

slaaet, at bygge en Højbro eller ved Bygning af Tunneler for Jernbane- og Vejtrafikken, men denne sidste Løsning vil være væsentlig dyrere at gennemføre — Udgifterne vil blive ca. 20 Mill. Kr. større end for 26 m Højbroen — og Ventileringen af den væsentligst af Automobiles befærdede ca. 4,8 km lange Tunnel vilde blive meget vanskelig og bekostelig i Drift. En Højbro maa da gives Fortrinnet for det dyrere Tunnelanlæg.

En Højbro over Storstrømmen nødvendig, at Jernbanebroen over Masnedsund lægges væsentligt højere end den nuværende Bro, og dette i Forbindelse med Ønsket om ogsaa over Sundet kun at have een Bro fælles for Jernbane og Vej har medført, at der over Masnedsund foreslaas bygget en ny Klappbro beliggende ca. 100 m Vest for den nuværende Jernbanebro.

Vejordningen.

Vejen paa Broerne over Masnedsund og Storstrømmen og de tilsluttende nye Landevejsanlæg i Land — herefter under eet benævnt Brovejen, — skal forbinde Landevejene fra Køge (Østsjælland, København) og Næstved (Vestsjælland) med Landevejen til Nykøbing F. Af disse ligger de to sidstnævnte Vest for Banelinien, den første Øst for, hvorfor Brovejen, saafremt andre Forhold ikke vanskeliggør dette, bør lægges Vest for Banelinien. Da Tilvejebringelsen af en Hovedvej for gennemgaaende Trafik uden om den tætte Bebyggelse i Vordingborg og Masnedsund Byer tilmed ikke vil kunne ske Øst for Banelinien, maa Vestvejen foretrækkes, og man har derfor som vist med rød Dobbeltlinie paa Bilag 1 ført den fra Køgevejen kommende Færdsel Nord om Vordingborg By, under Banen ved en Viadukt og derefter Syd paa parallel med Banelinien og Vest for denne, optagende Næstvedvejen. Man undgaar herved samtidig Krydsning med Kallehavebanen, hvis Skæring med den nuværende Landevej fra Vordingborg til Masnedsund kun meget vanskeligt og med meget betydelige Ofre vil kunne bringes ud af Niveau. Paa Falster tilsluttes Brovejen naturligt den i 1930 anlagte Vej fra Orehoved, idet Banelinien forlægges paa en kortere Strækning.

Denne Vestvej, der saaledes i hvert Fald inden længe vilde blive en meget ønskelig Omkørselsvej for Vordingborg—Masnedsund, føres uden Vanskelighed under Næstvedvejen og over Volmersgade i Masnedsund, som begge er Veje med Randbebyggelse og med en af Trafikken paa Bro-

vejen uafhængig lokal Trafik. Der er dog draget Omsorg for, at der fra Vordingborg, henholdsvis Masnedsund, tilvejebringes gode Forbindelsesveje til Brovejen for Trafikken til Falster, medens den nordgaaende Vej-færdsel fra disse Byer ligesom hidtil kan benytte Forbindelsen gennem Byerne til Køge- og Næstvedvejen.

Denne Ordning af Vejforholdene svarer til den vedtagne Omkørselsvej uden om Middelfart til Lillebæltsbroen og er isørigt i Overensstemmelse med Udviklingen i Udlandet, hvor man, navnlig i England, i de senere Aar har anlagt en stor Del Omkørselsveje udenom Byerne.

Saafremt man vilde vælge den noget billigere Løsning at føre Vej-færdslen gennem Vordingborg og Masnedsund Byer og som Følge heraf lægge Brovejen Øst for Banen, vilde senere Anlæg af en Omkørselsvej næppe kunne gennemføres rationelt og i hvert Fald ikke uden store Ekstra-udgifter.

Brovejen er overalt tænkt gennemført med 33⁰/₀₀ Maksimalstigning. Kørebanebredden er paa de 2 Brostrækninger 5,6 m og er paa de øvrige Strækninger forudsat at skulle være ca. 7,5 m (3 Kørestriber). Paa Sjælland og Falster er der paa hver Side af Vejen paaregnet anlagt en Sti, hvorimod der paa Brostrækningerne og mellem disse (Masnedø) kun er paaregnet tilvejebragt een Sti langs den Side af Kørebanen, der ligger modsat Sporet.

Baneordningen.

I Øjeblikket ligger der paa en Strækning af kun 4,3 km 3 Stationer: Vordingborg, Masnedsund og Masnedø. Forklaringen herpaa er, at Sydbanen i en Aarrække endte i Masnedsund, og da den i 1884 forlængedes til Masnedø, byggedes her kun en lille Banegaard, idet man førte Lokomotiver og Vognstammer tilbage til Masnedsund, hvor der fandtes Remise- og Depotsporanlæg. Da disse 3 tætliggende Stationer er uheldige for en hurtig Afvikling af Toggangen, er efter Forslaget Masnedø Station tænkt nedlagt, og Masnedsund og Vordingborg Stationer, mellem hvilke Afstanden kun er 1,9 km, erstattet af en ny Fællesstation beliggende mellem de 2 Byer. Det skal i denne Forbindelse oplyses, at der ved Nedlæggelsen af Masnedsund Station spares Driftsudgifter, der forrenter mere end det dobbelte af det til Stations-sammenlægningen medgaaende Beløb, samt at Banens Løftning op mod Storstrømsbroen i hvert Fald vilde nødvendiggøre en fuldstændig Ombygning af Masnedsund Sta-