

- IV. Om man som selvstændigt Spørgsmaal vil rejse Problemet om en Østkystbane, bliver en anden Sag. Det maa dog herved erindres:
- Den blev fraraadet af den sønderjyske Jernbanekommission i 1922.
  - Dette Standpunkt tiltraadtes af Lovgivningsmagten ved Vedtagelse af Jernbaneloven af 29. Marts 1924.
  - Siden da er Vejnettet blevet stærkt udbygget og Biltrafikken (under normale Vilkaar) meget stærkt udviklet.
  - Paa Finansloven for 1935—36 tiltraadte Rigsdagen Afhændelse af de Arealer, der ved Aabenraa var eksproprieret til en ny Statsbanestation, og de er afhændet.
  - Saafernt Østkystbanen blev anlagt enkeltsporet, vilde den som foran anført ikke afhjælpe de bestaaende Vanskeligheder for Trafikkens Afvikling. Fordelingen af den nuværende Trafik paa 2 Linier maatte nødvendigvis forringe Befordringsvilkaarene paa den nuværende Banelinie og vilde ikke give tilfredsstillende Forhold paa den nye. En enkeltsporet Østkystbane vilde med Materiel koste ca. 48 Mill. Kr., hvortil vilde komme de 23 Mill. Kr. til Dobbeltsporet Lunderskov—Tinglev.
  - Saafernt Østkystbanen skulde anlægges dobbeltsporet, maatte det medføre Nedlægning af den nuværende Banelinie Lunderskov—Tinglev.

Statsbanerne maa nu som før indstændigt fraraade Anlæg af Østkystbanen. Denne Bane vil ikke medføre en Mertrafik, der blot tilnærmelsesvis kan dække dens Driftsudgifter. Følgelig maa Anlægskapitalen straks afskrives og ny Kapital efterhaanden tilvejebringes, naar Fornylse af Anlæg og Materiel bliver aktuelt, foruden at der skal skaffes Dækning for betydelige aarlige Driftsunderskud. Man ønsker at udtale dette saa stærkt for ikke at paadrage sig et Medansvar. I dette Tilfælde vil man efter Statsbanernes Opfattelse med 100 pCt. Sikkerhed kunne forudse, at Baneanlægget vilde faa et uheldigt Udfald, og man ønsker derfor at advare mod nye Fejltagelser, efter at man i de senere Aar har maattet nedlægge 2 Baner (Midtsjællandsbanen og Rødekro—Løgumkloster) efter faa Aars Drift og afskrive Anlægsudgifterne som tabt.

### 3. *Muligheden af at fremme Anlæg af Dobbeltspor paa Strækningen Lunderskov—Bramminge.*

Dobbeltspor er allerede gennemført paa Strækningen Lunderskov—Brørup (ca. 19 km), saaledes at der kun mangler Strækningen Brørup—Bramminge (ca. 20 km), paa hvilken alle Jord- og Broarbejder for længst er udført. Der er ingen Mulighed for paa nærværende Tidspunkt at fremme dette Arbejde, som i Henhold til det 5-aarige Anlægsprogram i Forslaget til Finansloven for 1942—43 er tænkt udført i Finansaarene 1944—45 og 1945—46, og hvortil der for Tiden ikke er nogen trafikale Nødvendighed.

Statsbanerne har i de sidste 1½ Aar ikke modtaget nye Skinner, og det mindre Lager, som endnu haves, og de eventuelle Skinner, som muligvis vil kunne skaffes frem, vil der være haardt Brug for andre Steder inden for Statsbanernes Omraade.

### 4. *Oplysninger vedrørende Niveauskæringer paa Strækningen Lunderskov—Tinglev.*

Ved Anlæg af 2det Spor er de private Niveauoverkørsler i stor Udstrækning tænkt nedlagt og erstattet med Viaduktanlæg eller med Parallelvejsanlæg. Niveauoverkørslerne for de offentlige Veje er sikret ved Bevogtning og tænkes derfor kun i nogle Tilfælde, hvor særlige Forhold gør sig gældende, erstattet med Viaduktanlæg.

Skulde der fra Vejmyndighedernes Side fremkomme Ønsker om Afløsning af andre offentlige og bevogtede Overkørsler med skinnefri Vejforbindelser, maa Sagen behandles i Overensstemmelse med Lov Nr. 28 af 1. Februar 1930 (Vejkrydsloven).

### 5. *Oplysninger om Niveauskæringer ved Vojens Station.*

Spørgsmaalet om Afløsning af denne Overkørsel for Landevejen Haderslev—Gram ved Vojens Station har i 1937 været rejst af det i Henhold til § 2 i ovennævnte