

Fordelene ved Gjennemførelsen af det førstnævnte Projekt ere imidlertid betydelig større end ved Gjennemførelsen af det sidstnævnte Projekt. Navnlig ville alle Bygningerne efter hint erholde et større Glæderum og som Følge heraf i alle Henseender afgive større Rummelighed end efter det sidste Projekt. I saa Henseende stiller Forholdet sig saaledes:

	efter det første Projekt.	efter det andet Projekt.
Bygninger til Betjening af Trafiken ad Nordbanen samt til Benyttelse for Postvæsenet	12,800 □ Alen.	10,800 □ Alen.
Udvidelse af den nuværende Hovedbygning til Betjening af de over Frederiksberg udgaaende Baner . . . . .	5,900 —	2,500 —

Det maa derhos bemærkes, at man ved Gjennemførelsen af det førstnævnte Projekt vil erholde betydelig bedre Lokalteter for Postvæsenet end ved Gjennemførelsen af det sidstnævnte Projekt, ifølge hvilket den nuværende Postbygning, der ikkun har en Grundflade af 500 □ Alen, jo skal bibeholdes. Ved den Sammenbygning af Vest- og Nordbanestationerne, der skal finde Sted efter det første Projekt, vil der endvidere opnaas den væsentlige Fordel, at der tilveiebringes en sammenhængende overdækket Perronforbindelse mellem disse, saa at Passagererne, besyttede imod Veirliget, kunde passere under Tag fra den ene Afdeling til den anden, og at Expeditionen i mange Henseender kan foregaa lettere og bekvemere. Det hele Bygningskomplex vil derhos, naar det udføres efter det første Projekt, i arkitektonisk Henseende blive mere storartet og tiltalende end de Bygninger, der udføres efter det andet Projekt, og derved afgive et monumentalt Bygningsværk, som i sin Helhed vil gjøre et imponerende og smukt Indtryk.

Den Merudgift af ca. 500,000 Kr., som Arbejderne efter det første Projekt medfører udover, hvad der er beregnet for det andet Projekt, bør, fjønt selvfølgelig ikke uden Betydning, dog formentlig være Anlæg af den her omhandlede Natur, hvor det dreier sig om saa store Summer, ikke være afgjørende, navnlig naar henses til, hvor vigtigt det er, at man ved de forestaaende Udvidelser af Banegaarden ikke alene har den nærmeste Fremtid for Øie og søger at tilfredsstille dens Krav, men foretager Udvidelsen saaledes, at der er Sandsynlighed for, at man for en længere Periode vil kunne fyldestgjøre de Krav, som den stigende Trafik og de voxende Fordringer fra det reisende Publikums Side uskrivelig ville stille. Man maa derfor anbefale, at Udvidelsen finder Sted efter det førstnævnte Projekt (Plan II.) med de Ændringer i samme, der mulig maatte vise sig nødvendige eller hensigtsmæssige.

Som det fremgaar af de foreliggende Planer, er det en Forudsætning for det ovenfor anbefalede Projekt, at Farimagsgade forlægges mod Øst, og en saadan Forlægning af denne Gade maa ogsaa anses for en absolut nødvendig Betingelse for Gjennemførelsen af det nævnte eller et hvilket som helst andet Projekt til en Udvidelse af Banegaarden mod Øst. En saadan Udvidelse maa nemlig — paa hvilken Maade den end foretages — have til Formaal ikke blot at tilveiebringe større Lokaler for Persontrafiken, men navnlig at tilveiebringe et saadant Arrangement, at Tog til og fra Nordbanen kunne expederes samtidig med Tog til og fra Vestbanerne, ligesom det nu er Tilfældet med Vestbanetog og Klampenborgtog. Dette sidste Formaal kan kun opnaas derved, at der for Nordbanetogene anlægges særlige Ankomst- og Afgangspor med tilhørende Perroner, og da Nordbanens Spor til og fra Banegaarden ligger øst for Vestbanernes Spor, maa Nordbanens Spor og Perroner paa Banegaarden selvfølgelig anlægges øst for Vestbanernes Hovedspor. Fra Midten af Vestbanernes Afgangspor til den nuværende Farimagsgades vestre Grændselinie er kun en Afstand af ca. 68 Fod. En Bygning for Nordbanens Trafik med særlige Ankomst- og Afgangsperroner og 4 særlige Spor kræver derimod en Bredde af ca. 143 Fod, og den østlige Grændselinie for den nye Nordbanebygning maa derfor ligge ca. 75 Fod østligere end den nuværende vestlige Grændselinie for Farimagsgade, hvoraf følger, at denne Gade maa flyttes ligesaa meget imod Øst. — Da derhos Stationen for Klampenborgbanen maa flyttes fra dens nuværende Plads, der tildels vil blive optagen af de for Nordbanetrafiken bestemte særlige Spor og Perroner med tilhørende Bygning længere mod Nord og Øst og navnlig til den trekantede Grund ved Gyldenløvesgade, følger heraf, at den nordlige Ende af Farimagsgade maa flyttes endnu mere imod Øst, end Hensynet til Nordbanetrafiken i og for sig vilde kræve, og en yderligere Forlæggelse mod Øst af denne Del af Gaden nødvendiggjøres endelig derved, at der imellem de paa Banegaarden beliggende Spor for Nordbanen og Klampenborgbanen maa tilveiebringes Plads til en Remise