

## Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

### I. Storstrømsbroen.

I Rigsdagssamlingerne i 1908—09, 1909—10, 1916—17 og 1917—18 blev der af Ministeren for offentlige Arbejder fremsat forskellige Lovforslag til Anlæg af en Jernbanebro over Storstrømmen, i hvilken Henseende henvises til Bemærkningerne til de paaældende Lovforslag.

Siden da er Interesserne for Tilvejebringelse af en Broforbindelse mellem Sjælland og Falster i meget væsentlig Grad forrykket som Følge af den stadig voksende Automobiltrafik. Der er saaledes i de seneste Aar med stedse større Vægt saavel fra visse Motororganisationers Side som fra førende Kredse inden for Handel og Industri slaaet til Lyd for at erstatte Færgeforbindelsen mellem Masnedø og Falster med et Broanlæg. Automobiltrafikken mellem Landsdelene er da ogsaa stadig stigende. I 1927—28 overførtes med Statsbanefærgerne paa Masnedøoverfarten ca. 7 500 Motorkøretøjer og dette Antal var fordoblet i 1930—31. I sidstnævnte Aar overførtes med de 3 bestaaende Færgeforbindelser mellem Sjælland og Falster ca. 45 000 Motorkøretøjer. Det kan i denne Forbindelse anføres, at samme Antal var naaet ved Lillebælt i 1924—25, og at Antallet her allerede i 1930—31 var vokset til ca. 100 000.

Hvad angaar Jernbanetrafikken, har saavel Antallet af overførte Personer som af Tons Gods, bortset fra Uregelmæssigheder i Krigs- og Efterkrigsaarene, været jævnt stigende. I de 28 Aar, der er forløbet siden Dampfærgeforbindelsen Gedser—Warnemünde aabnedes, er det aarlige Personantal, der passerer Storstrømmen, steget fra ca. 180 000 til ca. 420 000 og Tonsantallet fra ca. 110 000 til ca. 370 000. Brospørgsmaalet har derfor fremdeles Betydning for Statsbanerne i Konkurrencen om Trafikken saavel paa Udlandet som mellem Landsdelene, idet en Forbedring af Rejsehastigheden og Bekvemmeligheden vil bedre Statsbanernes Stilling i denne Konkurrence. Man har derfor paanytaget Sagen op til Overvejelse for at undersøge Muligheden for at gennemføre Broanlægget som en Fællesbro for Vej og Jernbane.

Der er i den Anledning i Aarene 1930—31 ved Statsbanernes Foranstaltning foretaget Forundersøgelser til Supplering af tidligere Resultater, og man har paa Grundlag heraf udarbejdet forskellige Projekter, hvoraf det her foreslaaede menes at frembyde den under Hensyn til Skibsfart, Vej- og Jernbanetrafik gunstigste Løsning for en ikke uoverkommelig Anlægsudgift.

### *Linieføringen.*

Broen over Storstrømmen tænkes udført som en Højbro med 26 m Gennemsejlingshøjde og lagt, saaledes som vist paa Bilag I, i en Linie Øst for de nuværende Færgehavne ved Masnedø og Orehoved omtrent vinkelret paa Kystlinierne, væsentligt svarende til den i Forslagene af 1908—09 omtalte østlige Brolinie. Muligheden for at bygge Broen i den sammesteds omtalte vestlige Linie har ogsaa nu været undersøgt, men er atter opgivet, dels fordi Broramperne med denne Linieføring paa Grund af den mindre Banelængde over Masnedø naar længere ind paa Sjælland, dels fordi Bundforholdene i denne Linie er noget daarligere.

Naar Statsbanerne ikke nu, saaledes som ved de tidligere udarbejdede Forslag af 1909 og 1916, foreslaar Anlægget af en Lavbro med Sving-, Klap- eller Løfteparti for de gennemsejlede Skibe, skyldes dette, at der dengang var Tale om en ren Jernbanebro, som normalt, o: uden for de Tider, da Tog skulde passere Broen, vilde kunne staa »aaften«, saaledes at Skibstrafikken største Delen af Døgnet paa forud angivne Tider kunde regne med at finde Gennemsejlingen fri, medens en saadan Ordning ikke vil kunne gennemføres for en Bro, der skal overføre en betydelig Vejtrafik. En saadan Bro maa normalt holdes lukket, og saafremt den bygges som Lavbro med Klapparti eller anden bevægelig Brodel, maa den aabnes for passerende Skibe. Da der daglig sejler gennemsnitlig 40 Skibe gennem Storstrømmen, og da Størstedelen af disse har for høje Master til at sejle under en Lavbro, vilde der udkræves et meget betydeligt Antal Broaabninger i Døgnets Løb.

De hermed forbundne Ulemper vil kun kunne undgaas enten ved, som fore-