

[Knud Damgaard.]

økonomiske grunde at vælge den billigste løsning. Men er det tilfældet? Spørgsmålet kan besvares med et klart nej. Der hersker nemlig stor usikkerhed om de prognoser, der kan opstilles for trafikudviklingen for tiden frem til omkring århundredskiftet. Ingen kan med rimelig sikkerhed sige noget bestemt om trafikintensiteten om 30 år, og der er væsentlige usikkerhedsmomenter med hensyn til, hvordan trafikens sammensætning vil eller skal være i fremtiden. Hvorledes vil f. eks. de bekymringer, man gør sig om oliesituationen, påvirke trafikmønsteret? Fortsat forøgelse af industriudviklingen i vor del af verden kombineret med en øget udvikling af industri i udviklingslandene samt koncentrationen af de største olievarer i et enkelt geografisk område kan samlet påvirke både det antal år, oliereserverne rækker til, de priser, hvortil den vil blive forhandlet, og dermed lige så klart de formål, hvortil vi har mulighed for og råd til at anvende den i fremtiden. Det kan derfor med stor sikkerhed siges, at vor del af verden af miljø- og ressourcemæssige grunde i øget udstrækning nødvendigvis må satse på den kollektive trafik. Det vil derfor være forkert ved valg af den faste forbindelse at fastslå mulighederne for trafikudbygningen til omkring århundredskiftet, men vi vil i virkeligheden fastlåse os til den nuværende trafiksammensætning, hvis vi vælger broløsningen.

Dertil kommer, at det for længst er fastslået, at tunnelloøsningen er den samfundsøkonomisk mest rentable. Den er den mindst kapitalkrævende, hvorfor den også i anlægsperioden er til mindst belastning for den samfundsøkonomiske balance.

Et af argumenterne, som har været fremført imod denne løsning, er, at dens maksimale kapacitet skulle være nået allerede i 1995, og der er i den forbindelse henvist til betænkning nr. 508 af 1968. Der kan anføres flere synspunkter om dette. Det afhænger for det første af den takstpolitik, man vil anlægge, men for det andet er det i virkeligheden i langt højere grad betinget af det tekniske signal- og sikkerhedsudstyr, som vil blive indbygget i tunnelloøsningen. Den maksimale kapacitet, som er anført i Jespersen-rapporten, er baseret på en toghyppighed med intervaller på 2½ minut. I de be-

regninger, der er kommet frem om den engelsk-franske tunnel under Kanalen, fastslås det, at man kan køre med endnu kortere intervaller, og at man er indstillet på at indrette signal- og sikringssystemerne derefter fra starten. Hvis disse beregninger holder, og der er næppe grund til at tro andet, vil den maksimale kapacitet, selv om trafiksammensætningen skulle være uberørt af forsøg på at lede trafikken i en kollektiv retning, først blive nået på et meget senere tidspunkt end angivet i Jespersen-rapporten.

Sikkerhedsprincipper har også været omtalt i denne forbindelse. Der er ikke tvivl om, at en togtrafik, som vil kunne styres helt og aldeles af et moderne computerudstyr, giver den maksimale sikkerhed, som overhovedet kan opnås. Over for det står den usikkerhed, der knytter sig til en broskæbne i et stærkt befærdet internationalt farvand, hvor store tankskibe ved frontale sammenstød vil kunne forårsage betydelige ulykker med alvorlige trafikstandsninger på broen. Rapporter fra Chesapeake Bridge ved indsejlingen til Baltimore, som vi bl. a. har hørt om med eksempler fra det engelske miljøministerium, taler i den forbindelse for sig selv. Det har i England været et fremherskende argument for valget af tunnelloøsningen under Kanalen. Jeg er overbevist om, at de kollisionsteorier, der fremsættes andre steder, meget, meget stærkt overgår den beskedne kollisionstrussel, som hr. Stæhr Johansen nævnte med u-båden, som kunne støde på tunnelanlægget. Det er vist usædvanligt, at u-bådene går så tæt på havbunden, som der i dette tilfælde måtte være tale om.

De folk, der siger, at der stadig væk vil være tidsmæssige gener forbundet med en tunnelloøsning, glemmer, at der stort set ingen forskel bliver på den tid, det tager at køre over en bro, og den tid, det tager at vente på, blive kørt om bord i og med bil blive transporteret i tog gennem tunnelen og køre fra toget igen på den anden side. I Jespersen-rapporten er der ganske vist anført en tidsforskel på 5-10 minutter for henholdsvis person- og lastvogne, men dette forudsætter, at man kan opretholde fri hastighed på broen. Det er betinget af, at man kan opretholde en gennemsnitshastighed på 90 km, hvilket vel i praksis normalt svarer til en 110-115 km i timen, hvad man nok