

[Ministeren for offentlige Arbejder.]

dette sig ikke gøre, naar Broen ogsaa skal tjene som Vejbro, og en Højbro er derfor nu en uomgængelig Nødvendighed.

Ved en igennem 12 Maaneder foretagen Tælling og Maaling af samtlige Skibe, der i dette Tidsrum har passeret Storstrømmen, har det vist sig, at ca. 98 pCt. af de i et Aar forbisejlende ca. 15 000 Skibe vil kunne sejle under en Bro med 26 m fri Gennemsejlingshøjde, og under Hensyn til de meget betydelige Merudgifter, der vilde være forbundet med en yderligere Løftning af Broen — en Forøgelse af Højden op til Lille Bælts Broens 33 m vilde saaledes betyde en Merudgift paa ca. 7 Mill. Kr. —, har man ment det forsvarligt at henvise de godt 2 pCt. af Skibene til enten at stryge deres Topstænger eller at sejle Syd om Falster og foreslaar derfor Broen bygget med fri Gennemsejlingshøjde af 26 m, hvilket saavel Søfartsraad som Marineministeriet har tiltraadt.

Jeg kan tilføje, at Spørgsmaalet om Bygning af Tunneler for Jernbane- og Vejtrafikken ogsaa har været undersøgt, men en saadan Løsning vil være væsentlig dyrere at gennemføre — Udgifterne vil blive ca. 20 Mill. Kr. større end for 26 m Højbroen —, og Ventileringen af den væsentligst af Automobiler befærdede ca. 4,8 km lange Tunnel vilde blive meget vanskelig og bekostelig i Drift. En Højbro maa da gives Fortrinnet for det dyrere Tunnelanlæg.

En Højbro over Storstrømmen nødvendiggør, at Jernbanebroen over Masnedssund lægges væsentlig højere end den nuværende Bro, og dette i Forbindelse med Ønsket om ogsaa over Sundet kun at have en Bro fælles for Jernbane og Vej har medført, at der over Masnedssund foreslaas bygget en ny Klappbro beliggende ca. 100 m Vest for den nuværende Jernbanebro.

Færdelsvejen paa Broerne over Masnedssund og Storstrømmen og de tilsluttende nye Landevejsanlæg i Land skal forbinde Landevejene fra Køge og Næstved paa Sjællandsiden med Landevejen til Nykøbing paa Falstersiden. Af disse ligger de to sidstnævnte Vest for Banelinien, den første Øst for, hvorfor Brovejen er foreslaaet lagt Vest for Banelinien; og man har derfor ført den fra Køgevejen kommende Færdsel Nord om Vordingborg By, under Banen ved en Viadukt og derefter Syd paa parallel med Banelinien og Vest for denne, optagende Næstvedvejen. Paa Falster tilsluttes Brovejen naturligt den i 1930 anlagte Vej fra Orehoved, idet Banelinien forlægges paa en kortere Strækning.

Brovejen er overalt tænkt gennemført med 33 pro mille Maksimalstigning. Kørebanebredden er paa de to Brostrækninger 5,6 m og er paa de øvrige Strækninger forudsat at skulle være ca. 7,5 m (3 Kørestriber). Paa Sjælland og Falster er der paa hver Side af Vejen paaregnet anlagt en Sti, hvorimod der paa Brostrækningerne og mellem disse (Masnedø) kun er paaregnet tilvejebragt een Sti langs den Side af Kørebanelen, der ligger modsat Sporet.

Jernbanelinien over Masnedssundbroen, Masnedø og Storstrømsbroen bliver enkeltsporet. Paa Falster haves jo indtil nu kun enkeltsporet Bane. Skulde Forholdene med Tiden kræve større Trafikkapacitet, kan man opnaa dette ved at lægge Dobbeltspor paa Falster, hvorimod det neppe selv med en stor Trafikforøgelse vil volde nogen Gene kun at have Enkeltspor over Broerne, særlig da Storstrømsbroens Konstruktion vil tillade, at Togene føres over denne med Hastigheder paa indtil 70 km i Timen.

Paa Sjællandsiden nedlægges Masnedssund og Vordingborg Stationer, og en ny Fællesstation anlægges mellem disse to Byer, paa Masnedø nedlægges Masnedø Station og Færgehavn, og paa Falstersiden nedlægges Orehoved Station og Færgehavn samt Nyskole Trinbræt. En ny Station anlægges mellem Nyskole og Gaabense, saa nær Orehoved, som Faldet paa Brorampen tillader det.

Med Hensyn til de tekniske Enkeltheder vedrørende Broanlægene henviser jeg til de i Bemærkningerne til Forslaget givne Oplysninger om de til Grund for Beregningerne foreliggende, af Statsbanerne udarbejdede Projekter. Statsbanerne forbeholder sig her ligesom ved Lille Bælts Bro-Projektet ved en nærmere Bearbejdelse at ændre Konstruktionerne, idet dog de for Sejladsen og Vejtrafikken betydende Hovedmaal fastholdes.

Præstø og Maribo Amter har vist deres Interesse for Broanlægget ved at vedtage, at de paatager sig Bekostningen af Landevejsforbindelserne paa Sjælland- og Falstersiden samt paa Masnedø mellem de to Broer til et samlet anslaaet Beløb af 2 970 000 Kr. imod, at de hertil faar det sædvanlige Tilskud af Vejfondene paa Halvdelen af Udgifterne og med Refusion gennem Motorafgifterne efter de hidtil gældende Regler, og de tilbageblivende Udgifter til Broanlæg med tilhørende Jernbaneforbindelser og Stationsanlæg bliver da, udregnet efter Prisniveauet i August i Aar, 33,6 Mill. Kr.

Af dette Beløb kan Statsbanernes øko-