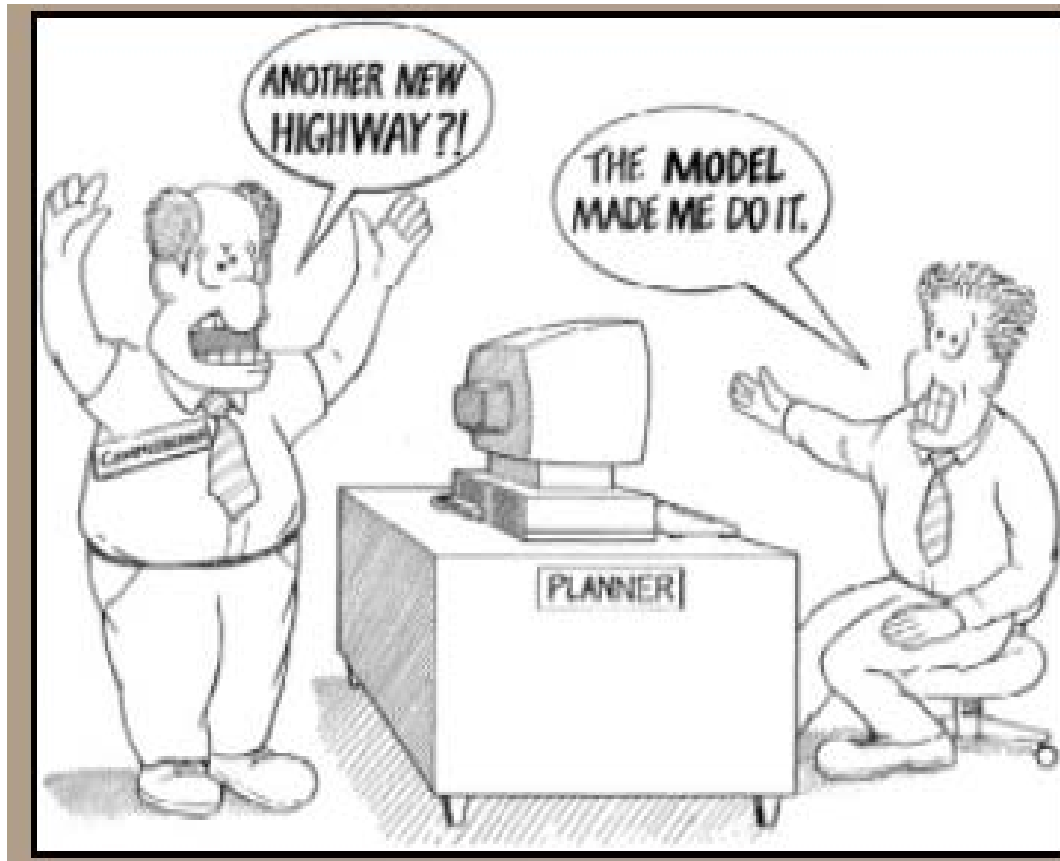


Modeller, miljø og manipulation:

Vidensfiltrering og magt i beslutningsprocessen omkring den 3. Limfjordsforbindelse

Petter Næss og Jeppe Astrup Andersen



Vidensfiltrering

- I vores paper refererer dette begreb til tilbageholdelse af viden, der ville være relevant i den aktuelle kontekst
- Det vil styrke den sociale orden på forskellige områder i samfundet (for eksempel vejbygning), hvis politikken inden for disse områder opfattes som generelt fordelagtig og baseret på solid viden
- Det vil derfor være en fordel for de aktører på området, som drager ideologisk eller økonomisk fordel af bestemte politikker, hvis konsekvenserne af disse politikker i brede kredse opfattes som værende i overensstemmelse med de samfundsmæssige målsætninger på området
- Viden, der sår tvivl om overensstemmelsen mellem den fremherskende praksis og sociale målsætninger inden for et politikområde (f.eks. miljømæssig bæredygtighed), bydes derfor ofte ikke velkommen blandt disse aktører

Pessimistisk skævvridning

- Som en parafrase over begrebet ‘optimistisk skævvridning’, som Flyvbjerg bruger om prognoser, der giver et for positivt billede af et undersøgt alternativ, vil vi benytte begrebet ‘pessimistisk skævvridning’ om prognoser, som tegner et for negativt billede af et undersøgt alternativ
- Mere generelt refererer begrebet til dét, at tegne et urealistisk negativt billede af at undlade at følge en foreslået strategi eller policy
- Der kan argumenteres for, at pessimistisk skævvridning forekommer ret ofte i debatter om foreslåede policies og strategier
- På et geopolitisk niveau er ‘nødvendigheden’ af krigen mod Irak for at forhindre Saddam Hussein fra at angribe de vestlige lande med masseødelæggelsesvåben et eksempel
- Et nyligt eksempel fra den danske politiske debat: prognosticeret vækst i antallet af pensionister bliver benyttet til at legitimere en afmontering af den danske velfærdsstat

To typer af prognosefejl for transportinfrastrukturprojekter

- Forkerte prognoser for den fremtidige trafik på den nye transportinfrastruktur
- Forkerte prognoser for trafikken på den eksisterende infrastruktur hvis den nye transportinfrastruktur *ikke* bliver bygget

Studier af prognosefejl har hidtil koncentreret sig om den første type. Men måske er den anden type af fejl lige så udbredt og vigtig?

Den foreslåede Tredje Limfjordsforbindelse: tre hovedalternativer for motorvejsbyggeri



Prognosticeret energiforbrug, luftforurening og støj i basisalternativet og i de tre motorvejsalternativer

Kilde: Limfjords-VVM'en

	Basis 2015	Motorvej, Egholm- linjen	Motorvej, Lindholm- linjen	Ny parallel motorvejs- tunnel
Energiforbrug (TJ pr. år)	4083	3973	3936	4020
Kulbrinte (tons pr år)	559	514	509	541
Kvælstofilter (tons pr år)	1352	1336	1323	1333
Kulilte (tons pr år)	10990	10455	10217	10565
Partikler (tons pr år)	54	53.1	52.9	53.7
Støjeksponeringsindeks	230	192	181	230
Antal boliger udsat for støj over 55 dB (A)	971	993	935	971
Personskadeuheld pr. år	355.5	339	341.7	355.4

Ifølge Limfjords-VVM'en vil byggeri af en motorvej over Limfjorden reducere energiforbrug, nedbringe udledninger af klimagasser, forbedre luftkvaliteten, reducere støjproblemer og spare liv og lemmer fra trafikuheld :

*“Når udgangspunktet er som galest,
bliver resultatet tit originalest.”*

(Citat fra skuespillet “Peer Gynt” af den norske dramatiker Henrik Ibsen)

Induceret trafik (trafikspring) blev ignoreret – og således også trængselens dæmpende effekt på fremtidig trafikvækst

Prognosticerede trafik mængder for personbiler, varebiler og lastbiler i
basisalternativet og i de tre motorvejsalternativer.

Kilde: Limfjords-VVM'en

	Basis	Motorvej, Egholm linjen	Motorvej, Lindholm linjen	Ny parallel Motorvejs- tunnel
Personbiler	1408	1417	1410	1411
Varebiler	110.0	109.3	108.8	110.1
Lastbiler	64.0	63.6	63.6	64.0

Ny-skabt og tiltrukket trafik

Transportøkonomisk og transportgeografisk teori såvel som en række empiriske studier i forskellige lande peger på, at vejbyggeri, som lægger til rette for højere rejsehastighed, fører til ny-skabt og tiltrukket trafik ved at påvirke

- rutevalg
- andelen, der foretrækker at rejse i myldretiden
- transportomfanget
- transportmiddelfordelingen
- arealanvendelsen (på længere sigt)
- kvaliteten af det kollektive trafiktilbud (på længere sigt)



- Der er en klar tendens til at tidsbenefit af danske vejprojekter overvurderes i beslutningsgrundlaget herfor
- I situationer med trængsel vil det give en væsentlig overvurdering af benefits, hvis der ses bort fra trafikspring. En fejl af samme type begås, hvis størrelsen af det langsigtede trafikspring undervurderes eller helt overses
- Denne sidste fejl begås ofte i beslutningsgrundlagene for nye vejprojekter. I bedste fald (Ørestadstrafikmodellen) fordi modellen alene ser på kortsigtede effekter. I værste fald, fordi der helt ses bort fra trafikspring (Landstrafikmodellen, de fleste regionale modeller bortset fra OTM)
- Man må således konkludere at benefits generelt – og systematisk – overvurderes i beslutningsgrundlaget for mange større danske vejprojekter.

(Otto Anker Nielsen & Mogens Fosgerau, 2005:
”Overvurderes tidsbenefit af vejprojekter?”)

In Limfjords-caset blev der forudsat en årlig trafikvækst på 2 % i alle alternativerne, også i basisalternativet (nul-alternativet)

- For motorvejsalternativerne er denne prognose måske ikke så forkert
- Trafikvæksten har – bortset fra en reduktion under den nuværende finanskriser – stort set fulgt en sådan vækstkurve
- Den hidtidige trafikvækst er imidlertid delvist et resultat af vejbyggeri, som har lagt til rette for denne vækst
- Uden udvidelser af vejkapaciteten ville trafikvæksten have været lavere (og i byområder med trængsel betragteligt lavere)
- Når trafikvæksten forudsættes at blive lige så høj i motorvejsalternativerne som i nul-alternativet, ignoreres dette vigtige forhold

Vidensfiltering – en forklaring på udeladelsen af visse årsag-virkningssammenhænge in trafikmodeller?

- Videnskabelige validitetskriterier vil formentlig ha en stærkere indflydelse på opfattelserne og antagelserne blandt forskere, der studerer et fænomen, end blandt politikere og interessepartier, der beslutter om eller bliver påvirket af det pågældende fænomen
- Viden, som betragtes som særdeles troværdig blandt forskere inden for et område, kan således mødes med skepsis fra politikere, embedsmænd og interessegrupper (Flyvbjerg, 2002)
- Psykologiske processer med 'kognitiv dissonans' (Festinger, 1956) kan være en del af forklaringen på hvorfor 'ubekvemme sandheder' bliver ignoreret eller direkte afvist
- Men bevidst undertrykkelse af viden, der truer magtfulde interesser, kan også forekomme. Der er også eksempler på, at myndigheder har fremmet videnskabelige teorier af tvivlsom oprindelse (fx kreationisme, raceteorier, Lysenkos teorier om biologisk arv)

Klagen blev afvist

- Naturklagenævnet fandt, at der ikke var grundlag for at tilsidesætte resultaterne af trafikmodelberegningerne og de tilhørende estimater for energiforbrug og udledninger som åbenbart urigtige
- Til trods for de videnskabelige argumenter, der blev fremført under processen og i klagesagen, besluttede Danmarks højeste myndighed for planlægningsager, at denne viden ikke udgjorde et grundlag for at afvise påstanden om, at byggeri af en ny motorvej over Limfjorden vil reducere det samlede energiforbrug, udledningerne, støjen og antallet af trafikuheld med personsikader
- Dette synes at være et skoleeksempel på, hvordan videnskabelig rationalitet kæmper mod magtfulde kapitalinteresser og en fast forankret politik om at bestemme, hvad der tæller som troværdig, når politikker formuleres og politiske beslutninger tages

Trafikmodellernes rolle

- Modellernes manglende hensyntagen til trafikspring fører næppe til væsentlig skævvridning i den *indbyrdes* rangering af motorvejsbyggeri-alternativerne
- Den fører imidlertid til *pessimistisk skævvridning* mod strategier, hvor trængselsproblemer søges løst på andre måder end gennem vejbyggeri.
- På aggregeret niveau fører denne pessimistiske skævvridning til en styrkelse af ‘predict and provide’-paradigmet og en overinvestering i vejbyggeri i Danmark