

tion. Afstanden fra Hovedgaden i Vordingborg til den nye Stations Hovedbygning vil ikke blive væsentligt større end for den nuværende Station, og ved Anlæg af den paa Bilag 1 viste nye Vej fra Stationen langs Banens Østside skabes der god Forbindelse til Masnedssund.

Denne Forening af de to Stationer muliggør en naturlig, skinnfri Krydsning med Hovedgaderne i saavel Vordingborg som Masnedssund.

Kallehavebanen, der for Tiden har Tilslutning til Statsbanerne paa Masnedssund Station, føres fremtidigt ind til den nye Vordingborg Station. Denne forbindes ved en særlig Havnebane med Masnedssund Havn og Godsstation, der tænkes bevaret.

Dobbeltsporet paa Sydbanen, der nu ender ved Vordingborg Station, er ogsaa fremtidigt tænkt endende ved den ca. 400 m sydligere beliggende nye Vordingborg Station. Saavel Masnedssundbroen som Storstrømsbroen bygges enkeltsporet, men ved Indlægning af en fladere Stigning paa Dæmningen umiddelbart Nord for Storstrømsbroens nordre Brohoved muliggøres et senere Anlæg af en Krydsningsstation paa dette Sted.

Ved de i Forbindelse med tidligere Lovforslag udarbejdede Projekter til Storstrømsbroen forudsatte man Bropillerne straks udført for Dobbeltspor, idet det alene af Stabilitetshensyn var nødvendigt at gøre Pillerens Dimensioner større end egentlig paakrævet for Anbringelsen af eet Spor.

Dette Hensyn gør sig imidlertid ikke gældende ved nærværende Forslag, hvor Pillerne er fælles for Vej og Jernbane.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt man alligevel allerede nu burde forberede 2. Spor ved Udbygning af Storstrømsbroens Piller m. m., bemærkes følgende:

Merudgiften ved straks at bygge Storstrømsbroens Piller, Gennemsejlingsfag og Dæmninger i Vand for Dobbeltspor, og iøvrigt for Enkeltspor, andrager ca. 4,2 Mill. Kr. Den senere Udbygning til Dobbeltspor vil koste yderligere ca. 5,3 Mill. Kr., ialt ca. 9,5 Mill. Kr.

Saaframt 2. Spor ikke forberedes som angivet, maa man, hvis Dobbeltspor senere skulde vise sig nødvendigt, bygge en ny enkeltsporet Bro ved Siden af Fællesbroen og Udgiften dertil vil under Forudsætning af uforandret Prisniveau andrage ca. 15,0 Mill. Kr., altsaa ca. 5,5 Mill. Kr., mere end ved førstnævnte Fremgangsmaade.

Da Forrentningen af den ovennævnte Merudgift paa 4,2 Mill. Kr. i Løbet af ca.

20 Aar vil overstige Besparselsen paa 5,5 Mill. Kr. ved delvis Udbygning nu, formener man det ikke økonomisk rigtigt paa nuværende Tidspunkt at forberede Storstrømsbroens Udbygning til Dobbeltspor, medmindre 2. Spor maatte anses for paakrævet inden Udløbet af det nævnte Tidrum.

Det skal hertil bemærkes, at Falsterbanen under Hensyn til saavel den af Gedser—Warnemünde Overfarten betingede transiterende Trafik, som den fra det ret begrænsede Opland tilførte Lokaltrafik formentlig endnu i en lang Aarrække vil kunne klare sig med Enkeltspor, og selv naar forbedrede Trafikmuligheder ad Aare skulde vise sig nødvendige, vil dette i første Omgang kunne naas ved Anlæg af 2. Spor paa Falster, uden at saadant Spor føres over Storstrømmen.

For Masnedssundbroens Vedkommende vil en lignende Betragtningssmaade som ovenfor anført i endnu højere Grad føre til Valget af et Broanlæg uden Forberedelse af 2. Spor.

Storstrømsbroens Konstruktion vil tilslade, at Togene føres over denne med Hastigheder paa indtil 70 km i Timen.

Paa Falster nedlægges Orehoved Station og Færgenhavn, idet det nye Spor her vil komme til at ligge ca. 11 m over det nuværende Terræn. Som Erstatning anlægges en ny Station med Krydsningsspor mellem Nyskole og Gaabense, saa nær Orehoved, som Faldet paa Brorampen tillader. Banestrækningen mellem den nuværende Orehoved Station og den ny Banes Tilslutning til den eksisterende nedlægges.

Afstanden fra Orehoved Stationsby til den ny Orehoved Station bliver ca. 2 km.

Banens Maksimalstigning er ligesom paa den tilstødende eksisterende Banestrækning paa Falster 6,67 ‰ (1 : 150), og alle Krydsninger mellem Banen og offentlige Veje er bragt ud af Niveau.

Hovedsporene paa den nye Banestrækning er forudsat lagt med Statsbanernes nyeste svære Overbygning.

Broerne.

Saa vel Broen over Masnedssund som Broen over Storstrømmen udføres, som nævnt, som Fællesbroer for Vej og Jernbane, begge med eet Jernbanespor, en 5,6 m bred Kørebane (maalt mellem Kantstenene) samt et Fortov. Jernbanesporer er ved et svært Rækværk tænkt afgrænset fra Vejførdslen. Grunden til, at man ikke foreslaar den nuværende Jernbanebro over Masnedssund bevaret og en ny Vejbro bygget