



Transport- og Energiministeriet

Notat

Bilag

Dato : 29. juni 2005  
J.nr. : 004-193  
:  
:

### Notat om brug af ny trafikprognosemodel

I de senere år har der været et stigende fokus på prognoseusikkerhed ifm. offentlige anlægsprojekter, og der er løbende sket forbedringer. Eksempelvis anvendes der stadig mere systematisk følsomheds- og usikkerhedsanalyser. Dette gælder både ved beregning af anlægsomkostninger, hvor der mere konsekvent end tidligere benyttes den såkaldte successive kalkulations metode, og ifm. med prognoser og tidsgevinstberegninger m.m. Principperne for håndtering af usikkerhed er behandlet i Transport- og Energi- ministeriets ”Manual for samfundsøkonomisk analyse” fra 2003.

Udover løbende at forbedre metoderne indenfor trafikberegninger, er der på Danmarks TransportForskning oprettet et modelcenter. Modelcentret vil i samarbejde med øvrige aktører på området tilvejebringe et fælles grundlag for opstilling af trafikmodeller og gennemførelse af trafikberegninger samt systematisk indsamle erfaringer med brug af trafikprognosemodeller til brug for den løbende forbedring af disse modeller.

Udviklingen af nye metoder følges med interesse. Reference class forecasting metoden, hvor man som beregningskontrol sammenligner resultatet af en trafikberegning med hvad der rent faktisk er sket i nogle andre tilsvarende projekter, kan være et udmærket supplerende bidrag til de følsomheds- og robusthedsvurderinger, der allerede udarbejdes. Det forudsætter imidlertid, at det er muligt, at definere hvad der menes med ”tilsvarende”.

Reference class forecasting kræver, at man identificerer et antal udførte og relevante referenceprojekter, der i forhold til det aktuelle projekt skal være tilstrækkelig varieret til at kunne danne grundlag for en statistisk fordeling, men ikke mere forskellige, end at de i tilstrækkelig grad kan sammenlignes med det aktuelle projekt. For disse udvalgte referenceprojekter skal der indsamles prognosedata fremlagt på beslutningstidspunktet og tilhørende data for den faktisk udvikling. Ud fra disse data udarbejdes en sandsynlighedsfordeling, som anvendes som grundlag for at korrigere aktuelt opstillede prognoser samt vurdere den tilhørende usikkerhed. For at kunne udarbejde en sådan sandsynlighedsfordeling kræves et tilstrækkeligt statistisk grundlag, hvilket typisk vil sige 20-30 referenceprojekter, der skal leve op til ovennævnte betingelser.

Heri består det væsentligste problem ifm. metodens praktiske anvendelse. I Danmark er der eksempelvis kun gennemført få større jernbaneprojekter i nyere tid, og disse er ikke nødvendigvis sammenlignelige. Hertil indvender artiklens forfattere, at de bagvedliggende analyser viser, at der ikke er no-

gen særlig forskel landene imellem, og at der heller ikke er sket ændringer henover den undersøgte 30-årsperiode.

Artiklens påstand om grundlæggende international og tidløs sammenlignelighed synes ikke tilstrækkeligt dokumenteret. Påstanden synes vanskeligt dokumenterbar set i lyset af, at der for de fleste lande netop findes så få projekter, at de næppe kan udgøre et statistisk validt grundlag for at kunne konkludere, om der er betydende forskelle mellem specifikke planlægningskulturer eller forskellige prognosemetoder eller ej. Sådanne karakteristika kunne meget vel være en nødvendig parameter for sammenlignelighed, og burde derfor inddrages ved fastlæggelsen af referenceprojekter. To projekter, der teknisk og økonomisk ligner hinanden, kan af mange forskellige grunde være behandlet meget forskelligt metode- og datamæssigt. Det ville derfor være betænkeligt at anvende samme korrektion for sådanne projekter.

Metoden synes endnu ret teoretisk og uprøvet i forhold til praktisk anvendelse, især fordi det nødvendige datamateriale ikke umiddelbart foreligger, hvilket måske er baggrunden for, at fremgangsmåden endnu ikke er blevet praktiseret indenfor prognoseområdet.

For de to største danske jernbaneprojekter i nyere tid – Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen – viser en nærmere granskning af de fremlagte prognoseforudsætninger på beslutningstidspunktet, at der ikke er noget grundlag for at mene, at de fremlagte prognoser var sat hverken for højt eller for lavt. En umiddelbar anvendelse af det i artiklen fremlagte datamateriale ville således have ført til fejlagtige nedskrivninger af prognoserne for både Storebælt og Øresund og ville således have ført til et mere fejlbehæftet grundlag end det fremlagte. Resultatet for disse to specielle projekter udgør naturligvis ikke et tilstrækkeligt grundlag for en generel bedømmelse af prognoser i danske beslutningsgrundlag, men er dog en indikation af, at det vil være alt andet end uproblematisk at anvende den foreslåede metode på det foreliggende datagrundlag.

Ved en del infrastrukturprojekter viser det sig i øvrigt, at den fulde effekt først sker nogle år efter åbningen. Derfor er det vigtigt for evt. sammenligninger med andre projekter, at det gøres klart om trafikberegningerne er opstillet med henblik på beskrivelse af korttids- eller langtidseffekten.

At gennemføre valide sammenligninger i større stil på et empirisk grundlag, som er artiklens hovedtanke, er dog bestemt et interessant forslag, men det vil kræve en omfattende seriøs evaluering af et stort antal realiserede projekter, hvilket ikke hidtil har været udført. Det er ikke så enkelt, som det måske kunne lyde, at foretage disse nødvendige før/efter-sammenligninger, som er forudsætningen for en seriøs anvendelse af den foreslåede metode. Data er ofte vanskeligt tilgængelige, og der er mange muligheder for at misfortolke foreliggende oplysninger.