

tilnærmelsesvis at fastsætte rigtige Anlægssummer for Jernbaner, Færger og Brobygning, har Flertallet anset det for rigtigst at udelade Anlægssummerne af Forslaget og i Stedet at lade dem blive fastsat paa de aarlige Finanslove.

Med Hensyn til Enkeltheder er der i Udvalget opnaaet Enighed om at lade Dobbeltsporet mellem Aarhus og Laurberg samt mellem Langaa og Randers udgaa, og Udvalget med Undtægelse af Foss er enigt om i Stedet at indsætte Bestemmelser om Bygning af en ny dobbeltsporet Jernbane mellem Aarhus og Randers i Forbindelse med Omdannelse af Aarhus og Randers Stationer til Gennemkørselsstationer. Denne sidste Kørselsanordning vil medføre, at der maa bygges en Højbane mellem Aarhus H og Aarhus Ø Stationer, og at Færgelejerne for den foreslaaede Dampfærgetrafik anlægges Nord for Aarhus Havn i Stedet for, som i Forslaget angivet, Syd for denne.

Endvidere er der opnaaet Enighed om at lade Forslaget om et nyt 3die og 4de Spor paa Strækningen Hellerup—Klampenborg udgaa af Lovforslaget og at anmode Ministeren for offentlige Arbejder om at lade Forslaget om dette Anlæg behandle sammen med et Forslag til Ordning af Københavns Nærtrafik.

Der har i Udvalget været delte Meninger om, hvorvidt Færgelejerne paa Sjællandssiden bør ligge ved Kalundborg (Gisseløre) eller ved Refsnæs.

For at lægge Færgelejerne ved Gisseløre taler, at man derved sparer Anlægget af en Jernbane fra Kalundborg til Refsnæs, hvilken Besparelse kan anslaaes til rundt 2 Mill. Kr., beregnet efter Priser fra før Krigen. Og denne Besparelse er for saa vidt effektiv, som der paa Halvøen Refsnæs ikke kan tænkes anlagt nogen Station, der kan tilføre Jernbanen nævneværdig Trafik.

For at anlægge Færgelejerne ved Refsnæs taler, at Søvejen derved forkortes med ca. 14 km, og at Rejsen mellem Kalundborg og Aarhus kan udføres i et 10 Minutter kortere Tidsrum end med Færge-

lejerne beliggende ved Gisseløre. Og med Hensyn til Merbekostningen ved Anlægget er nogle af Udvalgets Medlemmer af den Opfattelse, at denne vil kunne indvindes for Staten ved Ekspropriation af de yderste Arealer paa Refsnæs, idet man kan gaa ud fra, at en Jernbane vil medføre en meget betydelig Grundværdistigning paa dette Sted.

Med Hensyn til Ishindringer for Trafikken er det Flertallets Anskuelse — paa Grundlag af de sagkyndige Udtalelser, der har foreligget —, at disse vil være noget nær lige store, hvad enten man vælger det ene eller det andet af Projekterne.

Da der saaledes ikke synes at være forbundet særlig store Fordele med noget af de to Projekter i Forhold til hinanden, har et Flertal sluttet sig til det af Ministeren for offentlige Arbejder fremsatte Forslag om Anlægget af Færgelejerne ved Gisseløre. Men Udvalget foreslaar tillige, at Kalundborg Jernbanestation ombygges saaledes, at Stationens Hovedbygning kommer til at ligge imellem Byen og Sporene. Adgangsforholdene til den nuværende Stationsbygning er i høj Grad uheldige, og de vil blive betydelig forværret, naar Togene skal føres forbi Stationen og ud til Færgelejerne. Ved den foreslaaede Ombygning af Stationen kan Adgangsforholdene blive gode, og Udvalget anser denne Ordning for at være saa værdifuld for Kalundborg By, at det vil være forsvarligt at kræve af Kommunen, at den selv bekoster de fornødne Adgangsveje til den nye Station.

Om den faste Bro over Storstrømmen er der ført lange og indgaaende Forhandlinger saavel med Ministeren som med Statsbanerne og Firmaet Christiani & Nielsen. Forhandlingerne har resulteret i, at hele Udvalget fraraader at bygge en Bro som den foreslaaede, men der er ikke opnaaet Enighed om, hvad der skal sættes i Stedet.

Mod den af Ministeren foreslaaede Bro er der blevet indvendt, at den vil blive til Gene for Søfarten, at der vil være Fare for, at Broen ved hyppige Paa-sejlinger ofte vil blive gjort ufarbar i no-