

Referat fra workshoppen "Usikkerheder i vurdering af transportprojekter"

Mødeleder Petter Næss, Aalborg Universitet

Oplæg:

Professor Otto Anker Nielsen, DTU Transport:

Kort introduktion om projektet "Uncertainties in transport project evaluation"

Ph.d.-studerende Morten Nicolaisen, Aalborg Universitet:

Systematisk bias i trafikprognoser?

Ph.d.-studerende Jeppe Andersen, Aalborg Universitet:

Den organisatoriske kontekst for transportmodellering – et empirisk studie

Postdoc Kim B. Salling, DTU Transport:

Modellering af usikkerheder i transport infrastrukturprojekter: UNITE-DSS modellen

I salen gives der udtryk for, at det er fint, at der er nogle, der er kritiske overfor det analysearbejde, der foretages af fagmiljøet. Der gives dog også udtryk for, at denne kritik kan give embedsmænd et ry som nogle, der bevidst forsøger at bedrage offentligheden/kunderne ved at fordreje resultaterne ved at manipulere indgangsparametre til analyserne. Én påpeger, at det er naivt at tro, at ingen manipulerer og har noget de forsøger at opnå, ligesom det er kynisk at mene, at samtlige aktører i branchen gør det.

Det kritiseres, at der i et af oplæggene bliver antydnet, at der i trafikmodelberegninger ikke medtages virkningerne på kollektiv transport; flere i salen påpeger, at dette er medtaget i mange undersøgelser. Endvidere følger en kort indvending om, at Vejdirektoratets analyser medtager trafikspring. Fra oplægsholderens side berettes, at de snarere ønsker at finde dokumentation for, om analysearbejdet er blevet mere detaljeret i de senere år.

Det vendes kort, hvorledes resultatet af de præsenterede forskningsprojekter skal formidles til politikere og beslutningstagere. Det antages at være svært, men løsningen kan eventuelt være at sammenligne forskellige projekter og konkludere, hvor der er mest "value for money". Dette er endnu ikke lavet af de tre oplægsholdere, men arbejdet hermed vil ligge i sidste del af forskningsperioden.

Forskningsgrundlaget er analyse af gamle projekter, med et deraf følgende ældre beslutningsgrundlag. De tilgængelige data er derfor dårligere. Dette forskningsprojekt laves derfor, for blandt andet at fastlægge hvornår i fasen, prognoserne er lavet. Der er dog sket meget med beslutningsgrundlagene de sidste 15 års tid; forbedringer er blevet lavet, men disse projekter er der endnu ikke lavet grundige studier af. Der mangles empiriske data, og der stilles spørgsmål om hvordan de skal tilvejebringes?

Der stilles spørgsmål om, hvad formålet med forskningsprojekterne er; at stramme nettet for politikere ved at øge præcisionen af de samfundsøkonomiske analyser, eller at gøre det lettere for dem at vælge løsninger, der ikke umiddelbart lægger sig op ad analyserne?

Det debatteres, hvad er risikoen er, for at politiske beslutninger bliver tekniske beslutninger? Der er bred enighed om, at der stadig vil være hensyn, der ikke kan medtages i analysearbejdet,

eksempelvis kan regionalpolitiske hensyn medføre, at andre løsninger vælges, end hvad den tekniske løsning umiddelbart peger på. Én indskyder, at det er en overvurdering af den samfundsøkonomiske analyse, hvis man tror, at den giver svaret på politiske problemstillinger; den bør blot opfattes som et debatteringsgrundlag.

Én fra salen påpeger, at det kunne være interessant at undersøge, hvor langt ned i embedsværket, hvor dét at kunne opnå politisk flertal, er bestemmende for hvilket resultat, der fremkommer i analyser. Vedkommende mener, at der i de seneste år har været en tendens til, at dette har spredt sig længere ned i systemet.

Fra salen gives eksempel på filtrering; "Grøn Infrastruktur" giver selvmodsigende oplysninger, og man bør gå tilbage til grundrapporten for at få svar på det forventede passagerantal på Motorring 3. Filtringen, der kan ske enten ubevidst eller bevidst, bør undersøges, således at det kan dokumenteres, hvor den kommer fra – her foreslås fra salen, at man bør kigge på forskellige sociologiske metoder og eventuelt vende sig mod andre fagretninger for at få det belyst. Fra oplægsholderens side indskydes, at der blandt andet benyttes dybdeinterviews såvel som spørgeskemaer, og der sendes en seddel rundt, hvor tilmelding til et spørgeskema er mulig.

Fra salen giver én udtryk for, at problemet med ukorrekte prognoser stammer fra forudsætningerne frem for de egentlige beregningsmodeller. Metroen i København nævnes som eksempel herpå. Hvis der vælges de indgangsparametre, som rent faktisk senere viste sig at være blive virkelighed, ville prognosen vise sig at passe meget fint. Problemet ligger derfor ofte i at finde de korrekte forudsætninger. Generelt diskuteres at man bør blive bedre til at beskrive modeller og deres forbehold. Den europæiske transportmodel nævnes som eksempel på en model, der bygger på deludsnit af mange modeller, og det kan således være svært at danne sig overblik over, hvad der omfattes af modellen. Desuden efterspørges en mere præcis vurdering af, hvor tillægget på 30% til anlægsomkostningerne kommer fra. Altså en mere detaljeret og nuanceret måde at vurdere usikkerhed på forskellige niveauer af projektet.