Sommerbækkvarteret i Hørning

En del af Plan 22+ 15-minuttersbyen

Skanderborg Kommune

Sommerbækkvarteret i Hørning

En del af Plan 22+ 15-minuttersbyen

August 2026

Udarbejdet af:
Skanderborg Kommune

Layout:
Urban Creators

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.

Skanderborg Kommune er én af fem kommuner, der i projektet har arbejdet med 15-minutters byen som ramme for at omsætte ambitioner om grøn mobilitet, nærhed og livskvalitet til konkrete greb i den fysiske planlægning. Afrapporteringen samler kommunens analyser, fortælling og planmæssige anbefalinger som input til det videre arbejde med kommuneplanlægning, lokalplanlægning og udviklingsplaner.

Projektet er støttet af :

Indhold

1. Fra vision til pilotprojekt **4**
1.1 Baggrund og valg af case 4
1.2 Projektets formål 4
1.3 Projektets forankring og organisering 4

2. Fra afstand til oplevet tilgængelighed **6**
2.1 Sådan undersøgte vi mobilitet og nærhed i Hørning 6
2.2 Hvad fortæller analyserne om hverdagsmobilitet i Hørning? 8
2.3 Metodiske erfaringer og anbefalinger 10

3. Fra borgerinput til fælles viden **12**
3.1 Hvad lærte vi gennem borgerinddragelsen? 12

4. Fra pilotprojekt til planlægningspraksis **14**
4.1 Hvordan bringes erfaringerne videre i kommunens planlægning? 14
4.2 Hvilken læring har I opnået i arbejdet med grøn mobilitet og 15-minuttersbyen, og hvad vil I anbefale andre kommuner? 14

5. Narrativer **15**
5.1 Hvordan vi arbejdede med narrativer 15
5.2 Fra borgerfortælling til persona 15
5.3 Personaerne i lyset af spørgeskemadata 15
5.4 Læring og anbefalinger 16

1. Fra vision til pilotprojekt

Dette kapitel introducerer projektets baggrund, formål og organisatoriske forankring. Kapitlet beskriver, hvorfor Sommerbækkvarteret og Hørning er valgt som case, og hvordan projektet kobler sig til kommunens arbejde med grøn mobilitet, rullende kommuneplanlægning og kommende planlægningsopgaver.

1.1 Baggrund og valg af case

Skanderborg Kommune er i gang med at udarbejde en strukturplan for et nyt boligområde, som kaldes Sommerbækkvarteret i Hørning. I strukturplanen arbejdes der efter en vision om blandt andet at udvikle en grøn mobilitet med veludbyggede stisystemer, nærhed til station og butikstorv, hvor det er lettest at gå eller cykle.

Strukturplanen skal følges op med et kommuneplantillæg og derpå lokalplanlægning. Projektet skal derfor ses som et bidrag til de kommende planlægningsfaser, hvor viden om mobilitet, borgernes hverdagsliv og oplevet tilgængelighed kan være med til at kvalificere det videre arbejde.

Før projektet gik i gang, var det Skanderborg Kommunes antagelse, at mange borgere i Hørning i høj grad benytter bilen til hverdagens gøremål. Samtidig var udgangspunktet for projektet, at ændringer i transportvaner ikke alene kan skabes gennem fysisk planlægning. Selvom stier, forbindelser og nærhed til funktioner er vigtige forudsætninger, har borgernes hverdagsrutiner, oplevelser og prioriteringer også betydning for, om gang og cykling opleves som reelle alternativer til bilen.

Skanderborg Kommune ønskede derfor med projektet at undersøge, hvordan borgerperspektiver, formidling og storytelling kan understøtte strukturplanens vision om, at det skal være lettest at gå eller cykle til hverdagens gøremål. Dette gjaldt først og fremmest i forhold til det kommende Sommerbækkvarter, men også i forhold til resten af Hørning by.

1.2 Projektets formål

Det er politisk besluttet, at Skanderborg Kommune skal arbejde med rullende kommuneplanlægning. Det betyder i praksis, at der løbende udarbejdes strukturplaner og helhedsplaner for kommunens centerbyer, som efterfølgende bliver fulgt op af større kommuneplantillæg. På den måde kommuneplanlægges byerne løbende i takt med, at helhedsplanerne udarbejdes.

Formålet med at deltage i projektet om 15-minuttersbyen er, at Skanderborg Kommune kan drage nytte af den viden, der er opnået gennem arbejdet med Sommerbækkvarteret og Hørning by. Ambitionen er at udvikle redskaber, processer og metoder, som kan anvendes i arbejdet med andre byer i kommunen.

Hørning og Sommerbækkvarteret fungerer dermed som en case, hvor erfaringer med grøn mobilitet, hverdagsliv og nærhed kan afprøves og omsættes til viden, der kan bruges i den videre kommuneplanlægning. Erfaringerne kan samtidig bidrage til den kommende mobilitetsstrategi, som skal udarbejdes i denne byrådsperiode.

1.3 Projektets forankring og organisering

Projektet er forankret i Plan og Byudvikling som tovholder, da det er her, strukturplanen udarbejdes. Vej og Mobilitet har bidraget med mobilitetsfaglige perspektiver og ønsker til spørgeskemaets udformning, inden for den afgrænsning, som projektets formål satte. Byrådet er undervejs blevet orienteret om projektet og den større spørgeskemaundersøgelse, som blev sendt ud til borgerne.



Figur 1: Placering af Sommerbækkvarteret i Hørning.

2. Fra afstand til oplevet tilgængelighed

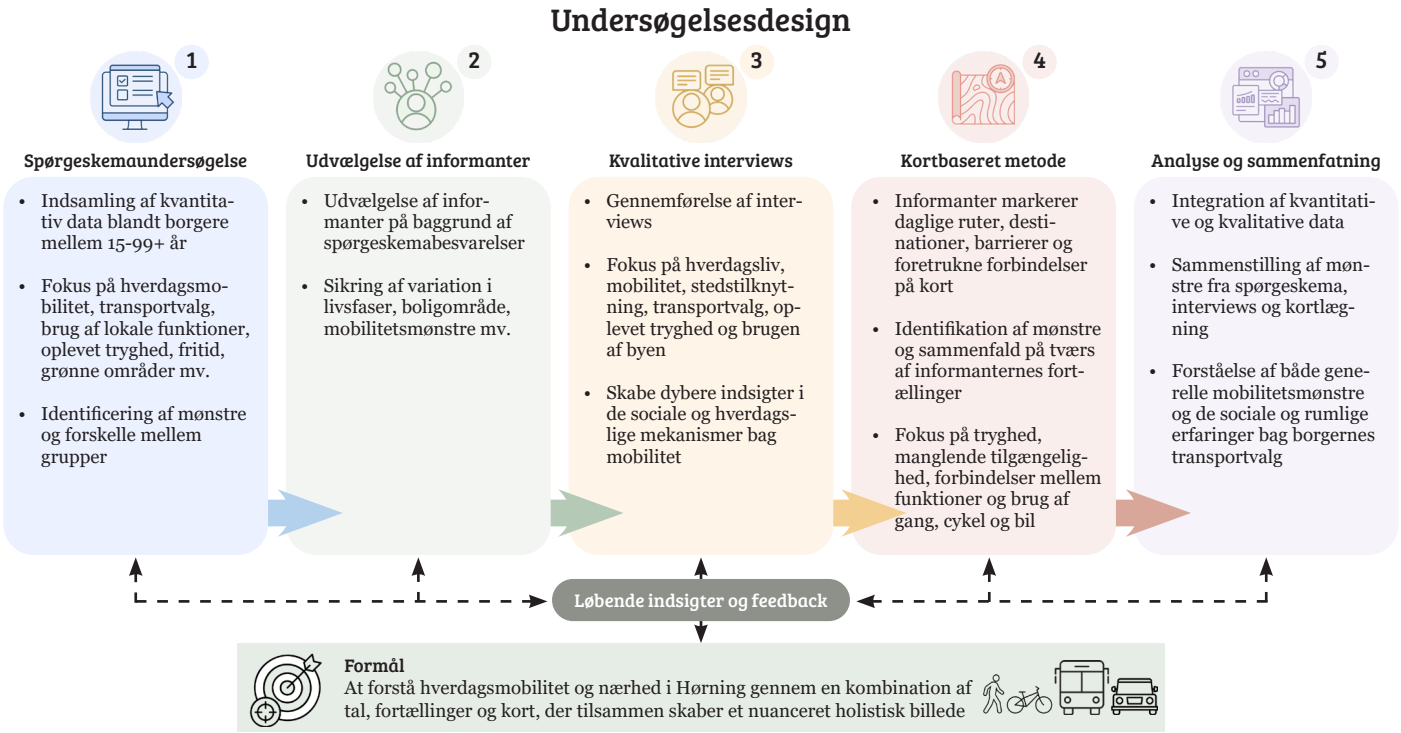
Dette kapitel præsenterer projektets analyser af mobilitet og nærhed i Hørning. Fokus er på, hvordan tekniske analyser af afstande, funktioner og forbindelser kan kobles med borgernes oplevelser af tryghed, fremkommelighed og hverdagsmobilitet.

2.1 Sådan undersøgte vi mobilitet og nærhed i Hørning

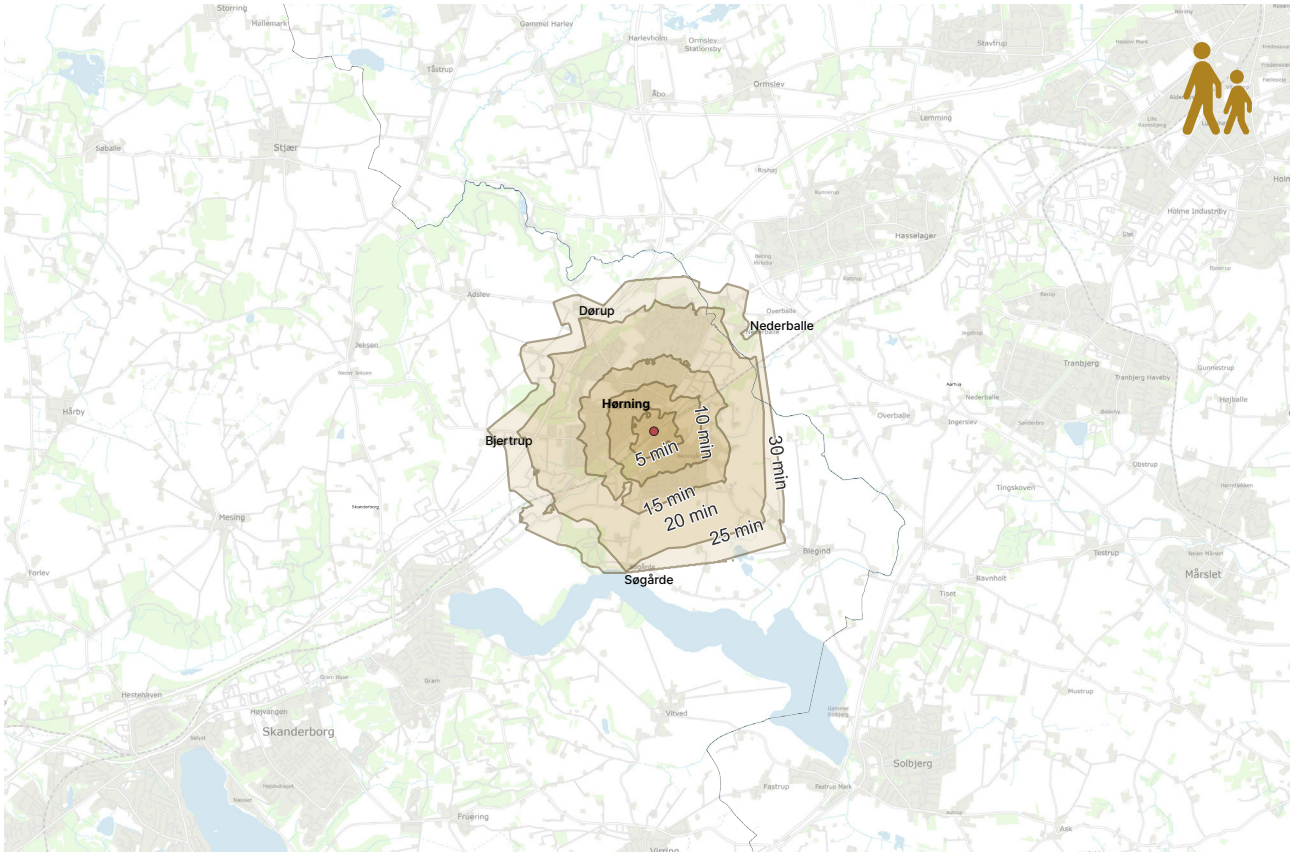
Projektet kombinerede spørgeskemaundersøgelse, kvalitative interviews, kortbaserede analyser, isokronanalyser og funktionskortlægninger for at belyse hverdagsmobilitet og nærhed i Hørning ud fra både et socialt og fysisk planlægningsperspektiv. Spørgeskemaundersøgelsen blev sendt til alle borgere i Hørning via E-boks og kommunen modtog svar fra 1.689 borgere. Respondenterne kortlagde mobilitetsvaner, brug af lokale funktioner, oplevet tilgængelighed samt socioøkonomiske forhold som alder, husstandstype, uddannelse, beskæftigelse, indkomst og adgang til transportressourcer.

På baggrund af spørgeskemaanalysen blev der gennemført fire kvalitative interviews med særligt fokus på børnefamilier og seniorer. Interviewene blev suppleret med kortbaserede øvelser, hvor informanterne markerede daglige ruter, destinationer og oplevede barrierer. Derudover blev der udarbejdet isokronanalyser for gang og cykling samt funktionskortlægninger af blandt andet skoler, daginstitutioner, fritidstilbud, indkøbsmuligheder, rekreative områder og kollektiv transport.

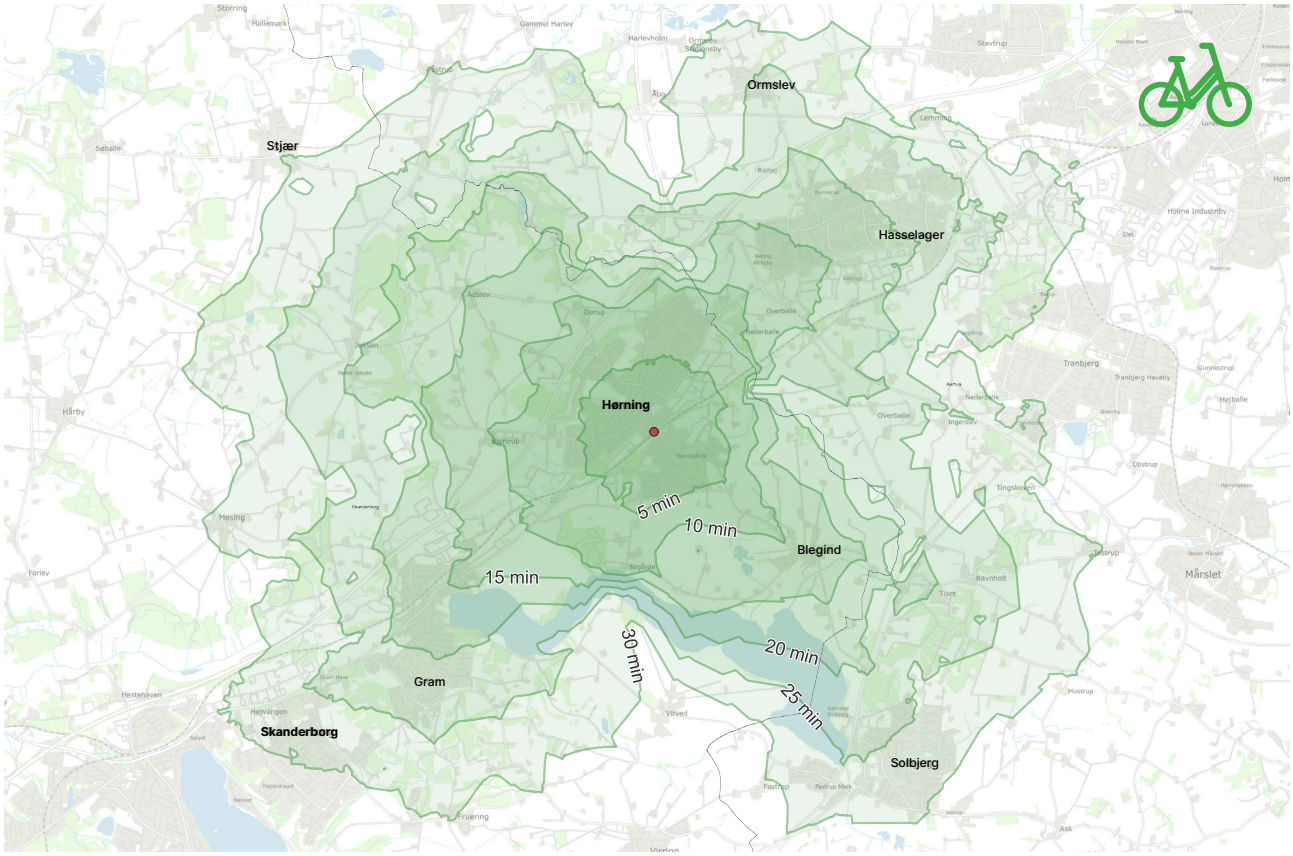
Kombinationen af analyser gjorde det muligt at sammenholde borgernes oplevede mobilitet med byens fysiske strukturer og dermed undersøge både den faktiske og oplevede tilgængelighed til hverdagens funktioner.



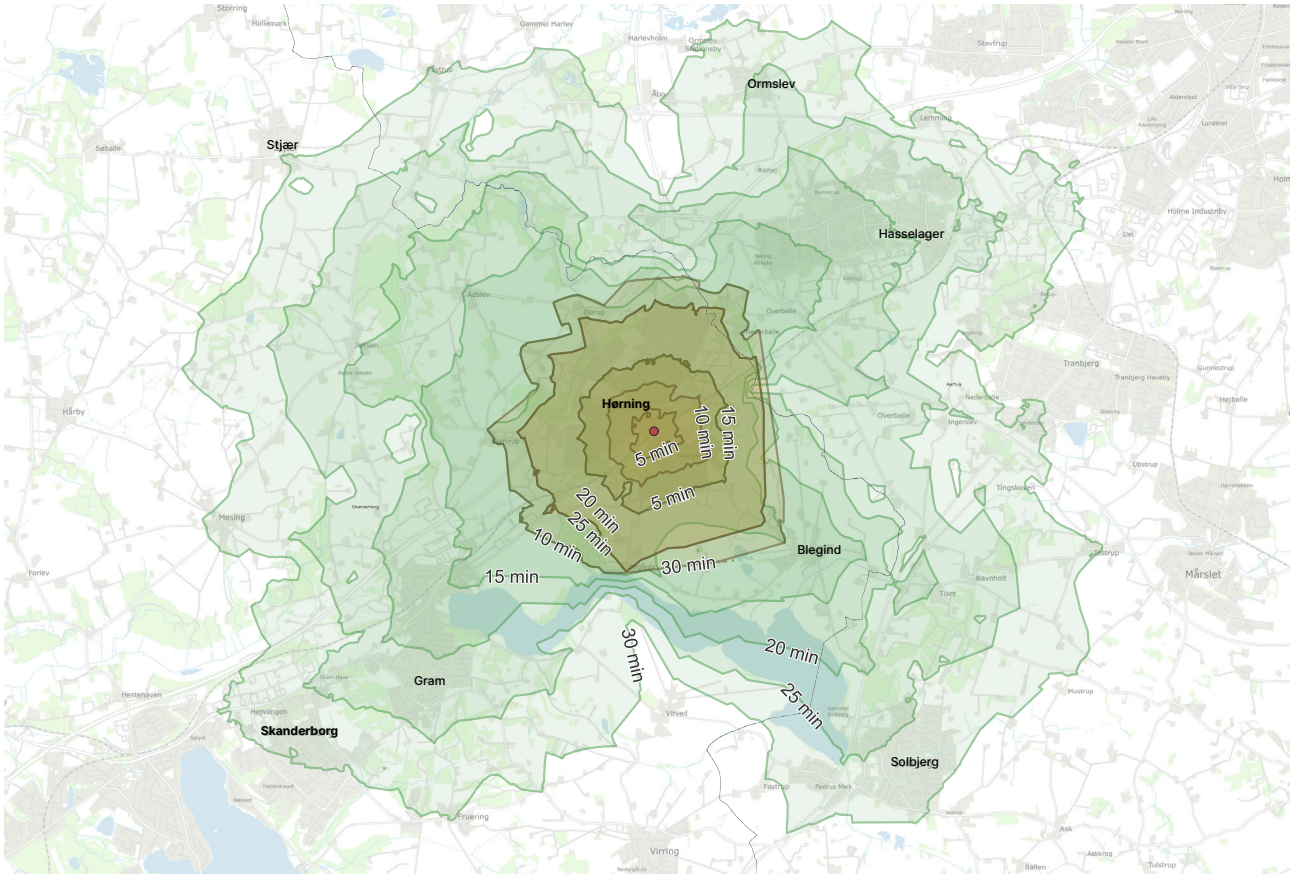
Figur 2: Overblik over delelementerne i det samlede undersøgelsesdesign.



Figur 3: Isokronkort for gang. Med udgangspunkt i Hørning, viser kortet hvor langt man kan gå opdelt i 5-minutters intervaller fra 5 til 30 min.



Figur 4: Isokronkort for cykling. Med udgangspunkt i Hørning, viser kortet hvor langt man kan gå opdelt i 5-minutters intervaller fra 5 til 30 min.



Figur 5: Samlet isokronkort for gang og cykling.

2.2 Hvad fortæller analyserne om hverdagsmobilitet i Hørning?

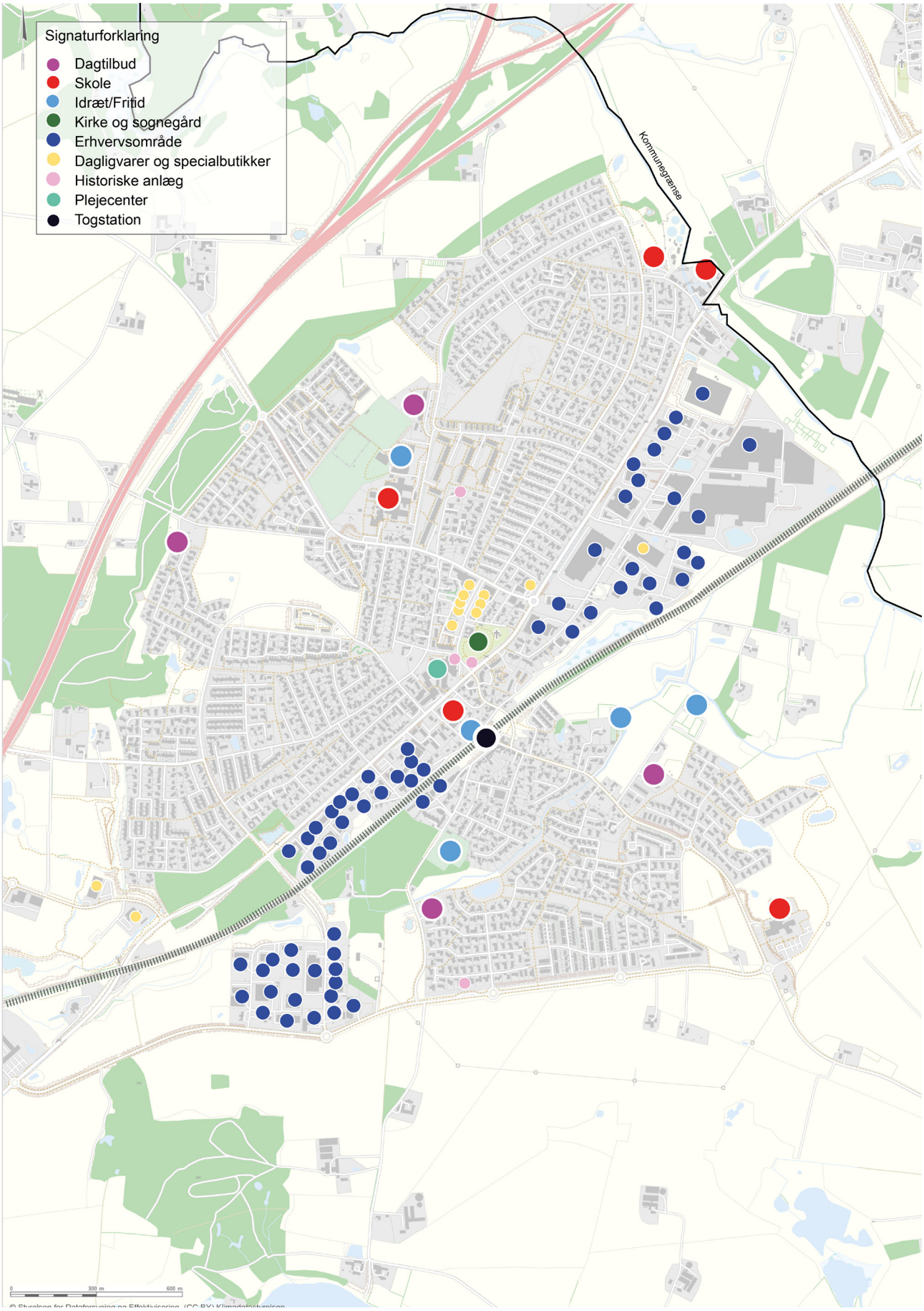
Analyserne viser, at Hørning i høj grad rummer de fysiske forudsætninger for 15-minuttersbyen. Isokronanalyser og funktionskortlægninger viser, at mange daglige funktioner ligger inden for gang- og cykelafstand for en stor del af borgerne.

Samtidig viser spørgeskemabesvarelser og interviews, at fysisk nærhed ikke nødvendigvis opleves som reel tilgængelighed. Borgerne fremhæver blandt andet trafiksikkerhed, krydsningsmuligheder, sammenhæng i stinettet, belysning, vedligeholdelse og kvaliteten af forbindelserne mellem hverdagens funktioner som afgørende for deres mobilitetsvalg. Resultaterne peger dermed på, at oplevet tryghed og fremkommelighed har stor betydning for, om korte afstande omsættes til gang eller cykling i praksis.

Analysen viser desuden, at mobilitet formes forskelligt på tværs af livsfaser. For børnefamilier er mobilitet tæt knyttet til koordineringen af arbejde, skole, daginstitutioner og fritidsaktiviteter, mens seniorer i højere grad fremhæver nærhed til daglige funktioner, gode gangforbindelser og muligheden for at klare hverdagsærinder lokalt. Samme by opleves derfor forskelligt afhængigt af borgernes livssituation og daglige rutiner.

Et gennemgående fund er, at mindre infrastrukturelle forhold kan få stor betydning for transportvalg. Borgerne peger blandt andet på utrygge krydsninger, høj trafikhastighed, manglende sammenhæng i stinettet, utilstrækkelig belysning, begrænset cykelparkering ved stationen samt mangelfuld vedligeholdelse af stier og fortove. Resultaterne indikerer, at relativt små forbedringer af eksisterende forbindelser kan styrke mulighederne for at vælge gang og cykling i hverdagen.

Den kollektive trafik opleves af mange som mindre attraktiv, selvom Hørning har adgang til både tog- og busforbindelser. Udfordringerne knytter sig særligt til lav frekvens, manglende koordinering mellem transportformer, lange rejsetider, høje billetpriser og begrænset fleksibilitet i forhold til hverdagslivet.



Figur 6: Kortlægning og kategorisering af funktioner i Hørning.

I fritekstsvarene beskriver flere borgere, at offentlig transport ikke passer godt nok til deres hverdagsbehov. En borger skriver eksempelvis: "Det tager for lang tid med offentlig transport vs. bil", mens en anden peger på, at "den kollektive trafik kan ikke anvendes til mine transportbehov pga. manglende ruter/alt for lang transporttid". Prisen fremhæves også som en barriere, særligt for familier: "Vil bruge toget oftere, men hvis vi skal flere afsted, bliver det alt for dyrt. Du kan parkere billigere, end det koster at tage toget frem og tilbage." For mange borgere er transportvalget derfor tæt knyttet til tid, økonomi og praktiske muligheder for at få hverdagen til at hænge sammen.

"Tog er lige så dyrt som at tage bilen - og toget kører ikke ofte nok - det bliver for svært med hente/bringe af børn og tager meget længere tid."

– Respondent, 25-34 år

Endelig viser analyserne, at mobilitet ikke alene afhænger af infrastruktur. Adgang til bil, økonomiske ressourcer og livssituation præger også, hvilke transportformer der opleves som realistiske og attraktive. I fritekstsvarene beskriver flere borgere bilen som en nødvendig del af hverdagen, enten på grund af arbejde, afstande, funktionsniveau eller familiens logistik. En borger skriver eksempelvis: "Da jeg er meget dårligt gående, er jeg afhængig af bilen", mens en anden peger på arbejdslivet: "Har 84 km på arbejde og arbejder skift, bil er eneste mulighed". Også i børnefamilierne bliver bilen beskrevet som et praktisk vilkår, når hverdagens opgaver skal hænge sammen: "Det er som regel mig, der både afleverer og henter børnene samt klarer indkøb. Min mand kan tage toget næsten lige til døren til arbejde - det kan jeg ikke. Derfor bruger jeg bilen hver dag." Mobilitet handler dermed både om de fysiske rammer og om borgernes konkrete muligheder for at anvende dem i praksis.

"Jeg synes ikke Hørning er god at færdes i til fods. Stierne langs Blegindvej er utrygge, fordi man deler dem med cyklisterne. Det er svært/utrygt at finde et sted at krydse Blegindvej."

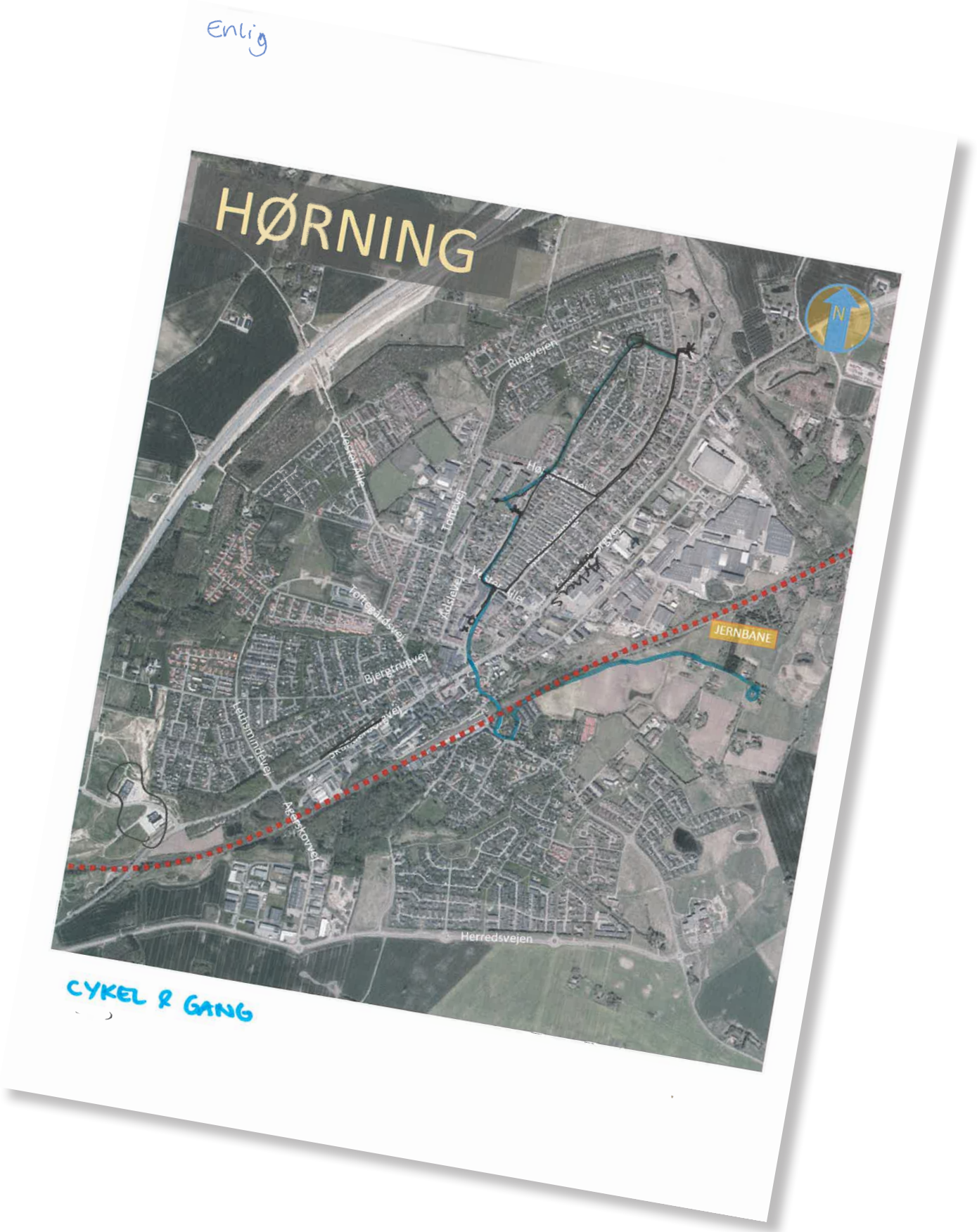
– Respondent, 45-54 år

2.3 Metodiske erfaringer og anbefalinger

Projektet har vist værdien af at kombinere kvantitative og kvalitative metoder. Spørgeskemaundersøgelsen gav et bredt overblik over mobilitetsmønstre og forskelle mellem befolkningsgrupper, mens interviews og kortbaserede analyser bidrog med indsigt i de erfaringer og prioriteringer, der ligger bag borgernes valg. Kombinationen gav en mere nuanceret forståelse af mobilitet, end de enkelte metoder kunne have skabt alene. En central metodisk læring er, at analyseprocessen bør tænkes igennem fra starten. Udvikling af spørgeskemaer, kommunikation, rekruttering af deltagere, databehandling og analyse er ressourcekrævende aktiviteter, som kræver tidlige prioriteringer. Erfaringerne viser desuden, at det er vigtigt at teste både spørgeskema og dataeksport inden udsendelse for at sikre, at datastrukturen understøtter den ønskede analyse.

Projektet peger også på værdien af at koble mobilitet med socioøkonomiske forhold og livsfaser. Når mobilitet analyseres i relation til borgernes ressourcer, livsvilkår og hverdagsliv, opnås et mere anvendeligt grundlag for planlægning og prioritering af indsatser.

På baggrund af projektets erfaringer anbefales det, at kommuner organiserer arbejdet på tværs af fagligheder, sektorer og forvaltninger og kombinerer tekniske analyser med borgerperspektiver. Erfaringen er, at de mest anvendelige indsigter opstår i samspillet mellem mobilitetsanalyser, analyser af den fysiske tilgængelighed og viden om borgernes hverdagsliv.



Figur 7: Eksempel på en informants kortlægning af daglige ruter, destinationer og oplevede barrierer.

3. Fra borgerinput til fælles viden

Dette kapitel samler op på erfaringerne med borgerinddragelsen i projektet. Fokus er på, hvordan spørgeskemaer og interviews kan skabe et bredere vidensgrundlag, som både kan anvendes i planlægning, formidling og tværfagligt samarbejde.

3.1 Hvad lærte vi gennem borgerinddragelsen?

Projektet har givet en række indsigter, som rækker ud over det konkrete fokus på mobilitet og 15-minuttersbyen. En central erfaring er, at borgerinddragelsen skabte et vidensgrundlag, som kan anvendes på tværs af flere kommunale fagområder. Spørgeskemabesvarelserne indeholder viden om blandt andet hverdagsliv, fællesskaber, grønne områder, sundhed, mobilitet og byudvikling og peger dermed på potentialet i at anvende borgerinddragelse som et fælles tværfagligt grundlag for planlægning og prioritering.

Projektet har samtidig synliggjort potentialet i at supplere de klassiske borgermøder med andre former for borgerinddragelse. Borgermøder tiltrækker ofte en begrænset del af befolkningen, mens spørgeskemaer og målrettede interviews gør det muligt at nå borgere, som normalt ikke deltager i traditionelle inddragelsesprocesser. Denne tilgang har bidraget til en bredere forståelse af borgernes hverdagsliv, behov og prioriteringer.

Inddragelsen har ikke nødvendigvis ændret forståelsen af de overordnede mobilitetsmønstre, men den har bidraget til at nuancere dem. Det er eksempelvis velkendt, at bilen ofte vælges af hensyn til fleksibilitet og tidsforbrug. Interviewene gjorde det imidlertid muligt at forstå de konkrete hverdagsmekanismer, prioriteringer og barrierer, som ligger bag disse valg.

Dermed blev fokus flyttet fra generelle antagelser til en mere praksisnær forståelse af borgernes hverdagsliv.

Arbejdet med personaer blev et vigtigt greb i bearbejdningen af borgerinddragelsen. Personaerne gjorde det muligt at fastholde konkrete borgerperspektiver og bruge dem som afsæt for det videre analysearbejde. Metoden og de mulige anvendelser uddybes i kapitel 5 om narrativer.

I inddragelsen har borgerne peget på en række udfordringer og barrierer i relation til den kollektiv transport, blandt andet lave frekvenser, lange rejsetider, manglende koordinering mellem bus og tog samt høje billetpriser. Dette er områder, som Skanderborg Kommune ikke alene kan løse , og det peger på behovet for et endnu tættere samarbejde



Figur 8: Skolebørn på bro over jernbanen.

med Region Midtjylland, trafikselskaber og øvrige mobilitetsaktører.

3.2 Når borgerinddragelse bliver et strategisk redskab

Projektet har givet anledning til at overveje, hvordan borgerinddragelse kan anvendes mere strategisk i kommunens fremtidige arbejde. En vigtig læring er, at spørgeskemaer kan fungere som mere end et projektspecifikt værktøj. Når flere fagområder bidrager til formuleringen af temaer og spørgsmål, og resultaterne efterfølgende bearbejdes, kan data skabe værdi på tværs af organisationen og danne grundlag for flere typer af planlægnings- og udviklingsopgaver.

Projektet har også vist værdien af at organisere borgerinddragelse tværfagligt fra starten. Når flere fagligheder involveres tidligt i processen, styrkes mulighederne for at skabe et fælles ejerskab til både data og resultater, samtidig med at forskellige perspektiver kan kvalificere hinanden.

På baggrund af erfaringerne anbefales det, at kommuner arbejder mere strategisk med kombinationen af brede datakilder og målrettet borgerdialog.

Borgerinddragelse bør ikke alene ses som et middel til at indsamle input til et konkret projekt, men som en mulighed for at opbygge et fælles og anvendeligt vidensgrundlag, der kan understøtte fremtidige beslutninger på tværs af kommunens fagområder.



Figur 9: Morgentrafik på Århusvej.

4. Fra pilotprojekt til planlægningspraksis

Dette kapitel beskriver, hvordan erfaringerne fra Hørning kan bringes videre i kommunens fremtidige planlægningsarbejde. Kapitlet peger på, hvordan metoderne fra projektet allerede inspirerer arbejdet med nye helhedsplaner, og hvilke anbefalinger andre kommuner kan tage med i arbejdet med grøn mobilitet og 15-minuttersbyen.

4.1 Hvordan bringes erfaringerne videre i kommunens planlægning?

Projektet har allerede givet anledning til at videreføre flere af de udviklede metoder og erfaringer i kommunens kommende planlægningsopgaver. Det gælder blandt andet arbejdet med Ry Helhedsplan, hvor der er fokus på at styrke borgerinddragelsen og afprøve nye former for dialog og vidensindsamling. Her kobles eksisterende viden om flyttemønstre, demografi og befolkningsudvikling med kvalitative undersøgelser af borgernes oplevelse af byen, lokale kvaliteter og fremtidige behov.

Særligt seniorgruppen forventes at få opmærksomhed i det videre arbejde. Skanderborg Kommune har allerede betydelig viden om flyttemønstre blandt ældre borgere, men ønsker i højere grad at forstå de bagvedliggende årsager, præferencer og oplevelser, som påvirker deres boligvalg og brug af byen.

Pilotprojektet har samtidig inspireret kommunen til at arbejde mere fleksibelt med borgerinddragelse. I kommende planlægningsprocesser vil digitale platforme i højere grad blive anvendt som supplement til de traditionelle mødeformer. Dette giver borgerne mulighed for at bidrage med input, kommentarer og refleksioner på tidspunkter, der passer ind i deres hverdag. Målet er at skabe bredere deltagelse og få flere perspektiver i spil.

Derudover arbejdes der med en dedikeret projektplatform, hvor borgere løbende kan følge projektets udvikling, få adgang til relevant information og se, hvordan deres input indgår i planlægningsarbejdet.

Erfaringen fra pilotprojektet peger på, at løbende kommunikation og gennemsigtighed kan styrke tilliden til processen og skabe større engagement blandt borgerne.

4.2 Hvilken læring har I opnået i arbejdet med grøn mobilitet og 15-minuttersbyen, og hvad vil I anbefale andre kommuner?

En væsentlig læring fra projektet er, at arbejdet med grøn mobilitet og 15-minuttersbyen ikke bør betragtes som et selvstændigt mobilitetsprojekt, men som en integreret del af den samlede by- og samfundsudvikling. Erfaringerne viser, at lokale forhold, bystruktur, funktioner og borgernes behov har stor betydning for, hvordan principperne kan omsættes i praksis. Derfor anbefales det, at kommuner tager udgangspunkt i lokale styrker, udfordringer og behov frem for at fokusere på at opfylde en bestemt definition af 15-minuttersbyen.

Projektet viser samtidig, at borgerperspektiver bør kobles tidligt til de tekniske analyser. Det giver et bedre grundlag for at forstå, hvorfor korte afstande ikke altid fører til gang, cykling eller kollektiv transport i praksis.

Endelig har projektet synliggjort betydningen af tværfagligt samarbejde. Mange af de nødvendige kompetencer findes ofte allerede internt i kommunen, f.eks. inden for planlægning, GIS, analyse, sociologi, antropologi, kommunikation og mobilitet. Erfaringen peger derfor på værdien af tidligt at kortlægge organisationens kompetencer og sammensætte tværfaglige projektgrupper, inden der søges ekstern bistand. Dette kan styrke den faglige bredde, skabe større ejerskab til resultaterne og sikre en bedre udnyttelse af kommunens samlede viden.

5. Narrativer

Dette kapitel beskriver, hvordan Skanderborg Kommune har arbejdet med narrativer som led i projektet. Fokus er på, hvordan spørgeskemadata og interviews er omsat til personaer, der kan gøre borgernes hverdagsliv, mobilitetsvalg og oplevelse af afstande mere konkrete i det videre planlægningsarbejde.

5.1 Hvordan vi arbejdede med narrativer

Skanderborg Kommune valgte at arbejde med narrativer for at gøre projektets analyser mere konkrete. Spørgeskemaet gav et bredt billede af borgernes transportvaner og oplevelser, mens interviewene gav indblik i de hverdagslogikker, der ligger bag svarene.

På den baggrund blev der udviklet fire personaer. Formålet var ikke at beskrive gennemsnitsborgeren, men at skabe et redskab, der kan gøre forskellige borgeres behov, prioriteringer og mobilitetsvalg lettere at drøfte i det videre arbejde med planlægning og grøn mobilitet.

5.2 Fra borgerfortælling til persona

Personaerne blev udviklet med udgangspunkt i de fire kvalitative interviews. Interviewene blev gennemgået med fokus på, hvad borgerne fortalte om deres hverdag, transportvalg, oplevelse af afstande, tryghed, lokale funktioner og brug af byen.

Interviewene blev omsat til fire korte personaer: den lokalt forankrede senior, den nytilflyttede forælder, den optimerede børnefamilie og familien med særlige hverdagsvilkår. Tilsammen peger de på, at mobilitet formes af både afstand, tid, vaner, tryghed, familieforhold og praktiske muligheder.

For at kvalificere personaerne blev de efterfølgende holdt op mod udvalgte resultater fra spørgeskemaundersøgelsen. Det gjorde det muligt at undersøge, om nogle af de samme pointer også kunne genfindes blandt flere borgere i Hørning.

På den måde blev personaerne både forankret i konkrete borgerfortællinger og perspektiveret med bredere tendenser fra spørgeskemaundersøgelsen.

5.3 Personaerne i lyset af spørgeskemadata

Personaerne blev holdt op mod udvalgte resultater fra spørgeskemaundersøgelsen for at undersøge, om de temaer, der trådte frem i interviewene, også kunne genfindes blandt flere borgere i Hørning.

Den lokalt forankrede senior viser en hverdag, hvor gang, stier og lokale funktioner spiller en vigtig rolle. Blandt borgere på 65 år og derover (n = 504) angiver 76 %, at de går til fods som typisk transportform, og 77 % er tilfredse eller meget tilfredse med at komme rundt i Hørning. Det understøtter fortællingen om Hørning som en velfungerende hverdagsby for mange seniorer.

Den nytilflyttede forælder viser, hvordan barnets skole, lokale relationer og trygge ruter kan være afgørende i hverdagen. Blandt familier med skolebørn (n = 399) angiver 89 % bil som typisk transportform, 82 % cykel og 79 % gang. Samtidig vurderer 66 %, at der findes steder i Hørning, som ikke egner sig for børn. Det peger på, at børns selvstændighed hænger tæt sammen med oplevet tryghed i byen.

Den optimerede børnefamilie viser en hverdag, hvor tid, koordinering og praktisk logistik fylder meget. Blandt småbørnsfamilier (n = 230) angiver 87 % bil som typisk transportform, 80 % gang og 59 % cykel. Samtidig peger 54 % på transporttid og 54 % på hensyn til børn og familie som forhold, der påvirker transportvalget. Det viser, at grøn mobilitet ikke kun skal være mulig, men også skal passe ind i en travl hverdag.

Familien med særlige hverdagsvilkår viser, at mobilitet også handler om struktur, fleksibilitet og familiens samlede hverdag. Her dækker de særlige hverdagsvilkår blandt andet børn i specialtilbud, behov for forudsigelighed, skiftende arbejdstider og fritidsaktiviteter uden for Hørning. Personaen har været vanskeligere at spejle direkte i spørgeskemaet, fordi særlige behov ikke indgik som fast svarkategori. Den er derfor perspektiveret med familier med større børn og teenagere (n = 411), hvor 86 % angiver bil som typisk transportform, 83 % gang og 78 % cykel, mens 55 % peger på transporttid som vigtig for transportvalget. Personaen viser, at nærhed ikke automatisk betyder, at en funktion er let at bruge i praksis.

”Møder tideligt og det vil tage for lang tid med off. transport, da der vil være flere skift, eller et langt stykke at gå.”

– Respondent, 45-54 år

Samlet viser koblingen mellem personaer og spørgeskemadata, at fortællingerne peger på bredere temaer i Hørning: bilens praktiske betydning, gang og cykling som lokale transportformer, børns tryghed, transporttid og hverdagens behov for fleksibilitet. Samtidig viser arbejdet, at spørgeskemadata ikke kan rumme alle hverdagsvilkår lige præcist.

5.4 Læring og anbefalinger

Arbejdet med personaer har vist, at narrativer kan være et nyttigt supplement til klassiske analyser af mobilitet og nærhed. Kort, tal og figurer viser mønstre, mens personaerne kan synliggøre de hverdagsvilkår, der påvirker borgernes transportvalg.

Metoden kræver dog tid og ressourcer. En spørgeskemaundersøgelse skal forberedes, gennemføres og efterbehandles, og det kræver klare valg om formål, spørgsmål, databehov og analyse. Det gælder især, hvis kommunen ikke tidligere har arbejdet med denne type dataindsamling eller ikke har interne ressourcer til opgaven.

Når grundlaget er på plads, kan kombinationen af spørgeskemadata og borgerfortællinger give værdifulde perspektiver. I dette projekt har analysen især været sociologisk styret med fokus på hverdagsliv, livsfaser, vaner, tryghed og oplevet tilgængelighed, mens andre fagligheder har bidraget med viden om fysisk planlægning, mobilitet og byudvikling. Det tværfaglige blik har styrket projektet.

Skanderborg Kommunes erfaring er derfor, at narrativer og personaer kan være relevante for andre kommuner, men at metoden bør prioriteres som en egentlig analyseopgave og ikke blot som en formidlingsøvelse.

Persona 1

Den lokalt forankrede senior med aktiv hverdagsmobilitet

"Jeg kan det meste her i Hørning – det er tæt på, og stierne gør det let at komme rundt."



Alder
72 år

Bolig
Ejerbolig, rækkehus
Boet i Hørning siden 1991

Husstand
Gift
Voksne børn og børnebørn, som familien ser og passer indimellem

Transport
To cykler (racercykler)
Bil i husstanden – primært i weekender og til ærinder udenfor Hørning
Offentlig transport bruges sjældent

Hverdagsmobilitet
Cykler i hverdagen
Går dagligt ture med hund (typisk to ruter om formiddagen)
Hustru kører bil til arbejde

Værdier & Prioriteringer
- Nærhed til funktioner og natur
- Gode stier og grønne områder
- Rolig hverdag og stærk lokal forankring
- Fællesskab og samlingssteder som klub og hal

Hverdagslogik
Jeg værdsætter nærheden i Hørning – her kan jeg cykle, gå med hunden og klare det meste i hverdagen. Bilen bruger jeg, når jeg skal længere væk eller hente børnebørn. Offentlig transport er mest fravalgt på grund af prisen.

Persona 2

Den nytilflyttede enlige forælder med fokus på barnets selvstændighed

"Jeg flyttede hertil for min datter – så hun kan få skole, venner og trygge stier at færdes på."



Alder
37 år

Bolig
Lejlighed i etagebyggeri
Bor i Hørning siden maj 2025

Husstand
En datter på 7 år (snart 8)
Delt bopælsordning med barnets far, som også bor i Hørning
I parforhold

Transport
Bil bruges klart mest
Cykel bruges især om sommeren
Ønsker at cykle mere og lære datteren at cykle i byen

Kollektiv transport
Bruges næsten aldrig
Lav frekvens (én bus i timen) gør det svært at planlægge fleksibelt
Sammenlignet med København opleves forbindelserne meget begrænsede

Hverdagsmobilitet
Hverdagen er organiseret omkring datterens skole og rutiner
De fleste funktioner opleves som tæt på i bil
På cykel kan nogle steder føles længere, især hvis man ikke kender ruterne endnu

Værdier & Prioriteringer
- Trygge stier og gode skoleveje
- At datteren kan få venner og blive mere selvstændig
- Lokalt byliv og fællesskab
- Tydelig skiltning til natur, legepladser og ruter

Hverdagslogik
Jeg prioriterer alt, der gør hverdagen nem og tryg for min datter. Bilen giver fleksibilitet, men jeg vil gerne cykle mere, når det giver mening. Jeg er stadig ved at lære byen at kende, så gode informationer og skiltning ville gøre det lettere at bruge alle mulighederne.

Persona 3

Den optimerede børnefamilie med travl hverdag

"Vi har fundet en hverdag, hvor det hele kan klares lokalt – men når det ikke kan, bliver bilen nødvendig."



Husstand
Kvinde, 35 år, pædagog (fuldtid)
Mand, 40 år, skraldemand
2 børn på 3 og 5 år

Bolig
Ejerbolig i Hørning
Boet her i 6 år
Flyttet fra Trejborg, Aarhus

Transport
1 bil
Elladcykel, cykel – og går
Ladcykel bruges dagligt til institution og arbejde

Hverdagslogistik
Hverdagen er tæt pakket
Tydelig rollefordeling:
Hun afleverer, han henter
Indkøb klares effektivt på vej hjem fra arbejde

Kollektiv transport
Bruges ikke i hverdagen
Pga. små børn, tidlige tider og manglende busmuligheder
Potentiale på sigt – fx til Aarhus, når børnene bliver større

Udfordringer
- Høj fart på indfaldsvej tæt på bolig
- Utrygge kryds og venstresving
- Kombinerede stier er pressede i myldretiden
- Steder uden fortov giver ulogiske og utrygge ruter

Værdier & Prioriteringer
- Tryghed for børnene er altafgørende
- Kort transporttid i hverdagen
- Foreningsliv, idræt og fællesskab
- Lokalt byliv og naboskab
- Svømmehallen er en vigtig hverdagsressource

Hverdagslogik
Vi lever så tæt på 15 minutters logikken som muligt. Ladcyklen er vores hverdagshest, men bilen er vores backup, når logistikken ellers ikke går op. Når små ting i infrastrukturen skaber friktion, vælger vi bilen – det handler om tid og om at få hverdagen til at hænge sammen.

Persona 4

Familien med særlige hverdagsvilkår

"Hørning fungerer godt for os i hverdagen, men vi er afhængige af bilen – det handler om struktur, tryghed og vores børns behov."



Husstand
Mand, 51 år, pædagogisk assistent (30 t/uge)
Kæreste, 38 år, handicaphjælper med døgnvagter
2 børn på 10 og 13 år i specialtilbud

Bolig
Ejerhus fra 1980 i Hørning
Boet her i 10 år
Stor have – løbende renovering og vedligehold

Transport
1 bil (skal udskiftes)
Mountainbike og elcykel (bruges sjældent)
Trailer bruges ofte til have og byggematerialer

Børn og mobilitet
Begge børn i specialskole
Transporteres i taxa til skole
Fritidsaktiviteter kræver kørsel
Ridning og ungdomsskole i Skanderborg
Begrænset selvstændig mobilitet pga. behov for struktur og skærmning

Hverdagsmobilitet
Cykler til arbejde – 7-8 minutter
Bilen nødvendig til arbejde i Skanderborg, lægebesøg i Aarhus, indkøb af større ting
Offentlig transport bruges næsten aldrig – for upraktisk i hverdagen
Togforbindelsen er god, men vælges fra pga. tidsoptimering og fleksibilitet

Byen og hverdagen
Alt i Hørning opleves tæt på
Byen dækker hverdagsbehovene godt
Glæde over byggemarkeder og praktiske tilbud
Savner evt. Rema / Lidl – men ikke afgørende
Stisystemer fungerer generelt godt
Ny cykelsti til arbejde er en stor forbedring
Kender mange grønne områder og bruger dem aktivt

Værdier & Prioriteringer
- Funktionalitet og struktur i hverdagen
- Tryghed og skærmning for børnene
- Praktiske løsninger og fleksibilitet
- Hjemmet som base for fritid og fællesskab
- Grønne områder og plads til projekter

Hverdagslogik
Vi lever et hjemmeorienteret hverdagsliv med børn, der har særlige behov. Bilen er et redskab, ikke et valg – den gør det muligt at få hverdagen til at hænge sammen. Hørning fungerer godt for os, fordi det meste er tæt på, og stisystemerne er gode. Vi prioriterer tryghed, struktur og praktiske løsninger højt.

Figur 10: De fire personaer. Personaerne repræsenterer ikke gennemsnitsborgeren, men skal ses som et redskab, der kan gøre forskellige borgeres behov, prioriteringer og mobilitetsvalg lettere at drøfte i det videre arbejde med planlægning og grøn mobilitet.

