

C. *Er det Tanken at lade Broen staa aaben for Skibsfart, naar den ikke benyttes til Togpassage?*

ad C. Ja.

D. *Oplysning ønskes om det til Statsbanerne indgivne Tilbud paa en Tunnel mellem Masnedø og Orehoved.*

ad D. Et Eksemplar af Tilbudet fremsendes vedlagt tilligemed en Genpart af Statsbanernes Erklæring af 31. Marts f. A. over samme.

E. *Hvilken Udgift vil følge af, at Broen udvides til ogsaa at kunne tjene:*

1. *for al almindelig Færdsel og*

2. *for gaaende og Cyklister?*

ad E 1. At indrette selve den enkeltsporede Jernbanebro for almindelig Færdsel vil ikke kunne lade sig gjøre paa Grund af Broens Længde og Togenes Hyppighed og Hastighed og er desuden uforenelig med Tanken om at lade Broen ordinært staa aaben for Skibsfarten.

ad E. 2. At indrette et 1,5 Meters bredt Trottoir for gaaende og Cyklister paa den ene Side af Broen og Dæmningerne (ved Svingbrofaget paa begge Sider) vilde medføre en forøget Udgift ved Broanlægget af ca. 250,000 Kr.; men det maa bemærkes, at da Svingbroen ordinært lades aaben for Skibsfarten, vil Trottoiret kun være passabelt ved Togtider.

F. *Ingeniør Bergs Plan til en Forbindelse med Falster gennem Øst-Sjælland og Møen ønskes tilstillet sammen med en Udtalelse fra Statsbanerne om denne Linie.*

ad F. Et Eksemplar af Planen med Ingeniør Bergs Tilføjelse af 23. Januar d. A. vedlægges.

Planen gaar ud paa Anlægget af en dobbeltsporet Bane Køge—Præstø—Nykøbing Falster over Ulsund og Grønsund med Broer over disse Farvande til Erstatning for en Udvidelse af Banen Køge—Næstved—Nykøbing F. til Dobbeltspor og Anlæg af en Bro over Storstrømmen. Udgifterne til de to sammenlignede Foranstaltninger ere i Overslagene II og I opgjorte til henholdsvis 16,040,000 Kr. og 18,040,000 Kr.

En foreløbig Undersøgelse af Projektet udviser imidlertid, at Terrainforholdene paa Strækningen imellem Præstø og Kallehave ere meget vanskelige, og at det derfor vil blive nødvendigt at regne med en betydelig højere Pris pr. Kilometer Bane end paaregnet af Hr. Berg. Den af ham opgjorte Forskel af ca. 2 Millioner Kr. for de to Alternativer vil derfor i alt væsentligt forsvinde, ligesom det vanskelige Terrain vil nødvendiggøre nogle Forlægninger af Banelinien, hvorved den af Hr. Berg anførte kortere Længde af hans Linie ikke vil kunne paaregnes.

Det maa samtidig erindres, at den nuværende Forbindelse over Næstved og Masnedø ikke vil kunne nedlægges, fordi den af Hr. Berg foreslaede Linie etableres, da den vil beholde sin Betydning for den lokale Trafik; de to Linier ville derfor komme til at konkurrere med hinanden samtidig med, at Driften af de to Linier vil blive betydelig dyrere end Driften af den ældre Linie, udvidet til Dobbeltspor.

En særlig Ulempe ved en saadan Ordning er det endvidere, at Oplandet langs Strækningen Køge—Næstved—Masnedø vilde blive meget uheldigere stillet i Henseende til Forbindelse med Falster og Udlandet end hidtil.

G. *Hvor meget vil Udgiften til Broanlægget formindskes, naar det begrænses til et enkelt Spor? Hvor meget vil denne Besparelse forøge en senere Udgift ved at etablere Dobbeltspor? Hvilke Fordele vil Dobbeltspor over Broen bringe Driften?*

ad G. Naar Stormstrømsbroens Piller indskrænkes til den for Enkeltspor nødvendige Bredde, vil der — som anført i Bemærkningerne til Lovforslaget, Pag 5 — kunne spares ca. 20 pCt. af Udgifterne til Pillerne, eller i alt ca. 700,000 Kr.

Udføres Pillerne straks kun for Enkeltspor, vil det ved senere Udvidelse til Dobbeltspor blive nødvendigt at bygge en helt ny enkeltsporet Bro; en saadan vil koste ca. 8,500,000 Kr. Men det maa erindres, at to Broer, førte i Nærheden af hin-