

*Dette indlæg af Tom Gillesberg, formand for Schiller Institutet i Danmark, blev bragt i Jyllands-Posten den 30. juli 2007 under overskriften: **Broerne er grundlaget for de næste 50 års infrastruktur**. Artiklen, som den blev bragt i Jyllands-Posten, kan læses på: www.jp.dk/arkiv/?id=1024923.*

Kattegat-forbindelsen er grundlaget for de næste 50 års infrastruktur

I en interessant artikel i Jyllands-Posten den 15. juli om den danske trafikprop kunne man læse, at de sidste 70 års danske infrastrukturpolitik i princippet har bestået i at færdiggøre og supplere den gamle infrastrukturplan om etableringen af Det store H fra 1936. Bid for bid er Det store Motorvejs-H blevet bygget, og parallelt er jernbanen så blevet opgraderet og forbedret en smule.

Den opgave infrastrukturkommissionen og de danske politikere nu står overfor, er at beslutte den overordnede visionære plan, som kan ligge til grund for udviklingen de næste 50 år. En grundstruktur man bid for bid kan færdiggøre og bygge videre på. Derfor er det vigtigt at vælge det rette fundament. Det bør være en situation om godt ti år, hvor Storebæltsbroen og Øresundsbroen er blevet suppleret af en række nye broer: Kattegat-forbindelsen, Femern Bælt-broen og en bro mellem Helsingør og Helsingborg.

Disse tre projekter, der under alle omstændigheder skal bygges, må på plads så hurtigt som muligt, så vi kan planlægge de kommende infrastrukturinvesteringer efter dem. Samtidig skal der etableres en helt ny jernbaneforbindelse mellem Århus og København via en kommende Kattegat-forbindelse, og dermed har vi fået en enestående historisk chance til at få etableret den første del af et nyt dansk højhastighedstognet: En magnettogforbindelse mellem Århus og København, der med 500-600 km/t i timen er i stand til at tilbagelægge strækningen mellem Danmarks to metropoler på 25 minutter og udkonkurrere bilen som det foretrukne transportmiddel. Derefter bygges magnettogetnet selvfølgelig videre både nationalt og internationalt, og efterhånden kan det også spille en voksende rolle i forbindelse med godstransport. Vi kommer til at blive først med det nye frem for at være sidst med det gamle!

Selv om vi dermed slipper vi for at bruge formuer på at forsøge at transformere et forældet dansk jernbanenet til et hurtigtognet, der alligevel skal erstattes af et magnettogetnet i de kommende årtier, kommer vi alligevel til at bruge anselige beløb på at få vores nuværende jernbanenet til at fungere ved siden af investeringer i vejnet

og magnettoget. Der er, som det gælder resten af vores infrastruktur, mange års systematiske underinvesteringer at råde bod på. Derfor skal vi heller ikke lade os skræmme ved tanken om, at vi nok kommer til at tredoble de årlige beløb vi afsætter her i Danmark til nyinvesteringer og vedligeholdelse af infrastrukturen i forhold til de sidste to årtier. Det er penge der er godt givet ud og som resulterer i en øget produktivitet og værdiskabelse i den danske økonomi. Så skal de nok komme tilbage igen med renter og renters rente.

Planlægningen af alle de øvrige investeringer i nationale og lokale infrastrukturprojekter må allerede nu planlægges til at passe ind i dette kommende netværk af motorveje og magnettoget, som etableres i forbindelse med de nye broer over Kattegat, Femern Bælt og Øresund. Som Jyllands-Posten så rigtigt skrev i en nylig leder, drejer det sig om at udvise rettidig omhu. Kattegat-forbindelsen med etableringen af et dansk højhastighedstog er ikke blot et tilfældigt punkt på en liste af ønskværdige fremtidsprojekter. Det bliver selve omdrejningspunktet for de næste 50 års danske infrastrukturpolitik og må derfor være udgangspunktet for det arbejde Infrastrukturkommissionen og folketinget går i gang med efter sommeren.