bidrage til at realisere flere politiske mål på én gang."*
>
> Emilie Winther Kristensen, Byplanlægger

Fremtidige perspektiver

Pilotprojektet har skabt et nyt strategisk grundlag for arbejdet med grøn og aktiv mobilitet i Odsherred Kommune. Den væsentligste opgave fremadrettet bliver at omsætte projektets mobilitetsprincipper, analyser, erfaringer og de idéer, der er opstået gennem borgerinddragelsen, til konkrete handlinger og en integreret del af kommunens daglige planlægningspraksis.

På kort sigt skal projektets resultater præsenteres politisk, og hovedprincippet *Banebybåndet* indarbejdes i Kommuneplan 2026. Samtidig vil det være relevant sammen med de forskellige fagligheder at, undersøge hvordan de strategiske principper kan omsættes til konkrete prioriteringer og handlinger på tværs af den kommunale organisation. Formålet er at skabe en fælles forståelse af, hvordan mobilitet kan fungere som et tværgående udviklingsgreb i den daglige opgaveløsning.

På længere sigt bliver en central opgave at sikre en varig organisatorisk forankring. Projektet har vist værdien af den tværfaglige mobilitetsgruppe, og næste skridt bliver at omsætte denne samarbejdsform til faste arbejdsgange, klare ansvarsområder og en løbende anvendelse af projektets analyser og planlægningsværktøjer. Særligt funktionskortlægningen rummer potentiale som et fast redskab i kommuneplanlægning, byudvikling og prioritering af investeringer.

Projektet peger samtidig på behovet for at udvikle en samlet mobilitetsplan, hvor *Banebybåndets* principper integreres med kommunens øvrige strategier, herunder Klimaplan 2.0, bosætningsindsatsen, sundhedsområdet og den grønne trepart. Øvelsen bliver at identificere de forskellige aspekter i Banebybåndets principper og fordele dem ud på de relevante faglige områder og deres planer og politikker.

Et andet vigtigt udviklingsspor bliver at omsætte strategien til konkrete fysiske projekter. Det gælder blandt andet udviklingen af attraktive og tilgængelige stationsområder og mobilitetsknudepunkter, etablering af sikre forbindelser for gående og cyklister og forbedrede skiftemuligheder mellem transportformer. Borgernes konkrete input fra borgerinddragelsen i Fårevejle Stationsby og Nørre Asmindrup samt erfaringerne fra områdefornyelsen Asnæs Station kan fungere som inspiration for en bredere udvikling af *Banebybåndets* øvrige stationsbyer.

EU-projektet LifeACT, som er forankret i kommunens klimateam, kan danne rammen om en videreudvikling af Baneby-konceptet med særligt fokus på mobilitetsvaner, børn og unges selvstændige mobilitet samt udviklingen af attraktive knudepunkter. Samtidig bør kommunen arbejde mere systematisk med fundraising, så strategiens principper kan omsættes til konkrete projekter.

For andre kommuner peger projektet på en række interessante udviklingsspor. Der er blandt andet behov for yderligere at undersøge, hvordan 15-minutters byen

og 30-minutters territoriet kan tilpasses forskellige typer landkommuner, hvordan fortællinger og lokale identiteter kan integreres som en aktiv del af planlægningen, og hvordan data, borgerinddragelse og tværfagligt samarbejde kan kobles tættere sammen i udviklingen af fremtidens mobilitetsløsninger. Erfaringerne fra Odsherred viser, at potentialet rækker langt ud over transportområdet og kan bidrage til en bredere udvikling af levende, sammenhængende og bæredygtige lokalsamfund.



Byvandring i Nr. Asmindrup