

hold er simpelthen begrundet deri, at Kjøbenhavns nyere Bebyggelse tilbørlig har fundet Sted i Nærheden af Frederiksberg Station, som derfor er et bekvemt Centrum for den nye Trafik. Paa samme Maade kan det forventes, at den paatænkte Station ved Nørrebro og en eventuel Station ved Østerbro ville blive Centra for de nye Bykvarterer, som ere under stærk Udvikling paa disse Steder, og for hvilke Kjøbenhavns Hovedstation, hvad enten den ligger paa den ene eller paa den anden Side af Vesterbrogade, ikke vedblivende vil være noget bekvemt beliggende Centralpunkt. Naar man derfor i Tide førger for en passende Udvikling af de omhandlede nye Centralpunkter for de nye Dele af Byen, er man berettiget til at forudsætte, at Tre-tventsen paa Kjøbenhavns nuværende Hovedstation, om den end vil voxe, dog ikke vil tiltage mere, end at den altid i Fremtiden paa tidsvarende Maade vil kunne faa sine Kraw fyldtgjorte, naar der nu sikres Banegaarden de Arealudvidelser, som endnu kunne opnaas.

Foruden de ovennævnte Centralpunkter udenfor Hovedstationen vil der mulig i en ikke meget fjern Fremtid blive Trang til en Banegaard navnlig for Godstrafiken, bekvemt beliggende for det Bykvarter, som udvikler sig imellem Vesterbrogade og Roskilde Landevei paa den ene Side samt Kalvebodstrand paa den anden Side, hvor der efterhaanden er opstaaet flere større industrielle Stablssementer, som foranledige en stor Godstrafik. For disse vil det formentlig være en Fremtidsopgave at tilvejebringe en saadan Godsbanegaard ved Opfyldning i Kalvebodstrand Syd for Gasværket med Forbindelsesveie dels med den indre By ved Bro over Gasværksløbet, dels ved Veiforbindelser mellem Stormgadens paatænkte Forlængelse og det opfyldte Terræn i Kalvebodstrand. Denne Godsbanegaard vilde da ved en Bane over Valby til Vigerslev være at sætte i Forbindelse med den nuværende Vestbane over Frederiksberg, hvorfra et Banestykke til en ny Station ved Nørrebro tillige vilde tilvejebringe Forbindelse med Nordbanerne.

Anlægget af en Banegaard Syd for Vesterbrogade med den fornødne Forbindelsesbane til Vigerslev vil efter derover udarbejdede Overslag, forsaavidt angaar de tekniske Arbejder, medføre en Bekostning af ca. 7,000,000 Kr., medens samtlige Udgifter, inklusive Expropriation og den nødvendige Forøgelse af Driftsmateriellet, i den ovenfor ommeldte Kommissionsbetænkning ere beregnede til ca. 12,000,000 Kr. Det maa dog herved bemærkes, dels at denne Bekostning let vil kunne overskrides, hvis de til Grund for Expropriationsberegningen lagte Forudtæmninger ikke skulde vise sig holdbare, dels at man maatte søge at modificere Banegaardsplanen saaledes, at det efter dennes Udarbejdelse paabegyndte Hospital om muligt kunde bevares.

Foruden at den store Bekostning, der saaledes vil være forbunden med Anlægget af en hel ny Banegaard Syd for Vesterbrogade, taler imod at skride til Udførelsen af et saadant Anlæg, maa det endvidere komme i Betragtning, at denne Banegaard vanskelig vil kunne sættes i bekvem Forbindelse med de ovenfor nævnte nye Traficentra. Som ovenfor bemærket er det derhos paatrængende nødvendigt, at der snarest muligt staffles udvidede Lokalteter til Expedition af Persontrafikken paa Kjøbenhavns Banegaard. Dette vil imidlertid ikke kunne opnaas, naar man nu vil søge Planen til et Banegaardsanlæg Syd for Vesterbrogade realiseret. Ikke blot vil nemlig denne Plan kræve vidtløftige Forhandlinger, men der vil ogsaa hengaa meget lang Tid, inden Arbejderne kunne være saa vidt fremmede, at den nye Banegaard kan tages i Brug. Saafremt Forhandlingerne ikke skulde føre til Virkeliggjørelsen af det omhandlede Projekt, vil det derhos formentlig vanskelig kunne forhindres, at der i den mellemliggende Tid paa anden Maade saaledes disponeres over de Arealer Nord for Vesterbrogade, som behøves til en Udvidelse af Banegaarden sammesteds, at det enten vil være saa godt som umuligt at gennemføre denne, eller Gjennemførelsen ialtsald vil være forbunden med særdeles betydeligt forøgede Udgifter.

I Genhold til det Foranstaaende maa man holde for, at man ikke bør opgive den Koncentration af Persontrafikken, som nu finder Sted imellem de forskellige fra Kjøbenhavn udgaaende Baner fra den nuværende Hovedstation, og som for et længere Tidsrum vil kunne faa tilstrækkelig store og bekvemme Lokalteter sammesteds, naar den fornødne Udvidelse af Banegaarden bringes til Udførelse. Man maa derfor fremdeles fastholde det tidligere stillede Forslag om en Udvidelse af den nuværende Banegaard i østlig Retning ved Forlægning af Vesterfarimagsgade. Man skal i saa Henseende først bemærke, at der er opnaaet Enighed med Kjøbenhavns Magistrat om den østlige Grændse for den nye Vesterfarimagsgade. Denne Gade vil herefter tillige erholde den fornødne Udvidelse, idet den vil faa en Bredde af 80 Fod (Forstovene indbefattede), medens den for Tiden ikkun har en Bredde af ca. 60 Fod. — Spørgsmaalet om, hvorledes det Areal, der ved Forlægningen af den omhandlede Gade indvindes til Banegaarden, bør benyttes til Udvidelse af Lokalteterne for Persontrafikken, kan løses paa 3 forskellige Maader, idet man enten kan opføre en hel ny Hovedbygning for samtlige Baner