

Workshop: Anvendelse af scenarieplanlægning til robust planlægning for fremtiden

Forfatter: Annette Kayser, Københavns Kommune

Baggrund

Planlægning for fremtiden er som regel baseret på det kendskab vi har til i fortiden og den nutid vi lever i. Således tager trafikmodeller og andre fremskrivningsmetoder ofte udgangspunkt i den situation, systemet er udviklet i og befinder sig i. Forudsætninger bag mange trafikmodeller er udviklet på en tid med trafikvækst, men indsamling af data bl.a. i EU-projektet CREATE har vist, at flere store byer har oplevet det modsatte, nemlig faldende bilandele. Ligeledes er de samfundsøkonomiske modeller baseret på en række forudsætninger, som ikke nødvendigvis dækker alle påvirkningsfaktorer. Samlet rejser disse udfordringer spørgsmålet om behov for at anvende og/ supplere med andre metoder til en robust trafikplanlægning for fremtidens mobilitet.

Med udgangspunkt i CREATE projektets kortlægninger blev der på Trafikdage 2017 afholdt en workshop om nye metoder til fremskrivninger af trafikudvikling. Som opfølgning på denne workshop og arbejdet med fremtidens løsninger i CREATE projektet vil vi tage skridtet videre og med nærværende workshop arbejde konkret videre med en model for scenarieplanlægning, der er udviklet af Oxford University. Metoden bidrager til den traditionelle trafikplanlægning gennem en helhedsorienteret tilgang, der i højere grad fokuserer på de antagelser, der ligger bag modellerne og inddrager usikkerhederne ved fremtiden.

Formålet med workshoppen er at diskutere om og hvordan Oxford metoden kan anvendes i dansk trafik- og mobilitetsplanlægning samt at arbejde med metoden i praksis med København som eksempel.

Metoden – The Oxford Scenario Planning Approach

Scenarieplanlægningen sætter os som myndighed i stand til at flytte væk fra en lineær tænkning til bedre at forstå og agere på forandringer fra omverdenen.

Planlægningsmetodikken har som tilgang at skabe en neutral bane, hvorpå parter med forskellige syn kan involveres og finde fælles udfordringer.

Metodikken har som tilgang, at fremtiden er uvis, og lægger fokus på at håndtere denne uvished ved at identificere særlige relevante faktorer, der kan påvirke udviklingen. Samtidig arbejder den med at tydeliggøre antagelser og hvad de hviler på samt synliggøre hvad som er inden for kontrol og hvad som ligger udenfor.

Scenarieplanlægningen danner dermed grundlaget for udvikling af efterfølgende mere fokuserede planer og strategier, samt for monitorering af indikatorer for udviklingen. Monitoreringen skal samtidig give mulighed for hurtigere tilpasninger, hvis/når udviklingen ikke går som forudsat.

Københavns Kommunes trafik- og mobilitetsplan og anvendelse af scenarieplanlægning

Udviklingen i København og i Hovedstadsregionen går stærkt, og presset på transportsystemerne vokser. Der er trængsel på vejene og på cykelstierne, tog og metro er fyldt op i myldretiderne og der mangler plads til byliv og grønne områder. Det er ikke nyt, men de seneste par år er biltrafik og bilejerskab steget markant og i byen giver dette store udfordringer.

Derfor har Københavns Kommune i foråret 2018 sat gang i arbejdet med en ny trafik- og mobilitetsplan, der skal dække bredt i forhold til alle aspekter, der kan påvirke transportmuligheder i byen. Konkret skal den sikre, at potentialer ved åbning af metroens Cityring i 2019 udnyttes, at Københavns mål om at 75 % af transportture foregår med cykel, gang og kollektiv trafik opfyldes og at transporten bidrager til en CO2-neutral by. Den skal også spille sammen med de regionale og nationale planer for vækst og infrastruktur og ikke mindst skal den være robust i forhold til hastige teknologiske udviklinger som fx selvkørende køretøjer, apps etc.

Ved tidligere trafik- og mobilitetsplaner har vi oplevet at grundforudsætninger har ændret sig. Fx antog den første Trafik- og Miljøplan fra 1997 at biltrafikken ikke ville stige, for det havde den ikke gjort de sidste mange år. Det viste sig at være helt forkert. Ved den gældende Handlingsplan for Grøn Mobilitet var en af forudsætningerne, at der ville komme en trængselsring i København, hvilket viste sig at være forkert. Dette blot for at nævne nogle transportmæssige forudsætninger, der ændrede sig, men der kan også være andre samfundstendenser, som går i en anden retning end forudsat ved planlægningen.

Således har vi foreslået at afprøve Oxford metoden som grundlag for udarbejdelse af den nye trafik- og mobilitetsplan for København Kommune. Vi vil i løbet af foråret og sommeren arbejde med metoden internt i kommunen og vil således på workshopen lægge op til kvalificeringer og diskussioner af anvendelsen af metoden og de foreløbige resultater, vi er nået frem til.

Debatemner og foredragsholdere

På baggrund af korte oplæg lægges op til en øvelse med at anvende metode for scenarieplanlægning samt til debat omkring metodens anvendelighed til dansk transportplanlægning, hvordan den evt. kan anvendes og hvordan kan der monitoreres og følges op. Forslag til program er:

- Scenarieplanlægning – Oxford approach. Ved Anders Rody Hansen, Københavns Kommune
- Samspil mellem scenarieplanlægning og traditionelle fremskrivningsværktøjer som fx trafikmodeller og samfundsøkonomiske modeller. Ved Maria Wass Danielsen, Urban Creators
- Københavns anvendelse af scenarieplanlægning som et værktøj for en overordnet trafik- og mobilitetsplan (SUMP). Ved Annette Kayser, Københavns Kommune
- Hvordan monitoreres / hvilke indikatorer kan anvendes ift scenarieplanlægning? Ved Henrik Gudmundsson, Concito
- Workshop øvelse: Anvendelse af metoden og kvalificering af Københavns Kommunes første bud på mulige fremtidsscenarier

Tidsmæssig længde

1,5 time