

bekostelige Anlæg af et 2det Spor paa Strækningen Roskilde — Køge — Næstved, hvilket Anlæg i en meget nær Fremtid vilde blive en Nødvendighed, saafremt Trafikken vedblivende skulde foregaa over de nu bestaaende Banelinier.

Ved Benyttelsen af Banestrækningen Roskilde—Ringsted—Næstved opnaas derhos ikke alene en ca. 2 km kortere Forbindelse end den nuværende over Køge til Næstved, men Banestrækningen har desuden væsentlig bedre Kurve- og Stigningsforhold, hvorfor det ogsaa driftsteknisk set vil være bedre at lede den gennemgaaende Trafik over Ringsted end over Køge.

Saafremt den paatænkte Ordning gennemføres, vil Anlægget af en Bane fra Vigerslev til Køge som Led i den gennemgaaende Forbindelse til Gedser endvidere overflødiggøres, og der vil i det højeste blive Trang til for nævnte Strækning Vedkommende at anlægge en enkeltsporet Lokalbane.

At Valget af Ruten over Ringsted lige saavel som Valget af den nuværende Sydbane som Hovedvej for den sydgaende Trafik vil medføre, at det i en forholdsvis nær Fremtid vil blive nødvendigt at anlægge et nyt Dobbeltspor mellem København og Roskilde, mener man at kunne bortse fra i denne Forbindelse, idet den stærkt voksende Bebyggelse ved Stationerne paa denne Strækning nødvendigvis vil medføre Krav om hyppigere Toggang mellem de to nævnte Byer og herigenem — i Forbindelse med den stadig stigende Trafik paa denne Hovedforbindelse med Jylland — alligevel vil nødvendig gøre Anlægget af dette Dobbeltspor, selv om Vigerslev—Køge-Banen blev anlagt og indrettet til Gennemkørselstrafikken.

Paa den anden Side vilde Anlægget af denne sidste Bane neppe medføre, at Kravet om Dobbeltspor paa Banestrækningen Næstved—Ringsted og Strækningens Forsyning med sværere Skinner og Stenballast, ikke fremtidig vilde blive stillet, men det maa tværtimod forudses, at Banens Betydning som Gennemkørselsbane hurtig vil blive saa stor og Trafikken paa Strækningen vokse saa betydeligt, at det under ingen Omstændigheder vilde være mange Aar, før de ommeldte Foranstaltninger maatte bringes til Udførelse.

Som Følge af foranstaaende, og da den stærkt voksende gennemgaaende Trafik gør en snarlig Forbedring af Trafikforholdene paa Sydbanen paatrængende nødvendig, maa det anses for i høj Grad ønskeligt, at den omhandlede Banestrækning fra Næstved til Ringsted straks bygges dobbeltsporet og forsynes med 45 kg Skinner samt med Stenballast, hvorved man i Løbet af kortest mulig Tid opnaar at faa tilvebragt en dobbeltsporet Strækning fra København til Næstved. Det er af saa meget større Vigtighed, at de ommeldte Foranstaltninger bringes til Udførelse straks i Forbindelse med Banens første Anlæg, som denne Ordning ikke alene vil være den lettest gennemførlige, men tillige langt den billigste. Udgifterne ved de paagældende Foranstaltninger er, under Forudsætning af, at Arbejderne udføres i Forbindelse med Banens Anlæg, af Statsbanernes Baneafdeling anslaaede til ca. 1,900,000 Kr., der fordeler sig saaledes:

Jord- og Broarbejde	350,000 Kr.
Udgifter til Spormaterialier og Stenballast vedrørende et 2det Spor	1,200,000 —
Merudgift ved at anvende Overbygning af 45 kg Skinner med Stenballast i 1ste Spor.....	350,000 —
I alt...	1,900,000 Kr.

Det bemærkes, at der ikke i Anledning af nærværende Forslag fremkommer Udgifter ved Grunderhvervelse, idet denne i Henhold til Loven af 27. Maj 1908 allerede er forudsat foretaget i det til Anlæg af et 2det Spor fornødne Omfang. De til Grund for Overslaget liggende Priser er beregnede uden Hensyn til den ved de nuværende særlige Forhold frembragte Prisstigning.

Til Sammenligning skal sluttelig tilføjes, at Anlægget af et nyt 2det Spor paa Strækningen Roskilde—Køge—Næstved maa antages at ville medføre en Udgift paa ca. 6,500,000 Kr., og at Anlægget af en dobbeltsporet Vigerslev—Køge-Bane og et nyt 2det Spor paa Strækningen Køge—Næstved vil koste ca. 9,000,000 Kr.