

draget. Den aarlige Nettobesparelse er opgjort til 280 000 Kr., heraf Formindskelse i Driftsudgifterne 220 000 Kr. Imidlertid maa Statsbanernes Opgivelse af den faktiske Eneret til Færgesfart ved Oddesund antages at ville medføre en afgørende Nedgang i Driftsindtægterne paa Thybanen, saaledes at Nedgangen i Indtægter endog vil kunne komme til at overstige den førnævnte Nettobesparelse paa 0,28 Mill. Kr. aarlig. — Statens Anlægsudgifter vil i de første 2 Aar andrage 50 000 Kr. aarlig.

Konstruktion, Vejordning m. m. Broen udføres som en *Laubro* med en største fri Gennemsejlingshøjde under Broens faste Fag paa ca. 5 m og beliggende i en Linie Syd for de nuværende Færgehavne, omtrent vinkelret paa Strømlinierne i Sundet. Valget af en fri Højde paa ca. 5 m under Broen er truffet paa Grundlag af nøjagtige Skibstillinger og Maalinger af Mastehøjder, idet disse har vist, at noget over Halvdelen af de passerede Fartøjer vil kunne gaa under en Bro med nævnte Højde. — Oddesund passerer gennemsnitlig af ca. 25 Fartøjer pr. Døgn og heraf langt den største Del i Dagtimerne. — Broen udføres som en Fællesbro for Vej og Jernbane med eet Jernbanespor, en 5,6 m bred Kørebane samt et Fortov, liggende modsat Jernbanesporet. Dette er tænkt afgrænset fra Vejfærdselen ved et svært Rækværk. — Broen, der faar en Totallængde paa ca. 530 m, er ved Mellempiller delt i en Række mindre Brofag nærmest ved Kysten og i tre større Brofag, hver med 75 m Spændvidde, over den midterste Del af Sundet. Umiddelbart Vest for disse større Brofag anbringes et Klappfag med ca. 30 m fri Gennemsejlingsbredde. Oplukning af Broklappen forudsættes kun at skulle ske fra $\frac{1}{2}$ Time før Solopgang til $\frac{1}{2}$ Time efter Solnedgang. — Den bærende Hovedkonstruktion for samtlige Brofag er tænkt udformet som en Bjælkebro i Staal, medens Bropillerne udføres som Betonkonstruktioner, i fornødent Omfang forsynet med Forhudning af Granit.

Brovejen skal forbinde de to af Sundet adskilte Landevejstrækninger Struer—Oddesund Syd og Oddesund Nord—Thisted. Ved korte Vejforlægninger og forholdsvis lave Vejramper opnaar man allerede ud for de to Færgestationers nuværende Hovedbygninger Tilslutning til de bestaaende Landeveje. Brovejen er overalt gennemført med flade Stigninger. Paa hele Strækningen er paaregnet anlagt en Sti i Vejens sydlige Side.

Med Hensyn til *Jernbaneliniens* Maksimalstigning, Overbygningstype m. v. udføres Baneforlægningen svarende til eksisterende Forhold ved Thybanen.

Spørgsmaalet, om man skulde anlægge *en Bro eller en Dæmning over Oddesund*, har tidligere været drøftet i flere Kommissioner, som fraraadede Anlæg af Dæmning. Spørgsmaalet,