

Side 1-10 fra Center for Alternativ Samfundsanalysens (CASA) rapport:
Øresundsforbindelser, maj 1991

Sammenfatning

Aftalen – såvel mellem partierne K, V, S og CD som mellem den danske og den svenske regering – om etablering af en fast forbindelse over Øresund er blevet til under to forudsætninger:

- 1) at der kun foreligger to realistiske alternativer, nemlig en kombineret bil- og togforbindelse i form af en bro og så fortsat færgefart
- 2) at den kombinerede forbindelse medfører en nettoforbedring af miljøet i hovedstaden.

CASA påviser i nærværende projekt, at ingen af disse forudsætninger holder. Metoden har været at tage udgangspunkt i det omfattende bilagsmateriale, der ligger til grund for rapporten »Miljø Øresund 1991«, samt tidligere rapporter om faste Øresundsforbindelser.

Der findes et tredje alternativ, nemlig en boret tunnel til tog med mulighed for biloverførsel. Dette er blevet afvist ud fra økonomiske argumenter, men ved nærmere granskning viser det sig, at det, der er blevet afvist konkret, er en ren togtunnel uden mulighed for at overføre biler. Det blev nemlig afvist af de svenske jernbaner med det argument, at en tunnel skulle finansieres af jernbanerne alene, uden mulighed for at lade bilisterne deltage i betalingen. Men denne mulighed eksisterer netop ved en biltogsløsning.

Økonomien i en sådan tunnel vil blive betydelig bedre, fordi anlægsinvesteringen er væsentligt lavere. Tunnel inklusiv biltog (rullende materiel) og terminal på dansk side vil koste skønsmæssigt 8,5 mia. kr., hvor broen fra kyst til kyst skønnes at ville koste 11,6 mia. kr.

Ved et forrentningskrav på 5 procent (som der regnes med i anlægsloven) vil en boret tunnel med biltog i modsætning til KM 4.2 løsningen, kunne give tilstrækkeligt overskud til også at dække udgifterne til landanlæggene.

Biltoget er teknisk og økonomisk muligt

I kapitel 1 påvises, at det er teknisk og økonomisk muligt at anlægge en boret togtunnel under Øresund. Denne tunnel kan også anvendes til biltog. En biltogsterminal er tidligere af DSB beregnet at fylde 38 ha, men det var med en påtænkt placering på et sted med rigelig plads. Terminalen vil sandsynligvis kunne presses sammen til 25-30 ha. Den kan placeres på en del af det areal (250 ha) syd for Bellacentret, som allerede er udlagt til byzone, og som i øjeblikket diskuteres anvendt til en Ørestad. En anden mulighed vil være af flytte terminalen vestpå til det sted, hvor den projekterede jernbane skal krydse den nuværende Amagermotorvej. Hvad angår arealbehovet kan man til sammenligning se på, at den sparede motorvej gennem Tårnby ville optage ca. 23 ha.

Det vil være muligt at fortsætte den borede tunnel under land helt til terminalen ved Bellacentret. Dermed vil den slet ikke få negative miljøeffekter for beboerne i Tårnby. En billigere og simplere løsning vil være »cut and cover« metoden. Dvs. at man graver en rende til banelinjen og til sidst overdækker denne. I så fald skal der tillige ske ekspropriationer, men i langt mindre omfang end ved den kombinerede forbindelse, hvor man skal lægge en bred trafikkorridor med både bane og motorvej gennem Tårnby. Samtidig vil det være uhyre vanskeligt at overdække motorvejen, fordi der skal sikres god ventilation på grund af biludstødningen. Dette er ikke nødvendigt til tog, hvilket kan ses af, at man vil lade togene køre gennem en 8 km lang tunnel under Storebælt. En stor del af togene vil være eltog.

En togtunnel vil give en væsentlig tidsbesparelse i forhold til fortsat færgefart. En enkel biltogsløsning med biltog i én etage kan udformes med en kapacitet på ca. 20.000 biler pr. døgn, eller 7,3 mio. biler pr. år, selv om der tages hen-