

Schiller Instituttet

Sankt Knuds Vej 11 kld. tv., 1903 Frederiksberg, tel: +45 35 43 00 33, fax: +45 35 43 87 57
si@schillerinstitut.dk www.schillerinstitut.dk

Frederiksberg 21. marts 2007

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 Kbh. K.

Danmark bør have et nationalt magnetsvævetognet, så vi for alvor kan flytte trafik fra landevejene over på skinnerne.

Den første generation magnetsvævetog (maglev-tog) kører allerede i dag i Shanghai, og fragter hver dag passagerer mellem den indre by og Shanghais store internationale lufthavn Pudong. Den 30 kilometer lange strækning tilbagelægges på kun 7 minutter og 20 sekunder, og tophastigheden når i daglig drift op omkring 431 km/t. Under prøvekørsler har Shanghais Transrapid, som den kaldes, uden besvær nået hastigheder over 500 km/t, og udbygges transrapid-linien til andre byer i Kina, ventes hastighederne på de lange strækninger at kunne øges yderligere.

Når vi nu skal etablere et hurtigtogsnet i Danmark, bør vi derfor bruge denne fremtidssikrede teknologi, der med hastigheder på op til 500 km/t vil kunne gøre den kollektive trafik hurtigere og mere bekvem end transport via landevejene. Så vil vi for alvor kunne flytte trafik fra landevejene over på skinnerne. Der er endnu ikke lavet et offentligt studie af et sådant muligt dansk magnetsvævetognet, men Schiller Instituttet fremlagde et forslag til et sådant net i juli 2006, som del af et fremtidigt europæisk infrastrukturnet.

Som det ses i de nuværende forhandlinger om en kommende Femernbælt-forbindelse, er vores naboer træge til at foretage de store infrastrukturinvesteringer, der skal igangsættes nu og som vil gavne os i resten af dette århundrede. Derfor kan vi ikke blot koble os på det store udenlandske infrastrukturnet, men må selv begynde og bygge nettet fra Danmark og udefter, som vi allerede har gjort det med etableringen af Storebæltsbroen og Øresundsbroen, og som er en mulighed med bygningen af en om nødvendigt rent dansk kontrolleret og finansieret Femernbæltforbindelse.

Schiller Instituttet foreslår, at der etableres et dansk magnetsvævetogsnet begyndende med forbindelsen København-Århus over en ny såkaldt Kattegatforbindelse via Samsø. Det må så vurderes om en sådan forbindelse evt. også skal indeholde en motorvejsbro. Linjen vil videreføres til Aalborg og så kan man slag i slag koble resten af de større danske byer på nettet. Schiller Instituttets vurdering er, at et fuldt udbygget dansk »maglev-H« vil bestå af cirka 635 km dobbelt magnetbanespor indenfor landets grænser. Hvis anlægsomkostningerne skulle være de samme som for Shanghais transrapid, ville den samlede pris for hele nettet blive i omegnen af 150 mia. kroner, men med mange gange flere sporkilometer vil

anlægsprisen per kilometer naturligvis falde, så det samlede sporarbejde nok vil kunne færdiggøres for 150 mia. kroner.

Dertil kommer prisen for en Kattegatforbindelse som vurderes til omkring 40 mia. kroner. Et sådant dansk net går til ydergrænserne af Danmark og ville selvfølgelig med fordel forlænges til de store nabobyer Stockholm, Oslo (over Göteborg), Hamborg og Berlin. Med den manglende prioritering af langsigtede infrastrukturprojekter i vore nabolande netop nu, må vi være indstillet på, at deres evt. tilslutning til internationale forbindelser først kommer, efter at det danske net har vist vejen.

Indenrigs vil transrapidnettet gøre Danmark mindre end nogensinde. Med en Kattegat-forbindelse over Samsø vil der kun være 280 km fra København til Aalborg, og med 500 km/t betyder det en rejsetid til Århus på 25 minutter og 45 minutters rejse til Aalborg (se togplan på http://www.schillerinstitut.dk/Kampagneavis_1_juli_2006/Koereplan.html). Det er hurtigere end at tage S-toget fra hovedbanegården til Ølstykke. Men det største ikke-lineære bidrag til et sådant faseskifte i den danske fysisk-økonomiske tæthed vil være integrationen af landets to største byer København og Århus. Med en afstand i lige linie over Kalundborg og Samsø på bare 180 km, og en rejsetid med et maglevtog på 25 minutter, vil Danmark pludseligt stå med én sammenhængende metropol, der kan integrere hele den danske økonomi i en grad, ingen anden industriel nationaløkonomi kan matche.

Over tid vil arbejdsmarkedet i København og Århus med forstæder vokse sammen som en organisk enhed. Man vil uden besvær kunne bo i Højbjerg og arbejde i Lyngby, eller bo på Frederiksberg og arbejde i Skejby. Man vil kunne tage en forelæsning på Århus Universitet om morgenen og deltage i et projektarbejde på Københavns Universitet ved middagstid og nå hjem til kollegiet i Århus til aftensmaden. Og det samme gælder såmænd også, hvis man bor i Aalborg. Med blot 15 minutter til Århus og knap 45 minutter til landets hovedstad kan man godt bo i Vejgård og arbejde på Vesterbro.

Med en direkte linie mellem København og Århus over Kalundborg-Samsø kunne Odense og Fyn godt komme til at føle sig lidt udenfor. Men allerede med Storebæltsforbindelsen begyndte integrationen mellem Odense og København, og med de kommende IC4-tog vil rejsetiden til både Århus og København komme under én time. På sigt vil der dog også komme transrapid til Fyn, naturligvis. En løsning kunne være en linie fra Odense nordover til en station på Samsø.

Maglevtog er afgjort den form for transportteknologi, vi må tage i anvendelse, hvis vi har et ønske om at tage endnu et skridt fremad og øge den danske fysisk-økonomiske tæthed til et niveau højere end det, vi så succesrigt opnåede med Storebæltsforbindelsen, Øresundsbroen og det landsdækkende motorvejs- og jernbanenet. Et fuldt udbygget dansk maglevnet, formet som en moderne udgave af det gamle »motorvejs-H«, strækker sig i vest sydover fra Aalborg til Hamborg, fra Århus direkte øst via en ny Kattegat-forbindelse over Samsø og Kalundborg til København og har et østligt ben, der samtidig bliver det øvrige Skandinaviens bindeled sydover, og som går fra Hamborg over Lübeck via en ny Femern Bælt-forbindelse til København, videre til Helsingør, hvor en ny Helsingør-Helsingborg-

tunnel bringer linien videre til Sverige, hvor den deler sig med retning mod henholdsvis Oslo og Stockholm.

Finansieringen foreslås løbende fordelt over en periode på 50 år, så nogle af anlægsudgifterne forlængst er betalt, når de sidst opførte projekter tages i brug. Der bør oprettes et »Dansk Maglevselskab« med Storbæltsselskabet og Øresundsselskabet som forbillede, men med én meget væsentlig modifikation: Hovedparten af finansieringen skal lægges over statsbudgettet og ikke på »brugerbetaling«. Ganske vist er Storebæltsforbindelsen en forrygende succes, men anlægsudgifterne for et landsdækkende maglev-tognet vil være så store, at billetpriserne ved en ren brugerfinansiering vil gøre en rejse til en eksklusiv affære, forbeholdt de allerrigeste. Det ville være en nationaløkonomisk katastrofe. Til gengæld vil udgiften give store besparelser på bygning og vedligeholdelse af det danske motorvejs og jernbanenet, på grund af den store trafikmængde der bliver flyttet over på maglev-nettet.

Da maglevtogets gnidningsløse svæv i skinnernes magnetfelter minimerer det fysiske slid og holder brændstofudgifterne på et minimum, er et maglevnet dyrere at anlægge, men billigere at drive og vedligeholde, end normal jernbanedrift. Med en dobbeltsporet bane har det også en næsten uudtømmelig kapacitet. Den ønskede øgning i landets samlede fysisk-økonomiske tæthed, og den fulde samfundøkonomiske gevinst ved at flytte transport fra landevejene over på maglevnettet, opnås kun, hvis en stor del af befolkningen benytter det nye transportnet. Det sikres bedst gennem at holde billetpriserne attraktivt lave og gøre maglevnettet til den mest benyttede og foretrukne transportform. Hvem ville køre i bil fra Århus til København, hvis man for 150 kr. kunne være der på 25 minutter med maglevtoget?

Når vi så har vist vejen for vores for nærværende lidt træge naboer, kan vi få etableret et europæisk net, der vil gøre det muligt at rejse til andre europæiske storbyer hurtigere og mere bekvemt end der finder sted med fly i dag. Med en Helsingør-Helsingborg-tunnel og nogle få stop undervejs, vil de 560 km til Stockholm kunne tilbagelægges på 1 time og 15 minutter. Med stop i Göteborg bliver rejsetiden for de 530 km til Oslo endda en smule kortere, måske 1 time og 10 minutter. Til Hamborg over en Femern Bælt-forbindelse vil de 310 km kunne tilbagelægges på bare 40 minutter, og skal man i stedet til Berlin, bliver den samlede strækning godt 500 km, og rejsetiden fra centrum til centrum bare lidt over en time.

Schiller Instituttets forslag fra juli 2006 med alle de relevante internationale forbindelser kan se på http://www.schillerinstitut.dk/Kampagneavis_1_juli_2006/landbro.html.

Med Venlig Hilsen

Tom Gillesberg
Formand, Schiller Instituttet i Danmark