

som Gods fra den paagældende Del af Byen. Men da selve Frihavnen med sine Rangespor til Dels vil tjene som Godsstation, mener man, at Stationen ved Østerbro foreløbig kan indskrænkes til Anlæg Nord for Østerbrogade. Da man imidlertid maa være forberedt paa, at Persontrafikken her dels paa Nordbanen dels paa en eventuel Dampfærgeforbindelse med Malmø vil vokse betydelig, anses det for rigtigst straks at indrette Anlægget paa at kunne udvides i Overensstemmelse med den oprindelige Plan. Hertil hører, at Anlægget forlænges, saa at det kan føres under Østerbrogade samt at man lægger Beslag paa det Hjørne af Østre Anlæg, som er nødvendigt for at give Stationsanlægget den fremtidig nødvendige Længde. Det følger af sig selv, at der i Forbindelse med Østerbrostationen nu maa skrives til Bygning af den Jærnbaneforbindelse med Nordbanen ved Hellerup, hvortil der allerede ved Frihavnsanlægget er eksproprieret, ligesom at denne Bane maa højnes saaledes, at Niveauoverførsler undgaas, medens det ved Siden liggende Frihavns spor maa holdes i Niveau med Frihavnen.

Da det er Udvalget bekendt, at Frihavnsanlægget nu er fremmet saa vidt, at der bør tages Bestemmelse om Indlæg af Dampfærgelejerne for Malmøforbindelsen, hvis man ikke skal udsætte sig for i den Anledning senere at maatte foretage en ny Tørlægning af Havnen, saa anser man det for nødvendigt at benytte denne Lejlighed til at give Indenrigsministeren den fornødne Bemyndigelse til at lade udføre Underbygningen for tvende Færgelejer, og man har i den Anledning — da der ikke foreligger noget Overflag — foreslaaet at afrunde den samlede Bevilling med et Beløb af 231,500 Kr. Det bemærkes, at Indretning af Dampfærgelejerne efter Frihavnsplanen paahviler Jærnbanevæsenet.

For at tilvejebringe den fornødne Forbindelse mellem de forskellige Stationer tiltrædes Forslagene om Forbindelsesbanerne og de forskellige Spor anlæg paa Nørrebro og Frederiksberg Stationer.

Naar de oven anførte Anlæg ere udførte, vil den nuværende Hovedbanegaard blive frigjort saa vel for Storstadelen af Godsstrafikken som for en ikke ubetydelig Del af Persontrafikken. De Mangler og Savn, som nu med uafviselig Styrke kræve Afhjælpning, ville da være fjernede. De Ændringer, som Planen vil medføre paa den nuværende Banegaard, vil kun kræve et ubetydeligt Beløb, som i sin Tid kan søges bevilget ved Finansloven.

De Hovedled af den oprindelige Regeeringsplan, som her ere udeladte, ere altsaa: den ny Personstation og Boulevardbanen. Vi skulle ikke her udtale os om disse Anlæg, hvorom Meningerne ere delte; kun bemærkes, at naar man maatte beslutte sig til Udførelse af disse Planer, kunne de omtrent bekostes for Værdien af de Arealer, der blive til Raadighed paa det gamle Banegaardsterrain.

Besluttes man sig til at bevare den nuværende Personbanegaard, kan man, naar det maatte findes fornødent, ombygge den paa dens nuværende Plads som Endestation med en passende Facade til Vesterbrogade og en bekvem Forbindelse over Vesterbrogade til den ny Godsbanegaard.

For øvrigt har man troet for Tiden delvis at kunne se bort fra de utvivlsomme Ulemper ved de mange Niveauoverførsler fra den nuværende Banegaard. Ulemperne ville dog indskrænkes ved Forlægning af adskillige Tog til de ny Anlæg ved Rallebostrand og Østerbro. Men man erkender, at ogsaa med Hensyn til dette Forhold kan der i Fremtiden ske en saadan Udvikling, at en Ændring bliver nødvendig.

I denne Erkendelse saa vel som under Hensyn til, at Forholdenes Udvikling i Fremtiden ikke bør kunne affære Staten fra en fri Overvejelse af de oven nævnte større Spørgsmaal, vilde man anse det ønskeligt, at der kunde træffes et saadant Arrangement særlig med Kommunen, der lagde det i Statens egen Haand at afgøre, hvor længe den vilde holde de fornødne Grunde til Raadighed for fremtidige Planer. I Lovforslagets § 3 er der forudsat en Overenskomst med Kommunen om Tilvejebringelse eventuelt ved Mageskifte af de nødvendige