

I Danmark er der ikke mulighed for at medtage biler fra terminaler i landet. Det er dog forudsat, at der kan indsættes 1-2 biltog i døgnet over Øresundsforbindelsen, når den åbner i 1999.

Arealbehov for en bilterminal

I DSB's projekt for biltogsterminaler ved Storebælt fra januar 1985 var der udlagt 38 ha til terminaler ved hver landside. Disse udlæg planlagdes under indtryk af rigelige arealressourcer.

I Storkøbenhavn er arealknapheden større, og arealerne for eksempel på Amager er følsomme for de påvirkninger, som et stort anlægsarbejde som en biltogsterminal vil give. Der vil derfor være interesse for at rationalisere udnyttelsen af en terminal, så den ikke fylder mere end højest nødvendigt. Dette vil også være muligt, idet blandt andet opmarchbåsene kan placeres på nogle af jernbanens spildarealer. Endelig vil dele af baneanlægget kunne graves ned og overdækkes. Et terminalanlæg med samme kapacitet som Storebæltsterminalerne og med et arealforbrug på 25-30 ha er ikke urealistisk.

Placeringsmuligheder for en bilterminal

Der er flere muligheder for placering af biltogsterminaler i Storkøbenhavn. Her skal peges på arealerne enten syd for Bella Center eller på sydsiden af den projekterede jernbane (se figur 2) som de mest egnede, når trafikale hensyn, miljøhensyn, økonomi med videre tages i betragtning.

Som hovedalternativ foreslås den danske biltogsterminal placeret sydvest for Bella Center eller på sydsiden af den projekterede jernbane, se figur 2.

Bella Center-arealerne er ikke den eneste mulighed. Der kan være interesse for *alternative og supplerende muligheder*, således at der bliver flere biltogsterminaler i Storkøbenhavn. Derved vil det kunne undgås, at alle biler, som skal benytte terminalen, skal køre til Amager. Fra vestegnen kan det være hensigtsmæssigt at få opsamlet bilerne for eksempel i Høje Tåstrup.

Imidlertid vil flere terminalanlæg betyde, at frekvensen for biltog (antal biltog pr. time) vil blive mindre ved de enkelte terminaler. Dette

kan være uheldigt for trafikanternes ventetider. Desuden er tilkørselsforholdene med de allerede etablerede vejforbindelser til Amager syd og vestfra forholdsvis gode.

Det foreslås derfor, at der kun etableres supplerende terminaler, hvis der bliver tale om meget store trafikstrømme, hvorved der både kan opretholdes en høj frekvens for terminalen ved Bella Center og samtidig køres biltog fra andre terminaler.

Høje Tåstrup er en anden oplagt mulighed for en biltogsterminal. DSB har jævnligt haft planer om etablering af en biltogsterminal i forbindelse med en ny godsterminal i Høje Tåstrup. De arealmæssige reservationer ligger klar i kommuneplanen for Høje Tåstrup (40 ha).

1.3. Anlægsøkonomi

Anlægsøkonomien for en biltogstunnel er beregnet af E. Milling Nielsen for CASA og tager udgangspunkt i tunnelpriserne for Storebælt. Her koster 8 km boret jernbanetunnel ca. 3,1 mia. kr. (licitationspris).

Erfaringerne fra den borede tunnel under den Engelske Kanal og Storebælt viser, at startudgifterne er meget høje (indretning af arbejdsplads, elementfabrik, indkøb af boremaskiner, indkøring m.m.).

Hvis man forsigtigt skønner, at startudgiften til tunnelen under Storebælt er ca. 700 mio. kr., heraf 500 mio. kr. til indkøb af 4 boremaskiner à 125 mio. kr., bliver udgiften til selve borearbejdet $3,1 \text{ mia. kr.} \div 0,7 \text{ mia. kr.} = 2,4 \text{ mia. kr.}$ Det vil sige 300 mio. kr. pr. kilometer for den 8 km lange tunnel.

Hvis man regner med samme priser for en 18 km lang Øresundstunnel, bliver anlægssummen $700 \text{ mio. kr.} + 18 \text{ km} \times 300 \text{ mio. kr.} = 6,1 \text{ mia. kr.}$ Investeringen i biltogsterminaler og rullende materiel vil ifølge DSB være ca. 1,5 mia. kr. i dagens priser. Det vil sige i alt ca. 7,6 mia. kr.

De mange forsinkelser med borearbejdet ved Storebæltsforbindelsen antyder, at disse priser kan være for lavt sat. Omvendt kan den kalkfyldte undergrund være et mere egnet materiale at bore i, hvilket kan gøre arbejdet billigere. Som sikkerhedsmargen tillægges anlægsprisen i det følgende godt 10 pct. og bliver således i runde tal 8,5 mia. kr.