

To af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes besvarelse heraf**Spørgsmål 12:**

Udvalget anmoder om en analyse af de økonomiske oplysninger i vedlagte tidsskrift fra CASA nr. 3, 1991, vedrørende Øresundsbroen.

Svar:

CASA konkluderer i tidsskrift nr. 3 om Øresundsforbindelsen, at en jernbanetunnel med biltog er billigere og mere rentabel end den i lovforslaget indeholdte kombinerede vej- og baneforbindelse, og at en biltogsforbindelse vil kunne brugerfinansieres.

CASA's udgangspunkt er, at en jernbanetunnel med biltogsterminaler vil koste 8,5 mia. kr. CASA henviser her til beregninger foretaget af ingeniør E. Milling Nielsen fra A/S Storebæltsforbindelsen.

Jeg skal først bemærke, at A/S Storebæltsforbindelsen over for mig har oplyst, at man ikke har kendskab til ingeniør E. Milling Nielsen, og at de omtalte beregninger ikke hidrører fra selskabet.

En biltogsløsning mellem København og Malmø blev grundigt undersøgt i Øresundsrapporten fra 1978. Denne undersøgelse viste, at biltogsløsningen havde en ringere rentabilitet end en kombineret vej- og baneforbindelse mellem København og Malmø og også ringere end en løsning med en vejforbindelse mellem København og Malmø og en bane mellem Helsingør og Helsingborg.

Siden er biltogsløsningen ikke blevet undersøgt nærmere på Øresund. Men en boret jernbanetunnel blev undersøgt i 1989-rapporten om Øresundsforbindelsen.

Med udgangspunkt i beregningerne i 1989-rapporten og i de seneste erfaringer fra tunnelbyggeriet på Storebælt og Kanalen kan der opstilles følgende anlægsoverslag i 1990-prisniveau:

Omkostningerne ved anlæg af en boret jernbanetunnel fra kyst til kyst er vurderet til 8,0 mia. kr. Beløbet omfatter en dobbeltsporet

jernbane og en mindre servicetunnel, men ikke en jernbane forberedt til biltog, som kræver en større tunneldiameter. En forøgelse af tunneldiameterne fra 7,2 til 7,7 m vil give meromkostninger på 1,5 mia. kr.

Hertil kommer de nødvendige terminalanlæg og biltogsmateriel. Omkostningerne til terminalanlæg og biltogsmateriel kan skønnes ud fra erfaringerne fra Kanaltunnelen. Disse erfaringer er nyere og bygger på et projekt, der er under gennemførelse, og må derfor betragtes som mere realistiske end den gamle Storebæltsrapport, som CASA henviser til. Med korrektion for, at der vil være tale om et meget mindre anlæg ved Øresund end ved Kanaltunnelen, vurderes terminalanlægget ved Øresund at koste 5 mia. kr. og biltogsmateriellet 3,5 mia. kr. Heri er det ikke taget i betragtning, at hvis terminalen etableres syd for Bellacentret, som foreslået af CASA, ville dette indebære tab af byggemulighederne på Ørestadsarealerne, idet dette projekt i givet fald vanskeligt ville kunne realiseres. Etableres terminalen i stedet på det fredede Vestamager, måtte fredningen i givet fald ophæves.

Biltogsforbindelsen vil således for kyst-kyst-anlægget inkl. terminaler og biltogsmateriel koste 18,0 mia. kr. mod 11,7 mia. kr. for den kombinerede forbindelses kyst-kystanlæg.

Hertil kommer, at de danske landanlæg vil blive dyrere. Banestrækningen fra Kastrup til Vestamager vil næppe have kapacitet nok både til den forudsatte person- og godstrafik og til biltogene. Der kan derfor blive behov for at etablere ekstra spor over Amager. Dette vil give større indgreb igennem Tårnby og vil betyde væsentlige fordyrelser af landanlægget i forhold til det i lovforslaget indeholdte anlæg.

Forudsættes det, at Tårnbymotorvejen, der i lovforslaget er vurderet at koste 0,6 mia. kr., kun føres til biltogsterminalen og ikke videre gennem Tårnby, vil dette naturligvis gøre anlægget smallere gennem Tårnby, men der vil