

## Tale af Tom Gillesberg til Folketingets Trafikudvalg den 12. april 2007

Goddag, jeg er Tom Gillesberg, formand for Schiller Institutet i Danmark.

Først vil jeg gerne takke Trafikudvalget for at modtage vor delegation med så kort varsel<sup>1</sup>.

I sommeren 2006 udsendte Schiller Institutet en kampagneavis i 50.000 eksemplarer<sup>2</sup>, hvor vi foreslog etableringen af en magnetsvævetoglinje mellem København og Århus over Kattegat, der kunne reducere rejsetiden mellem Danmarks to største byer til 25 minutter. Det burde være første del af et dansk hurtigtognet. For et par uger siden fik forslaget så en del pressedækning<sup>3</sup>.

*Et sådant dansk magnetsvævetognet bør være med i Infrastrukturkommissionens og Folketingets planer for den fremtidige danske infrastruktur, og vi er derfor her i dag for at opfordre Trafikudvalget til at bestille et officielt studie om sagen.*

Et dansk magnettognet vil senere hen blive koblet på et internationalt net, der med tiden vil dække Europa fra nord til syd og række hele vejen over til Asiens østkyst, som foreslået af den amerikanske økonom Lyndon LaRouche under navnet Den eurasiske Landbro. Magnetsvævetog er allerede nu i daglig drift mellem Shanghai og Shanghai lufthavn, med en tophastighed på 431 km/t<sup>4</sup>.

### **Magnetsvævetoglinjen Århus-København over Kattegat bør etableres nu fordi:**

1) Reduceres rejsetiden mellem Danmarks to største byer til 25-40 minutter, vil de blive et sammenhængende økonomisk væv, og gennem øgningen af befolkningstætheden kan vi høste store økonomiske fordele. Som Øresundsbroen allerede har vist gennem en integrering af Malmø og Skåne i hovedstadsområdets økonomiske liv. Effekten af at forbinde København og Århus vil blive langt større på det både det økonomiske område som på arbejds-, forsknings-, uddannelses-, sundheds- og kulturområdet. Trafikspringet efter Storebæltsbroen vil blive overgået mange gange med denne nye forbindelse. Forbindelsen bør efterfølgende forlænges til Aalborg og udvikle sig til et nationalt hurtigtognet.

2) Med et teknologispring til magnetsvævetog er toget hurtigere, lettere og billigere at benytte end bilen, og togtrafikken dermed for alvor konkurrencedygtig. Et maglevnet vil også - på grund af den høje hastighed - have en næsten ubegrænset kapacitet, der rækker langt ind i fremtiden. Magnetsvævetog har også et lavt energiforbrug til gavn for samfundsøkonomien.

3) Et europæisk maglevnet er hurtigere og mere samfundsøkonomisk end fly, og vil bringe os nærmere de andre europæiske byer. Maglevtoget er også velegnet til hurtig godstransport.

Skal den danske økonomiske aktivitet og dens fleksibilitet opgraderes gennem denne nye teknologi, bliver det ikke gennem brugerbetaling, men gennem at statens investeringsbudget udvides til at finansiere bygningen af nettet, som staten tidligere betalte for opbygningen af den eksisterende danske infrastruktur. Dette vigtige aspekt af infrastrukturobygning har den amerikanske økonom Lyndon LaRouche beskrevet som nødvendigheden af et statsligt investeringsbudget i et skrift til Den amerikanske Kongres med titlen: "Hvad kongressen må lære: Investeringsbudgettets glemte kunst"<sup>5</sup>.

Statslige investeringer i denne type af grundlæggende økonomiske infrastruktur vil vende mangfoldigt tilbage i løbet af de næste 50 år, pga. den øgede økonomiske aktivitet, mobilitet og produktivitet der skabes i økonomien. Ved en simpel brugerbetaling bliver billetprisen for høj og de gavnlige samfundsøkonomiske effekter udebliver.

På kort sigt virker det som vanvid, at bruge så mange statslige penge på projektet, men på lang sigt (30-50 år) er det vanvid ikke at gøre det. Og jo før vi bygger det, jo før får vi de positive effekter.

Samtidigt er investeringer i grundlæggende økonomisk infrastruktur det bedste modsvar til den nuværende truende økonomiske afmatning og internationale økonomiske krise forårsaget af bristende bolig- og spekulationsbobler – både danske og internationale.

Selv om dette er en del af den fremtidige europæiske infrastruktur (og gør brug af en tysk designet teknologi), kan vi ligesom med Femern Bælt-forbindelsen ikke vente på et tysk initiativ. Den fremtidsoptimisme, der er resultatet af vore positive erfaringer med store infrastrukturprojekter her i Danmark, gør, at vi kan gå foran, og så senere få tyskerne med. Både når det gælder bygningen af Femern Bælt-forbindelsen og et magnettognet<sup>6</sup>.

I Asien venter man ikke på Europa. Kina har allerede bygget en maglevlinje og Rusland, Kina og Indien har påbegyndt et tæt økonomisk, teknologisk og videnskabeligt samarbejde. De er allerede i gang med at designe nye typer kernekraftværker og lignende avancerede projekter. Rusland og Kina samarbejder nu om at sende rumsonder til Mars og diskuterer sågar en bemandedt rejse til Månen.

Hvis Danmark og Europa skal spille en ledende rolle i fremtiden, må vi lave de teknologispring nu, der gennem videnskabeligt og teknologisk fremskridt skaber øget velstand i fremtiden.

Tak for ordet.

---

<sup>1</sup> Bilag: Schiller Instituttets henvendelse til Folketingets Trafikudvalg og Infrastrukturkommissionen 21. marts 2007

<sup>2</sup> Bilag: "Danmark og Den eurasiske Landbro" af Poul E. Rasmussen, Schiller Instituttets Kampagneavis nr. 1, juli 2006

<sup>3</sup> Bilag: Jyllands-Postens netavis og JP Århus, Berlingske Tidende, Ingeniørens netavis ing.dk, TV2/Nords hjemmeside m.m.

<sup>4</sup> Bilag "Shanghai Maglev Transrapid Technology", Siemens AG 2001, samt de to videoklip

<sup>5</sup> Bilag: "What Congress needs to learn: The lost art of Capital Budget" af Lyndon LaRouche

<sup>6</sup> Bilag: "Danmarks fremtidige rolle i verden: Fra Korsfarer til Brobygger" af Tom Gillesberg, Schiller Instituttets Kampagneavis nr. 2, december 2006