

syn til perioder med spidslast. Dette er mere end der opereres med i prognoserne helt frem til år 2025. Kapaciteten vil kunne udvides yderligere ved indsættelse af to-etages tog. Endelig kan der peges på muligheden for en aflastningsterminal i Høje Tåstrup. De økonomiske beregninger viser, at både privatøkonomisk og samfundsøkonomisk vil der være klare fordele ved denne løsning.

Danmark er bagefter det øvrige Europa med indførelse af biltog. En biltogsforbindelse under Øresund vil svare godt til den trafikpolitiske udvikling i Europa. Den vil sammen med biltogsforbindelser under den Engelske Kanal og gennem Alperne kunne medvirke til at fremme togtrafikken frem for biltrafikken i overensstemmelse med tankerne bag Brundtlandrapporten.

De økonomiske forudsætninger for den kombinerede løsning har været genstand for heftig debat, og allerede inden regeringsaftalen var på plads, var prisen på broen steget med 3,9 mia. kr. i forhold til det man regnede med i de tidligere rapporter fra Øresundsudvalget.

Dermed blev det nødvendigt med et større antal biler for at få en acceptabel økonomi. Herved opstod den situation, at man forventede højere trafikmængder over broen ved vurderingen af økonomien i projektet end det man i »Miljø Øresund 1991« forudsatte ved beregning af konsekvenserne for luftforureningen. Først midt i maj 1991 er der fremkommet reviderede beregninger af luftforureningen, hvor højere trafikalt er indregnet.

I kapitel 2 er der foretaget en ny beregning af økonomien i broforbindelsen, der viser at det daglige antal køretøjer der passerer broen skal op på knap 12.000 (i stedet for de tidligere forudsatte knap 7.000 køretøjer) for at opnå den forventede forrentning af projektet. Altså en trafikforøgelse på over 70 pct.

I tilfælde af økonomiske problemer vil der fremover være flere muligheder for at øge indtægterne ved at øge trafikmængderne. Dette dokumenteres blandt andet af det svenske analyseinstitut Transek, der har beregnet at potentialet for trafik over en fast Øresundsforbindelse vil være over 30.000 biler i døgnet, hvis priserne for overfarten sænkes til under 40 kr. Dette vil samtidig give en forøget indtjening på ca. 30 pct. til broselskabet.

Luftforurening

På den baggrund vurderer CASA i rapportens kapitel 5 hvad de nye trafikforudsætninger vil betyde for luftforureningen i hovedstaden. Konklusionen er at i forhold til fortsat færgefart vil et scenarie hvor der indregnes 12.000 køretøjer ikke entydigt betyde en miljømæssig fordel for hovedstadsregionen. Således viser de nævnte beregninger fra maj 1991 en let stigning i udslip af kvælstofoxider, som er en af de vigtigste forureningskomponenter fra trafik, ved den kombinerede forbindelse sammenlignet med fortsat færgefart. For en del andre faktorer er der fortsat en forbedring. Men man kunne opnå de samme luftforureningsmæssige forbedringer ved i stedet at stille rimelige krav til færgefartens emissioner af luftforurenende stoffer, idet der i dag overhovedet ingen krav er.

Hvis der af økonomiske årsager (eller andre grunde) skulle ske en yderligere vækst i vejtrafikken over broen, vil broforbindelsen medføre en forværring af luftforureningsituationen i hovedstadsregionen. Lokalt langs trafikårene, der leder til broen, vil der kunne mærkes en betydelig forværring. Men det må også forventes, at der i tilfælde af lavere takster vil ske en kraftig vækst i pendlings-, indkøbs- og fornøjelses-ture, hvilket vil bringe en betydelig ekstra trafikmængde ind i de centrale byområder.

Heller ikke de allernyeste officielle beregninger af luftforureningskonsekvenserne ved KM 4.2 løsningen, som er offentliggjort i forbindelse med fremsættelse af anlægsloven, ændrer konklusionen. Kort kan CASA's indvendinger opsummeres som følger:

- Prognoserne for antallet af køretøjer over broen holder ikke, hvis prisen for passagen sænkes. I anlægsloven forudsættes overfartsprisen til at være på niveau med dagens færgetakster.
- Den forudsatte kørselsdistance for den nyskabte personbilstrafik på 48 km for hver passage af broen er formodentlig lavt sat.
- De forudsatte emissionsfaktorer for færger er for højt sat, idet der ikke engang forudsættes anvendt dagens teknik.

Endelig kan det konkluderes, at en biltogs-løsning i en boret tunnel luftforureningsmæssigt vil være mindre belastende for luftforurenings-situationen i hovedstadsregionen. Formentlig vil denne løsning medføre en vis om-lægning af landevejstrafik til banetransport,