

Spm. nr. S 567

Til *trafikministeren* (17/5 91) af:

Gade (SF):

»Arbejder den danske regering for at etablere et biltogssystem i Danmark (både op gennem Jylland og til København), der kobler os på biltogssystemet, der i dag starter i Hamburg?«

Begrundelse

Det forekommer spørgeren indlysende, at den planlagte elektrificering af jernbanedriften fra Odense til grænsen og videre til Hamburg skal følges op med beslutninger om, at biltogsløsninger skal tilbydes for transporten gennem Danmark og til Hamburg. Sådanne beslutninger bør allerede hurtigt kunne tages og sættes i værk inden for en kortere årrække.

Svar (28/5 91):

Trafikministeren (Ikast):

Jeg kan oplyse, at DSB har igangsat indledende undersøgelser af muligheden for at forlænge de biltog op i Jylland, som i dag udgår fra Hamburg.

Undersøgelserne vil omfatte det markedsmæssige behov, og hvor langt der i givet fald er økonomisk basis for at udstrække systemet.

Spm. nr. S 568

Til *trafikministeren* (17/5 91) af:

Gade (SF):

»Hvad er regeringens kommentarer til beregningerne foretaget af analyseinstituttet Casa, der viser, at en boret jernbanetunnel med biltog vil være en økonomisk betydelig bedre løsning end regeringens forslag om en kombineret forbindelse over Øresund?«

Begrundelse

Ifølge analyseinstituttet Casa vil en boret jernbanetunnel være en meget bedre økonomisk investering end den af regeringen foreslåede kombinerede forbindelse over Øresund. Casa har udregnet en anlægspris, der bliver 3,2 mia. kr. billigere for den borede tunnel med biltog. Da det uimodsagt af alle samtidig er den miljømæssigt rigtige løsning, ønsker spørgeren regeringens vurdering af de fremlagte bereg-

ninger. Da regeringen ikke endnu har ønsket at fremlægge alternative løsninger som den nævnte, er det endnu mere påkrævet, at regeringen forholder sig seriøst til det fremlagte alternativ.

Svar (29/5 91):

Trafikministeren (Ikast):

Udgangspunktet for Casas beregninger er en anlægsudgift for en jernbanetunnel med biltogsterminaler på 8,5 mia. kr. Dette anlægsoverslag ligger væsentligt under det overslag, der kan opstilles med udgangspunkt i 1989-rapporten om Øresundsforbindelsen og erfaringerne fra Storebælt og Eurotunnelen.

Omkostningerne ved anlæg af en boret jernbanetunnel fra kyst til kyst skønnes 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 tunneldiameteren 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 Storebælt-rapport, 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 etableredes 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. Etableredes terminalen i stedet på det fredede Vestamager, måtte fredningen i givet fald ophæves.

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

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 godstogstrafik og til biltogene. Der kan derfor blive behov for at etablere ekstra spor over Amager. Dette vil give