

Bilag 2.

## JERNBANERAADET

*Christiansborg, den 16. November 1923.**Til Ministeren for offentlige Arbejder.*

I et i Gaar afholdt Jernbaneraadsmøde har Generaldirektøren for Statsbanerne og Chefen for Statsbanernes Baneafdeling forelagt Raadet Planer angaaende Bygning af en Bro over Lillebælt og om nye Jernbaneanlæg i Tilslutning dertil.

Paa det saaledes givne Grundlag skal Jernbaneraadet fremsætte følgende Udtalelse om den almindelige trafikmæssige Betydning af disse Planers Gennemførelse og om Sagens økonomiske Betydning for Statsbanerne.

Der er i Jernbaneraadet Enighed om, at Gennemførelsen af de paatænkte Anlæg maa anses for et meget betydeligt Fremskridt i trafikmæssig Henseende, og at Genforeningen med de sønderjydske Landsdele har givet Ønskerne om disse Planers Gennemførelse forøget Vægt. En Broforbindelse over Lillebælt vil medføre en væsentlig Forkortelse af Rejsetiden og fritage de rejsende for de Ubehageligheder, som Omstigningerne og Færdselen mellem Færger og Tog medfører ved denne korte Færgefart. Broen med tilsluttende Jernbaneanlæg faar i trafikmæssig Henseende samme Ydeevne som Statsbanernes øvrige Strækninger paa denne Hovedbane, medens Opretholdelsen af Færgefarten — selv med en Udvidelse af de nuværende Anlæg — betyder en Nedsættelse af Kapaciteten og derfor vil berede Vanskeligheder ved en Trafikforøgelse, hvad enten denne bliver permanent eller af periodisk Karakter.

Hvad den økonomiske Side af Sagen angaar, har Raadet faaet Oplysning om (jfr. vedføjede Bilag), at selve Anlægget, indbefattet Linieforlægningerne og ny Stationsbygning i Fredericia, vil medføre en Udgift paa ca. 32 Mill. Kr. foruden Ekspropriationsudgifterne, der anslaaes til ca. 1 Mill. Kr. Hertil kommer Renter af Anlægskapitalen i Anlægstiden, der er anslaaet til ca. 5 Mill. Kr. Anlægget er af Statsbanerne paatænkt udført i Løbet af 8—10 Aar. Fra Statsbaneledelsens Side er det ved Forelæggelsen af Sagen stærkt fremhævet, at det, hvis man ikke beslutter sig til Opførelsen af en Jernbanebro over Lillebælt, maa paaregnes at være nødvendigt i en nær Fremtid at gaa til en meget betydelig Udvidelse af Færgeanlægene og dermed i Forbindelse staaende Sporanlæg ved Strib og Fredericia, saafremt den stigende Trafik skal kunne besørges paa tilfredsstillende Maade. Disse Anlæg, der anslaaes til en Udgift af ca. 10 Mill. Kr., formenes i alt væsentligt at kunne spares, naar der nu træffes Bestemmelse om at bygge Broen, idet man i saa Fald maa finde sig i de Vanskeligheder og Ulemper, som vil være en Følge af Manglerne ved de nuværende Færgeanlæg. Driftsudgifterne ved Færgeforbindelsen Strib—Fredericia er af Statsbanerne opgjort til 2,2 Mill. Kr. aarlig, og disse vil ved den nævnte Udvidelse stige til 2,8 Mill. Kr., medens de aarlige Udgifter til Jernbanebroens Vedligeholdelse og Driften af Strækningen Middelfart—Fredericia er beregnet til 0,4 Mill. Kr. Der vil saaledes fremkomme en Besparelse paa ca. 2,4 Mill. Kr. aarlig. Optages der til Anlægget af Broen et 5 pCt. amortisabelt Jernbanelaan paa 40 Mill. Kr., idet der maa regnes med et ikke helt ringe Kurstab, vil Besparelsen altsaa andrage 6 pCt. af Anlægskapitalen, hvorved Laanet vil være forrentet og afdraget i Løbet af 40 Aar. Man vil derhos, som ovenfor nævnt, spare ca. 10 Mill. Kr. til nye Færgeanlæg m. v.

Efter det saaledes oplyste finder Jernbaneraadet det økonomisk forsvarligt at gaa til Opførelse af en Bro over Lillebælt efter det af Statsbanerne udforelagte Lovforslag m. m.