

kononomisk betragtning. Imidlertid har regeringen ved siden af disse betragtninger, som man fuldt ud erkender er meget væsentlige, tillige ved sin afgørelse måttet lægge vægt på visse forhold, som ikke har indgået i udvalgets overvejelser. Det kommer herved ikke mindst i betragtning, at biltogsløsningen, der indebærer en total koncentration af den samlede jernbane- og biltrafik over bæltet på ét spor i hver retning, må anses for meget sårbar i situationer, hvor tekniske svigt i det rullende materiel, sikringsanlæg eller andre faste anlæg måtte opstå.

Det må videre antages, at det efter den sidste snes års debat om anlæg af en Storebæltsforbindelse i brede kredse ville synes mindre forståeligt, om der udføres en fast forbindelse over bæltet uden direkte adgang for biltrafikken. Teknisk udvalg har som grundlag for sine beregninger opstillet én prognose for biltrafikken over Storebælt, uafhængig af, hvilken teknisk løsning der måtte blive tale om. Man har med andre ord forudsat, at biltrafikken — under forudsætning af en given overførselsomkostning — bliver den samme, uanset om man har en fast forbindelse, hvor bilerne selv kan køre over, eller en løsning, hvor bilerne overføres med biltog. Det er fuldt forståeligt, at udvalget har gjort sådan, når henses til den meget beskedne forskel i overførselstiden for de to løsninger. På den anden side kan man ikke se bort fra, at en ikke uvæsentlig del af trafikanterne af flere forskellige grunde muligvis ville finde biltogsalternativet mindre tiltrækkende end et alternativ, hvor bilerne selv kan køre over bæltet. I samme grad som dette er tilfældet, bortfalder grundlaget for udvalgets forudsætninger om samme trafik over Storebælt i de to tilfælde, og dermed forskydes også grundlaget for udvalgets økonomiberegninger.

I regeringens valg er endelig indgået hensyntagen til det påkrævede i, at der nu træffes endelig beslutning om Storebæltsforbindelsens etablering, og det er regeringens vurdering — også på basis af det netop foran anførte — at lovforslagets løsning vil være bedst egnet til at samle så bred tilslutning til anlæggets iværksættelse som muligt.

Anlægget foreslås som nævnt udført som højbro over Østerrenden og lavbro over Vesterrenden. Allerede folkeretlige grunde nødvendiggør, at broen over Østerrenden udføres således, at principielt selv de største for tiden eksisterende skibe kan passere uhindret.

Om anlæggets udformning skal i øvrigt bemærkes, at der kun skabes tilfredsstillende forhold for jernbanetrafikken med et dobbeltspor. Vejbanen bør på basis af de foreliggende trafikprognoser ikke dimensioneres med mindre end 6 vognbaner, hvorved fornøden kapacitet til dækning af trafikbehovet en rimelig tid frem må anses for tilvejebragt. Dette er endvidere i overensstemmelse med den kapacitet, som de tilsluttende motorvejsanlæg kan forventes at få indenfor et nærmere åremål.