

Jernbaneforskningens fremtid

Dansk transportforskning har været inde i en stor ændring, som følge af sammenlægningen af det tidligere DTU Transport med DTU Management Engineering. Som sådan nedlægges DTU Transport og herunder området omkring Governance og Policy. Hvor en række af forsknings- og kompetenceområderne nu fusioneres i den nye organisation med henblik på at skabe en synergi med de relativt store fagområder på DTU Management Engineering, vil der opstå fordele i at skabe større, tværgående forskningsmiljøer i den nye struktur. Der bliver fortsat behov for at fronte transportsektoren, og som en konklusion på analysen bag organisationsændringen blev det besluttet at etablere en nyt center for transport – benævnt Transport DTU.

I et parallelt forløb – men ikke direkte afhængigt af det ovenfor beskrevne – er der oprettet et center for jernbaneteknologi, Railtech DTU. I den kommende struktur vil Railtech DTU blive lokaliseret på Transport DTU, men Railtech har en lidt anderledes form. For det første er Railtech det man kalder et virtuelt center, dvs. et center "uden mure". For det andet har Railtech DTU en samarbejdsstruktur på tværs af DTU som dækker ikke mindre end 8 institutter, idet forskning i jernbanens forskellige tekniske områder, f.eks. omkring signal- og kommunikationsteknologi – befinder sig uden for det "traditionelle" transportplanlægningsfelt. Der foregår således on-going jernbaneforskning på DTU for i størrelsesorden 50 mio. kr., hvor omkring halvdelen knytter sig til planlægningsdiscipliner i bredden mens den anden del har at gøre med dybere, mere tekniske discipliner.

DTUs enkelte institutter har igennem en længere årrække haft samarbejder med flere aktører inden for den danske jernbanebranche. Samarbejdet har haft forskellig form og organisatorisk ophæng. Railtech DTU er et fællesinitiativ af BaneBranchen og DTU, og har til formål at skabe synlige og entydige kommunikationslinjer og en effektiv organisering af samarbejdet mellem DTU og mange aktører og interessenter i sektoren.

Der er stort behov for nærmere at diskutere jernbaneforskningens stade i Danmark samt de udsigter, som forskning og innovationer på dette område står overfor. I en specialsession /alternativt workshop på Trafikdagene vil der være mulighed for at bringe diskussionen videre, og herunder at løfte et af de vigtige temaer aktuelt, nemlig hvordan jernbanens udvikling sikres fremadrettet, så jernbanen løser en stadig større mængde af transportopgaverne i samfundet, jf. EU's ambitiøse målsætninger for jernbanesektoren.

På basis af et oplæg fra Railtech DTU v/Henrik Sylvan, der vil fremlægge en kort status på Railtech DTUs virkefelt og vigtigste arbejdsopgaver lige pt, vil Henrik rejse en række emner om udfordringerne for jernbanebranchen. Det gamle DSB-monopol stod som en selvforsynende virksomhed med egen jernbaneskole og med en meget stor viden og kundskabsopbygning. Uddannelses- og forskningsinstitutionerne uden for bidrog kun marginalt til jernbanesektorens udviklingen. Det var DSB selv, der designede, udviklede og skabte produktion og arbejdspladser på hæderkronede danske virksomheder, når man f.eks. besluttede sig for at fabrikere og selv udvikle sit eget IC3-tog – og før da lokomotiver og motorvogne. Men disse tider er forbi. I dag findes ikke

en kompetence, der gør det muligt i Danmark at være "selvforsynende". I stedet vil fremtidens jernbane – hvad enten det drejer sig om højhastighedsbaner, letbaner eller metro – bero på at kompetencen spidises til, sådan at f.eks. DSB, Banedanmark, lokalbanerne osv. kan styre en udviklings- og indkøbsproces. Den fysisk-tekniske fremstilling af jernbanekomponenter vil helt overvejende befinde sig uden for Danmark, men det er vigtigt at løsninger, der skal tilpasses transportmarkedet og tilfredsstille danske mobilitetsbehov står på et solidt vidensfundament. Et fundament, som repræsenterer højklassede internationale standarder.

Fagmiljøerne hos infrastrukturforvalterne, hos operatører, entreprenører, konsulenthus, universitet og i departementet er i international kontekst ikke store. Alligevel er det i de senere år lykkedes at hente afgørende viden ind fra udlandet, og der har været vilje blandt beslutnings-tagere til at løfte ambitionerne, performance og kvalitetsniveauet i de kollektive trafiksystemer.

Med denne baggrund og motivering rejser sig en række temaer til diskussion rundt om bordet. Der er lagt op til at etablere 100 km nye strækninger, udbygge og opgradere et par hundrede km strækninger, jf. Togfonden, og der er ønske om at etablere flere faste forbindelser ud over Femern Bælt-tunnelen.

- De traditionelle byggemetoder er relativt dyre sammenlignet med etablering af vejanlæg. Spørgsmålet er om der er "plads til" og tid til at modernisere de traditionelle byggemetoder?
- Får vi fuldt op på de nye erfaringer, vi gør os, på basis af de aktuelle projekter?
- Afses der plads i bygge- og anlægsopgaverne til læreprocesser og kompetenceopbygning?
- Får vi medtaget et tilstrækkelig udviklingselement i opgaverne, og er der basis for at gribe udfordringerne klogere an?
- Et større kapitalapparat er etableret i de senere år med metrolinjer, nye strækninger til Københavns Lufthavn, de faste forbindelser osv. Alt andet lige øges driftsomkostningerne på længere sigt med denne udbygning. Helt afgørende bliver derfor at få jernbanens relativt høje driftsomkostninger ned. Hvilke programmer og tiltag kører vi med henblik på at udvikle morgendagens effektive togsystem?
- Hvordan sikres at jernbanens styrke fokuseres, dvs. evnen til at producere mange rejser (eller store tonmængder) til en marginal lav omkostning?
- Hvilke metoder skal til for at prisen på slutproduktet, dvs. turen fra A til B, kommer længere ned end det vi kender i dag?
- Osv.

Disse og flere emner indgår normalt i diskussionen af, hvordan vi udvikler en bedre kollektiv trafik, især den der foregår på de skinnebårne løsninger. Ordstyreren vil foreslå en løbende indkredsning som diskussionen går frem, sådan at der samles op på nogle mere "proces"-mæssige vinkler:

- Jernbaneforskningens fremtid: hvordan har vi organiseret os ind til nu? Hvad kan vi sige om best practise fra udlandet, og hvordan får vi mere skub i dette – lad os sige – forsømte område?
- Railtech er kommet godt fra start: hvordan skaber vi en god dialog på tværs af lidt tunge strukturer i vores respektive institutioner/virksomheder med henblik på at bruge den nye platform som DTU tilbyder? Hvordan udnytter vi de nye rammer?
- Hvordan sikrer vi, at også mindre fagmiljøer kobler sig på?

- Hvordan ser vi fremtidens forskningsbehov i danske projekter, eller internationale konsorier og samarbejder?

Ordstyrer og forslagsstiller:

Henrik Sylvan, Railtech DTU, centerleder

Transport DTU

2800 Lyngby

/20928040

sylvan@transport.dtu.dk

Med i workshoppen er tilsagn fra Trafikstyrelsen v/ Niels Selsmark

Øvrige debattører vil blive inviteret. Et tilsagn fra Banedanmark endnu ikke bekræftet, men andre kan koble sig på.

Emneområde: Organisering og Politik.