

I Henhold til det ovenfor udtalte om Ulemperne for Skibsfarten ved det vestlige Broanlæg og de betydelige Anlægsudgifter ved den høje Bro og Tunnelen synes det østlige Broanlæg at være den Løsning, der under de givne Forhold bedst egner sig til at komme til Udførelse.

Samtidig med Undersøgelserne og Projekteringerne vedrørende Forbindelsen Masnedø—Falster har man behandlet den i Loven omtalte Forbindelse *Køge—Præstø—Møen—Nykøbing F.* og de i den Anledning nødvendige Anlæg ved Ulfsumd og Grønsund, hvortil der er fremstillet Projekter baade som Bro- og Tunnelanlæg (se vedhæftede Bilag F. med tilhørende Planer). Som det vil fremgaa af Overslagene (vedhæftede Bilag 8 og 9), vil Bekostningen ved Broanlægene kunne holdes indenfor rimelige Grænser (8,250,000 Kr.), og større Ulemper for Skibsfarten ville neppe opstaa paa disse Steder. Derimod vil Bekostningen ved Tunnelanlægene blive meget betydelig (17,800,000 Kr.). Stigningsforholdene ville blive ugunstigere end ved Broanlæg, og det projekterede Stationsanlæg ved Ulfsumd samt en Forbindelse med den nuværende Kallehave Station maa opgives, da Banen over Møen paa disse Punkter vil være meget dybt beliggende.

Hvad Forbindelsen over Møen og Præstø som Helhed ångaar, skal man udtale følgende:

Længden af Linien *Køge—Møen—Nykøbing F.* vil blive ca. 1,8 km. kortere end den nuværende Forbindelse *Køge—Masnedø—Nykøbing F.* En Forbedring af Forholdene for den gennemgaaende Trafik synes Linien over Møen ikke at frembyde, og denne Linies Anlæg kan selvfølgelig ikke overflødiggøre den nuværende Strækning *Køge—Nykøbing F.*, da man ved Indstilling af Driften paa denne vilde berøve de langs denne Linie beliggende Stationer, og da især Byerne Næstved og Vordingborg med de derfra udgaaende Banelinier, den for Øjeblikket eksisterende Forbindelse saavel indbyrdes som med København, Lolland-Falster og Udlandet. Virkninger vilde strække sig endnu videre, nemlig dels mod Syd til Falster og Lolland, der nu søge deres Forbindelse med det vestlige Sjælland, Fyn og Jylland over Næstved—Slagelse, dels mod Vest for den modsatte Trafiks Vedkommende. Fremdeles vil Linien over Møen komme til at ligge paa en yderst uheldig Maade i Forhold til den Privatbane fra Stubbekøbing til Nykøbing F., som for Tiden er under Anlæg.

Det vil heraf fremgaa, at en Nedlægelse af den nuværende Strækning *Køge—Nykøbing F.* er absolut udelukket ogsaa efter Anlægget af Linien over Møen, og endvidere, at Driften paa den nuværende Strækning — bortset fra Ekspresforbindelserne — endogsaa maatte opretholdes omtrent i samme Omfang som for Øjeblikket med hele det kostbare Apparat ved Færgeoverfarten. En Ordning, som kræver Driften ikke blot af den nuværende Strækning, men tillige af den helt ny tilkommende Forbindelse over Møen, vilde imidlertid medføre saa betydelige aarlige Udgifter, at man ledes til at anstille en Sammenligning med de Forhold, som vilde fremkomme ved Anlægget af et 2det Spor fra *Køge* langs med den nuværende Bane til *Nykøbing F.* med tilhørende Broforbindelse over Storstrømmen. Det viser sig da, at et saadant Dobbeltspor med tilhørende Udvidelse af Stationerne og Anlægget af den østlige Broforbindelse mellem *Masnedø* og *Falster* vil kunne tilvejebringes for 19,570,000 Kr. (se vedhæftede Bilag 6), medens Anlægsudgiften ved Forbindelsen *Køge—Møen—Nykøbing F.* med tilhørende, Broanlæg ved Ulfsumd og Grønsund vil andrage 21,910,000 Kr. (se vedhæftede Bilag 7). Man vil altsaa ved at anvende et Beløb, der er ca. 2,340,000 Kr. mindre end nødvendigt til Anlæg af Linien over Møen, kunne give den nuværende Forbindelse en saadan Udvidelse og Komplettering, at den i en Aarrække vil kunne gøre Tjeneste som fuldt ud tidssvarende, og man vil navnlig opnaa en betydelig billigere Drift ved at undgaa en Deling af Trafikken samt den Fordel, at de nuværende Trafikforhold ikke forstyrres.

Endelig skal det bemærkes, at det — saafremt Linien over Møen skal gennemføres, — af Hensyn til den stærkt paa-trængte Broforbindelse mellem Sjælland og Falster vil blive nødvendigt at anlægge den i en nær Fremtid, hvorimod det, — saafremt man bestemmer sig for en Udvidelse af den nuværende Sydbane til Dobbeltspor, — kun bliver nødvendigt foreløbig at udføre Broforbindelsen over Storstrømmen, medens selve Udvidelsen af Sydbanen til Dobbeltspor vil kunne udskydes i længere Tid.