

nødne Beløb ved Udstedelsen af Statsobligationer.

#### *Linieføringen.*

Broen over Oddesund tænkes udført som en Lavbro med en største fri Gennemsejlingshøjde under Broens faste Fag paa ca. 5 m og beliggende, som vist paa vedlagte Bilag 6, i en Linie Syd for de nuværende Færgehavne, omtrent vinkelret paa Strømlinierne i Sundet. De stedlige Forhold medfører, at der saavel af tekniske som af økonomiske Grunde kun kan blive Tale om mindre Forskydninger af den viste Brolinie.

Valget af en fri Højde paa ca. 5 m under Broen er truffet paa Grundlag af nøjagtige Skibstællinger og Maalinger af Mastehøjder, idet disse har vist, at noget over Halvdelen af de passerede Fartøjer vil kunne gaa under en Bro med nævnte Højde.

En væsentlig Forøgelse af dette Antal vilde kun kunne opnaas ved en meget betydelig Forøgelse af den fri Højde, — f. Eks. til 10 à 15 m fri Højde, — men en saadan Forøgelse vilde medføre meget betydelige Merudgifter og kan derfor ikke anses for forsvarlig. Det tilføjes, at Oddesund gennemsnitlig passeres af ca. 25 Fartøjer pr. Døgn og heraf langt den største Del i Dagtimerne.

#### *Vejordningen.*

Brovejen skal forbinde de to af Sundet adskilte Landevejsstrækninger Struer—Oddsund Syd og Oddsund Nord—Thisted, og med den valgte Brolinie falder det naturligt at lægge Brovejen Syd for Jernbanespor. Ved korte Vejforlægninger og forholdsvis lave Vejramper opnaar man da allerede udfor de to Færgestationers nuværende Hovedbygninger Tilslutning til de bestaaende Landeveje.

Brovejen er overalt gennemført med flade Stigninger. Kørebanen er paa Brostrækningen tænkt givet en Bredde af 5,6 m og paa de øvrige Strækninger en noget større Bredde. Paa hele Strækningen er paaregnet anlagt en Sti i Vejens sydlige Side. Under Hensyn til den stadige Udvikling af Vejtrafik og af Vejbygningsteknik maa man dog forbeholde sig Ret til Ændringer i ovenstaaende, idet Vejens Tværprofil først fastlægges, naar Anlæggets Udførelse kræver det.

#### *Baneordningen.*

Efter Broanlæggets Gennemførelse vil der ikke fra Oddsund Syd kunne paaregnes en Trafik, som for Statsbanerne kan byde Grundlag for Opretholdelse af denne Station,

idet den nuværende Bebyggelse ved Stationen i alt væsentlig er knyttet til Færgeoverfarten og mister sin Betydning ved dennes Nedlæggelse. Iøvrigt vilde Afstanden mellem de to Stationer ved Broens Anlæg kun blive ca. 1,5 km. Oddsund Syd med tilhørende Færgehavn foreslaas derfor nedlagt.

Oddsund Nord er derimod tænkt bibeholdt, bl. a. af Hensyn til de betydelige Jernbaneforsendelser af Fisk, der foregaar herfra.

Stationen ombygges i det Omfang, som nødvendiggøres af Banetilslutningen til Broanlægget, og Færgelejet nedlægges. Som det fremgaar af Lovforslagets § 2, har man dog forudsat Færgehavnen delvis bibeholdt som Fiskerihavn, saafremt der kan opnaas Enighed mellem Statsbanerne og de paagældende Kommuner om den fremtidige Overtagelse af Havnens Vedligeholdelse.

Med Hensyn til Maksimalstigning, Overbygningstype m. v. udføres Baneforlægningen svarende til eksisterende Forhold ved Thybanen.

#### *Broen.*

Broen udføres som nævnt som en Fællesbro for Vej og Jernbane med eet Jernbanespor, en 5,6 m bred Kørebane samt et Fortov, liggende modsat Jernbanespor. Dette er ved et svært Rækværk tænkt afgrænset fra Vejfærdselen, jfr. vedhæftede Bilag 3.

Broen faar en Totallængde paa ca. 530 m. Vedhæftede Bilag 7 viser Broen set fra Syd. Broen er ved Mellempiller delt i en Række mindre Brofag nærmest ved Kysten og i tre større Brofag, hver med ca. 75 m Spændvidde, over den midterste Del af Sundet. Umiddelbart Vest for disse større Brofag anbringes et Klappfag med ca. 30 m fri Gennemsejlingsbredde, idet denne Beliggenhed af Klappfaget er sammenfaldende med den for Tiden mest benyttede Sejllinie gennem Sundet. Oplukning af Broklappen forudsættes kun at skulle ske fra ½ Time før Solopgang til ½ Time efter Solnedgang.

Den bærende Hovedkonstruktion for samtlige Brofag er tænkt udformet som en Bjælkebro i Staal, medens Bropillerne udføres som Betonkonstruktioner, i fornødent Omfang forsynet med Forhudning af Granit.

Statsbanerne forbeholder sig dog ved den nærmere Bearbejdelse af Projektet at ændre Konstruktionen, naar de for Sejlladsen og Vejtrafikken betydende Hovedmaal fastholdes.

Statsbanerne har forhandlet om Forslaget med Søfartsraadet, Krigsministeriet