

## Bilag.

### 1.

De danske Statsbaner.

Chefen for Baneafdelingen.

—

København B, den 14. Marts 1917.

Ved Skrivelse af 20. Februar d. A. — J. Nr. M. S. 1384 — har Generalsekretariatet bl. a. udbedt sig Oplysning om, hvorvidt den foreslaaede Storstrømsbro kan indrettes til Gang- og Kørebro, enten efter den af Folketingsmand Foss i Folketinget ved Jernbanelovens første Behandling fremsatte Tanke, ved Hjælp af Elevatorer, eller paa anden Maade.

I denne Anledning skal man tillade sig at udtale følgende:

Staar man overfor den Opgave at føre almindelig Færdsel sammen med Jernbanefærdsel paa en Bro over et Farvand som Storstrømmen, vil der være de to Løsninger, enten at lade begge Færdselsarter foregaa paa en fælles Kørebane eller at give dem hver sin Kørebane.

Den første Mulighed at føre saavel Jernbanefærdsel som Vognfærdsel over paa den samme Kørebane vil i Regelen være langt den billigste, men ogsaa den mindst tiltalende Løsning, og specielt ved Storstrømsbroen vil det være en Løsning, som man fra jernbanemæssigt Synspunkt bestemt maa tage Afstand fra. At tillade Færdsel med Hestekøretøjer eller af Fodgængere paa en saa lang og smal Bro, paa hvilken der skal gennemføres en planmæssig Drift af hyppige og hurtige kørende Tog, maa anses for udelukket, og selv for hurtige Køretøjer som Automobiler vilde det absolut være forkasteligt, idet der jo ogsaa for saadanne meget vel vil kunne ske Uheld, som forsinkede deres Passage over Broen og medførte Fare for Jernbanetrafikken. Man vilde da under Hensyn hertil blive nødt til at træffe saadanne Indskrænkninger i Benyttelsen af Broen, at denne saavel for Automobiler som for Jernbanen kun meget daarligt kom til at svare til sin Hensigt.

Tilbage bliver da den Mulighed at lægge den nye Færdsel paa en særlig Kørebane, og man kunde da tænke sig denne anbragt ved Siden af Jernbanens Kørebane. Vil man imidlertid ikke gaa til at gøre selve Broen med Piller etc. tilsvarende bredere, hvad der let kan medføre en Anlægsudgift paa op mod det dobbelte, maa den nye Kørebane ophænges paa Ydersiden af Jernbanebroens Hoveddrager.

En saadan ophængt Kørebane vil vanskelig kunne gøres saa bred og svær, at den kan bære Vognfærdsel, og man vilde derfor blive nødt til at indskrænke den til et Fortov eller Trottoir for gaaende Færdsel. Man kommer saaledes til en Løsning som den, der er anvendt ved Hadsundbroen over Mariager Fjord, hvor der paa den ene Side af Broen er lagt et udvendigt ca. 1,3 m bredt Trottoir for Fodgængere. At efterligne dette ved Storstrømsbroen kan dog neppe anses for hensigtsmæssigt, idet et Trottoir sikkert vilde vise sig at blive meget lidt benyttet. Den samlede Vejlængde, en Fodgænger vilde komme til at tilbagelægge for at naa fra Kyst til Kyst, bliver ca. 4,000 m, og det vilde tage  $\frac{1}{2}$  Time à 40 Minutter, medens han ved at vælge Toget kan blive befordret den samme Vej langt behageligere og hurtigere for en ringe Betaling.

En rationel Løsning af Spørgsmaalet faas først, naar man gaar til at lægge de to Kørebane over hinanden, saaledes at Jernbanen anbringes nederst og Vejbanen ovenover. Man opnaar da ved samme Brobredde og Pillelængde at faa to af hinanden uafhængige Brobaner, men det kræver, at Projektet til Brooverbyg-