

Som det vil ses af tabellen, er benefit-cost forholdet for biltogsforbindelsen 5,2 under forudsætning af opretholdelse af nuværende takstniveau, hvilket langt overgår benefit-cost forholdet for de øvrige alternativer.

Også under forudsætning af et takstniveau på halvdelen af de nuværende færgetakster (takst 2) vil benefit-cost forholdet for biltogstunnelen samt en supplerende vejforbindelse i 1995 være højere end for de øvrige forbindelser.

I en supplerende beregning har udvalget udregnet størrelsen af den samfundsøkonomiske forrentning i første år efter anlæggenes færdiggørelse, dvs. en beregning af summen af de direkte trafikantfordele og nettobesparelsen i drifts- og anlægsomkostninger i forhold til den foretagne nettoinvestering.

Disse beregninger viser en forrentning i 1980 på 12 pct. for den kombinerede vejbroforbindelse og en forrentning på 34 pct. for biltogsforbindelsen. Ved beregningerne er takst 1 lagt til grund.

Modstandere af tunnelprojektet anfører normalt den indvending, at biltogstrafik vil give den samme ophobning i spidsbelastningstider som færgefart. Det er rigtigt, at overførelstiden principielt er sammensat af 3 komponenter, nemlig: en terminaltid ved afgang, som er tiden fra bilistens ankomst til terminalen indtil biltogets afgang, dernæst selve køretiden mellem terminalerne og endelig den tid, der medgår til frakørsel regnet fra biltogets stop indtil udkørslen på motorvej. Den samlede gennemsnitlige overførelstid for bilerne via tunnel er svarende hertil:

Gennemsnitlig terminaltid ved afgang . . . . .	7½ min.
Køretid mellem terminalerne . . . . .	14 -
Gennemsnitlig frakørselstid ved ankomst . . . . .	2½ -
	<hr/>
	24 min.

Ved en tunnels åbning vil der kunne afsendes tog hvert 15. minut. Det er det, der giver den ovenfor nævnte ventetid ved afgang på 7½ minut. Ved større trafikpres bliver intervallerne mindre end 15 minutter, men da fordelingen af trafikken samtidig vil tage mere tid, beregnes ventetiden fortsat til

7½ minut. Tømningstid for et helt fyldt biltog er på grundlag af foretagne undersøgelser beregnet til 3¾ min. regnet fra det tidspunkt, da toget er standset, og til den sidste bil kører ud på perronen. Gennemsnitlig vil det tage en bilist knap 2 min. at forlade biltoget.

Af de foretagne beregninger fremgår det, at der vil være tale om en gennemsnitlig overfartstid på 24 min. med biltog, mens den gennemsnitlige kørselstid på motorvejsforbindelse over Storebælt vil være 14 min. for personbiler og 19 min. for lastbiler. Dette forudsætter dog, at trafikken over en vejbro vil kunne opretholde en gennemsnitshastighed svarende til den, der gælder for den egentlige motorvejstrafik. Dette vil næppe kunne fastholdes dels af klimatiske grunde, dels af trafikikkerhedsmæssige grunde, hvorfor de sammenlignende tider må korrigeres i forhold til en hastighedsbegrænsning over broen, som bør ligge væsentligt under de gennemsnitshastigheder, der ellers gælder for motorveje.

I moderne trafik spiller sikkerheden en overvældende stor rolle. Der kan ikke være tvivl om, at sikkerheden er størst i en tunnelforbindelse, idet denne kan se helt bort fra afbrydelser foranlediget af skibskollisioner og er upåvirket af almindeligt vejrlig. Medens en vejforbindelse må tage højde for kraftig sidevindspåvirkning og deraf følgende trafikal usikkerhed, som næppe vil kunne afværges fuldstændig af læafskærmning, vil en tunneltrafik baseret på faste afgangstider på et minimalt og et maksimalt tal af gennemgående trafik + biltogs-trafikken til de mindste enkeltheder sikkerhedsmæssigt kunne styres af et computersystem. Dette vil give en langt større sikkerhed, end man ellers kan opnå.

Den risiko, der er forbundet med kollisionsmulighederne, bør undersøges meget nøje, når det gælder broprojektet. Selv om man har taget hensyn til den maksimale belastning, brokonstruktionen kan tåle, og stort set er kommet til det resultat, at sideværtsskollisioner ikke medfører skader, som påvirker trafikken på broen, bør man tage i betragtning, at der fra England foreligger eksempler på, hvorledes kollisioner har medført dybtgående forstyrrelser i det fastlagte trafikmønster. Det gælder Chesapeake Bridge, som er blevet lukket for al trafik i