

Denne artikel er udgivet i det elektroniske tidsskrift
Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet
(Proceedings from the Annual Transport Conference
at Aalborg University)
ISSN 1603-9696
<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Erhvervsanalyse – Mindre biltrafik i Middelalderbyen

Morten Brunø, mobr@cowi.com; Vibeke Forsting, vifo@cowi.com
COWI, Samfund, Økonomi og Miljø

Abstrakt

Baggrund og formål

Den 20. august 2020 behandlede Borgerrepræsentation i Københavns Kommune anbefalinger fra en borgersamling om "Middelalderbyen – mindre biltrafik og bedre hverdagsliv". Borgersamlingens anbefaling var at begrænse biltrafikken markant med op til 65 % og trinvis at begrænse gade- og kantstensparkeringspladser med op til 90 %. Det vil betyde, at 700-900 parkeringspladser nedlægges. Målet var at give plads til flere grønne og ikke-kommercielle byrum, mere hensynsfuld cykelparkering og bedre forhold for bløde trafikanter. Borgerrepræsentationen besluttede at tage dialogprocessens resultater til efterretning, og med det afsæt igangsætte en analyse af konsekvenserne for erhvervslivet i Middelalderbyen. Denne artikel er skrevet med afsæt i de metodiske og analytiske overvejelser der blevet lagt til grund for analysen, der blev gennemført af COWI i 2021.

Anvendt metode, analysedesign og fremgangsmåde

Præmisserne for analysen skabte en række grundlæggende udfordringer i opstillingen af et analysedesign. Det var tidligt i processen tydeligt, at forskellige typer af fremskrivninger ikke vil kunne honorere ønsket om at kende konsekvenserne af beslutningen om at reducere biltrafikken. Dels skulle analysen gennemføres efter knap to år med Coronarestriktioner og der var derfor dårlige forudsætninger for at etablere en brugbar baseline for en fremskrivning. Dels er feltet præget af en række markante udviklingstendenser, som forventeligt vil have en markant påvirkning på erhvervslivet. Dermed ville det være problematisk at forsøge at isolere virkningen af beslutningen om at reducere biltrafikken. Vi måtte derfor søge utraditionelle veje, og opstillede i stedet et case-design der, via en række antropologiske og sociologiske metoder, gjorde det muligt at undersøge samspillet mellem udviklingstendenser og biltrafik.

Vi designede analysen, så den gjorde det muligt at vurdere konsekvenserne af en begrænsning af biltrafikken for tre på forhånd udvalgte erhvervssegmenter:



Heri ligger også, at en række andre aktører, der bliver berørt af en begrænsning af biltrafikken, ikke indgik i analysen. Det gælder eksempelvis advokater, revisorer, konsulenter og andre kontorerhverv, kulturinstitutioner og beboere. Det har været nødvendigt at afgrænse analysen for at skabe fokus på de mest centrale erhvervsaktører.

Analysen var tilrettelagt som en sammenhængende analyse centreret om de tre analysetemaer. For alle tre analysetemaer opstillede vi hypoteser om, hvad der ville slå igennem hvordan, når biltrafikken bliver reduceret i Middelalderbyen. Hypoteserne blev valideret i samarbejde med Københavns Kommune, og blev efterfølgende testet ved hjælp af to metodiske redskaber:

Desk-research, hvor der er skabt et overblik over dels det kvantitative datagrundlag, dels tendenser fra ind- og udland. Desk-researchen supplerede vores eksisterende viden, og på den måde har vi så vidt muligt dækket videnshuller med eksisterende data.

Der er gennemført **seminstrukturerede interviews** med relevante repræsentanter for erhvervene inden for hvert af de tre analyseemner. Interviewene tog udgangspunkt i en interviewguide, der på forhånd var godkendt af Københavns Kommune og som blev justeret efter de første 5 interviews, så spørgsmålene bedst muligt indfangede de relevante temaer.

Resultaterne fra de gennemførte interviews blev analyseret og de identificerede konsekvenser karakteriseret i forhold til, hvordan de vil påvirke erhvervet. Herunder er også en vurdering af omfanget af konsekvenserne så vidt muligt lagt til grund, så f.eks. negative effekter, der kun berørte en mindre gruppe ikke blev vægtet lige så højt som konsekvenser, der rammer større grupper. Det var samtidig tydeligt, at grænser og definition af konsekvenser var flydende og udtryk for subjektive udlægninger. Brødtekst

Konsekvenser er afhængige af konteksten

Den grundlæggende præmis for analysen er, at konsekvenserne for erhvervslivet er et resultat af et samspil mellem det konkrete initiativ og den kontekst, det implementeres i. Derfor udpegede vi også som en del af analysen de væsentligste udviklingstendenser, som vil få betydning for konsekvenserne for erhvervet. Samtidig er det også tydeligt, at de væsentligste konsekvenser for erhvervet i nogle tilfælde i højere grad er styret af forhold i omverdenen end af en begrænsning af biltrafikken. Dette er beskrevet nærmere i selve analysen.

COVID-19 er et vilkår, som komplicerer muligheden for en historisk tilgang til at undersøge konsekvenserne for erhvervslivet. Dertil kommer, at mange andre parametre såsom teknologisk udvikling har betydning for Middelalderbyens og erhvervslivets udvikling. Disse to faktorer er med til at vanskeliggøre en kvantitativ vurdering af, hvilken virkning en begrænsning af biltrafikken ville have isoleret set. Derfor har vi valgt en kvalitativ, interviewbaseret tilgang, som er bedre i stand til at indfange nuancerne i de mekanismer, som en begrænsning af biltrafikken vil aktivere.

Analysetilgang

Vores analysetilgang var inspireret af en forskningsmæssig tilgang, hvor vi systematisk testede en række hypoteser empirisk. Tilgangen sikrer en tydelig sammenhæng mellem analysens overordnede undersøgelsesspørgsmål, dataindsamlingen og de handlingsrettede anbefalinger, der afgives med afsæt i analysen. Med afsæt i eksisterende viden om de vigtigste udviklingstendenser formulerede vi en række

hypoteser om de fremtidige scenarier for Middelalderbyen. Hypoteserne er fremlagt for og kvalificeret af Københavns Kommune. Med dette afsæt testes hypoteserne empirisk, hvilket vil sige, at de blev operationaliseret og indarbejdet i vores interviewguides. På den måde sikrede vi, at den kvalitative dataindsamling var forankret i analysedesignet og tilvejebragte viden, der kunne anvendes til at vurdere hypotesernes holdbarhed. Normalt vil man på baggrund af den empiriske test kunne be- eller afkræfte en hypotese. Vi er dog opmærksomme på, at virkeligheden rummer større kompleksitet end der afspejles i disse to udfaldsmuligheder. Derfor benyttede vi en tilgang til analysedesignet, hvor man i stedet kan tale om større eller mindre forklaringskraft i hypoteserne i stedet for 'enten eller'.

Desk-research og kvalitative interviews

Analysen tager altså sit metodiske afsæt i desk-research af eksisterende analyser fra ind- og udland. På den baggrund blev der for hver af de tre analyseemner, opstillet en række hypoteser, der blev belyst via gennemførelse af 38 interviews med et bredt udsnit af feltets centrale aktører, herunder repræsentanter fra primære og sekundære handelsstrøg, og fra stormagasiner til små, selvstændige specialbutikker. Interviewene blev gennemført som semistrukturerede interviews og blev primært afholdt virtuelt, men enkelte fysisk. Interviewene gav os muligheder for at vurdere konsekvenserne for erhvervslivet baseret på aktørernes egne vurderinger, og for at identificere vigtige dynamikker og afledte virkninger af en begrænsning af biltrafikken.

Vi prioriterede en transparent analyseproces med løbende inddragelse og validering af både analysens opdragsgiver og nøgleinteressenter. Der er således indhentet input til analysens design og indhold fra projektets følgegruppe i juni 2021. På en workshop med repræsentanter fra følgegruppen og erhvervsdrivende i Middelalderbyen i september 2021 blev analysens foreløbige resultater drøftet og valideret.

Resultater

Analysen resulterede i tre overordnede konklusioner dækkende hvert af de tre analyseemner:

1. Nye forretningsmuligheder

Kundegrundlaget for erhverv og handel vil ikke i væsentlig grad vil blive påvirket af en begrænsning af biltrafikken, da kunderne fortrinsvis benytter andre transportformer end bilen, når de besøger Middelalderbyen. Den største påvirkning på omsætningen i detailhandel og restaurationer udgøres ligeledes af eksterne samfundsøkonomiske faktorer. Der er imidlertid risiko for, at enkelte af hotellerne i Middelalderbyen i mindre grad vil blive påvirket negativt.

2. Vareleveringen vil blive udfordret

Vareleverancer udgør anslået omkring 5 % af trafikken i Middelalderbyen, men er til gengæld præget af høj effektivitet som en forudsætning for fastholdelse af pris- og serviceniveau. Vareleveringen vil kunne høste en mindre fordel ved begrænsningen af biltrafikken og den dermed reducerede trængsel i Middelalderbyen. Dog risikerer en forøgelse af antallet af gader med et begrænset tidsrum for varelevering (f.eks. kl. 04-11) at skabe flaskehalse for varelevering og medføre stigende omkostninger for modtagerne. Ekstraomkostningerne vil afhænge af restriktionernes omfang.

3. Håndværkerne vil blive udfordret, men sandsynligvis ikke miste omsætning

Den overordnede vurdering er, at begrænsningen i biltrafikken ikke vil føre til tab af omsætning hos håndværkerne, og at erhvervskunderne i Middelalderbyen i langt overvejende grad vil kunne få udført de ønskede ydelser. Vi noterer os dog, at en begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen vil gøre det vanskeligt at tilgodese alle ønsker om adgang til og parkering for håndværkere. Yderligere restriktioner vil af håndværkerne blive oplevet som en gene. Da bygge- og anlægsbranchen er præget af høj efterspørgsel i øvrigt, vil det fortrinsvis betyde fravalg af opgaver for private, mens de erhvervsdrivende gennemgående

tilkendegiver, at de har velfungerende aftaler med faste håndværkere, som de forventer at kunne videreføre – formodentlig til en øget pris.