

Referat af diskussion om trafikmodeller

Referent Lea Mikkelsen, Aalborg Universitet.

Intro Workshopen blev startet med fire oplæg fra oplægsholderne Niels Buus Kristensen fra Danmarks Transport Forskning, Otto Anker Nielsen fra Center for Trafik og Transport, DTU, Christian Overgård Hansen fra Center for Trafik og Transport, DTU og Henrik Nejst Jensen fra Vejdirektoratet.

Deltagere: Klaus K. Andersen, IMM, DTU
 Lovisa Glerfoss, Torshavn
 Lars Bo Frederiksen, Kbh. kommune
 Susanne Krawack, Tetraplan
 Lone Keller, HUR
 Søren Frost Rasmussen, COWI
 Jan Jørgensen, Ørestadsselskabet
 Ole Svendsen, Fyns amt
 Pernille Hobitz, Informi GIS
 Tina Wexø ERtbjerg, HUR
 Bo Friis Nielsen, IMM, DTU
 Kristian Salomonsen, DSB
 Baldvin Baldvinsson, Reykjavik
 Henrik Sylvan, Kbh. kommune
 Steen Larsen, DSB S-tog
 Hans Ege, HUR
 Linda Christensen, DTF
 Lykke Magelund, Tetraplan,

Referat Kristian Salomonsen fra DSB startede diskussionen med, hvor vigtigt det er at trafikmodellerne tager højde for, hvornår folk skifter mellem bil og tog. Det er derfor også

vigtigt, at forsinkelserne på togene tages med i modellerne. DSB står usikre overfor hvor store konsekvenser forsinkelserne har.

Dette ledte over i en lille diskussion om, at det er vigtigt at validere modelberegninger, for at sikre at modellen og virkeligheden stemmer overens. Christian Overgård Hansen fra DTU pointerede, at der ikke findes meget international litteratur om emnet validering. Endvidere er der ofte ikke afsat penge nok til validering og det er derfor nødvendigt at bruge flere penge på dette. Christian fortsatte og fortalte, at den største usikkerhed er forudsætningerne i prognoserne, og her kan validering benyttes for at konstatere om forudsætningerne har ændret sig.

Joachim Bak fra DSB S-tog fortalte, at trafikmodellerne er bygget for at løse et bestemt problem og at det er nødvendigt at bygge erfaringer ind i modellerne. Det er derfor nødvendigt at tage erfaringerne for gode varer. Joachim fortalte lidt om metroen og nævnte, at det er nødvendigt at stille sig kritisk over for modelberegningerne – stille spørgsmålet tror vi på tallene.

Christian Overgaard nævnte, at modellen for metroen ikke medtager driftsforstyrrelser. Der regnes kun på ligevægtssituationer og det blev pointeret, at det har vi jo ikke i dag. Henrik Nejst Jensen fortalte endvidere, at det at køre metro er en trend-ændring, som ikke på forhånd modelmæssigt kunne sammenlignes med de andre kollektive transport-midler. Han spurgte endvidere til indsvingsperioden ved infrastrukturanlægget; hvad skal modellen regne på.

Det blev nævnt af Otto Anker Nielsen, at der kan køres forskellige scenarier. En anden af mødedeltagerne nævnte, at det er en problemstilling at modellerne er usikre, for det begrænser modellernes egnethed som beslutningsgrundlag hos politikerne. Personen nævnte endvidere, at der ikke er ressourcer til at gennemteste alle forudsætninger.

Blandt en af mødedeltagerne blev det fortalt, at han ikke mener at alle forudsætninger skal testes gennem scenarier. Det er bedre at lave en validering/følsomhedsanalyse og måske kun teste fem til ti parametre.

Lykke Magelund sagde, at der godt kan forholdes til at f.eks. befolknings-prognoser ikke holder, men hun stillede spørgsmålstejn ved hvor langt man er med kernen i trafikmodellerne. Hun stillede spørgsmålstejn ved hvor god vores viden er om f.eks. adfærd.

Otto Anker Nielsen fortalte at strategiske effekter ikke er med i modellerne. Jo mere detaljeret modellerne bliver, jo mere regnetid skal der bruges, og han pointerede at det er en svær balance. Steen Larse pointerede at det er synd, at der bruges så mange penge på modellerne og at man så ikke gør det sidste.

Blandt en af mødedeltagerne blev det nævnt, at det er nødvendigt at det gøres meget mere klart, at tallene som præsenteres for beslutningstagerne er noget usikre. I dag står der kun få ord om usikkerhederne i dokumenterne, og det betragtes derfor som et facit i den politiske debat.

Niels Buus Kristensen fortalte, at såfremt beregningerne køres med forskellige parametre kan der måske fås nogle forholdstal. Det vil sige hvis f.eks. parameter ét stiger med x antal procent påvirker det resultatet med x antal procent. Disse forholdstal tror han på vil kunne bruges senere hen i den samme trafikmodel, men i en anden sammenhæng. Det er derfor kun nødvendigt at beregne alle forholdstallene én gang for alle og derefter konstatere hvilke parametre, som påvirker resultatet mest. Dette vil så kunne benyttes senere hen.

Ole Svendsen fra Fyns Amt fortalte, at han har mest erfaring med biltrafikmodeller og fortalte endvidere, at han ikke tror at de vil kunne bruge en landsdækkende trafikmodel. Der er behov for lokal forankring og gennemskuelse, såfremt den skal kunne bruges lokalt. Fyns Amt har brug for noget lidt mere simpelt som de kan håndtere i hverdags-situationerne. En anden af deltagerne nævnte at en landsmodel ikke er detaljeret nok på lokalniveau.

Der blev snakket lidt videre om hvorvidt det er muligt at tage et udpluk af landsmodellen og hertil blev det nævnt, at Fyn er et godt eksempel, for det er nærmest en landsdel for sig selv. Det er sværere andre steder, for her er grænserne ikke så tydelige.

Der blev nu stillet spørgsmålet om hvorvidt de dyre modeller beregner bedre end de billige. Christian Overgaard svarede, at jo flere penge de får til rådighed, jo bedre bliver modellerne. En anden fortalte videre, at modellerne har deres styrke når det er besluttet, at der skal bygges og ikke når det er et spørgsmål om hvorvidt der skal bygges eller ej.

Der blev nu skiftet fokus på Modelcentret og Tina fra HUR fortalte at det er et godt initiativ, men spurgte om der er opbakning til det – vil vi samle ekspertisen? Henrik Nejst Jensen fortalte at Trafikministeriet og Vejdirektoratet ønsker at samle ekspertisen. Niels Buus Kristensen fortalte at det er klogt, at der er nogle til at sikre kontinuiteten og Modelcentret skal heller ikke stå som en dominerende instans. En anden fortalte at det er en god ide at det bliver styret ét sted fra. En tredje fortalte, at det er vigtigt at de eksisterende modeller ikke havner hos nogle, som ikke har kompetence til dem efter strukturreformen. Niels Buus Kristensen nævnte at de vil være arkiv og sætte sig ind i modellerne og deres baggrund så det ikke mistes.

Lykke Magelund fortalte at de er medspillere og ikke ejere, trafikmodellerne er bygget op af offentlige midler. Hendes ønske er at trafikmodellerne kommer ud af politisk fokus og får ro forskningsmæssigt.

