

Med hensyn til driftsøkonomien henvises til rapportens kapitel 2 (afsnit 2.3), hvor der foretages en sammenligning mellem økonomien ved en broforbindelse og en biltogsforbindelse.

1.4. Kapacitet

Jernbanen

Ifølge DSB er mindste togfølge (interval) for almindelige tog 2,5 min. med de eksisterende signal- og sikringsanlæg. (S-banen har dog en togfølge der kun er på 2 min. i myldretiden). Det betyder, at der kan afsendes 24 tog pr. time i hver retning ($24 \times 2,5 \text{ minut} = 60 \text{ min.}$). Afsendes 12 biltog pr. time, bliver der altså plads til 12 almindelige tog pr. time.

Det kan forudses at fremtiden vil bringe signal- og sikringsanlæg, der tillader kortere inter-

valler mellem togene. Beregningerne i denne rapport er derfor holdt på den sikre side ved, at regne med en togfølge på 2,5 min., når en tunnel kan indvies (omkring år 2000).

Biltoget

Biltogsterminalerne udformes som terminalerne i DSB's projekt fra januar 1985 til en biltogsforbindelse (med biltog i én etage) over Storebælt, se figur 3. Heraf fremgår, at der hvert 10. minut kan afsendes et personbiltog, hvilket giver 3.960 meter bilplads pr. time. Med samme interval kan afsendes lastbiltog, hvilket giver 1.920 meter bilplads pr. time. Der kan dermed i alt afsendes 12 biltog pr. time. Den samlede bilplads pr. time bliver altså $3.960 \text{ meter} + 1.920 \text{ meter} = 5.880 \text{ meter}$.