

indsnævrer Sporshystemerne og borttager den frie Udsigt mellem Ranagergrupperne, og det maa derfor indtrængende tilraades, at Viadukten i sin Helhed straks opføres som en aaben Bro i Overensstemmelse med den medfølgende Plan.

Det vil endvidere af denne ses, at man for ikke at foregribe og hindre Muligheden for en senere rationel Udbudelse af Varehus-etablisementet har anset det for nødvendigt at benytte det Areal langs Havnekaian, som i den oprindelige Plan foreløbig var tænkt henlagt til Oplagsplads, og i den Anledning ogsaa paa denne Strækning at gennemføre Kloakløbene som lukkede Ledninger i Stedet for som aabne Grøfter. Der vil paa det fremstillede Terrain, selv om dette Areal fraregnes, stadig være Oplagspladser i saa stor Udstrækning, at de ville kunne tilfredsstille ethvert Krav i den Retning.

Til Fremstilling af den Del af Banegaardsarealet, hvor Lokomotivremiserne tænkes henlagte, vil der kræves en betydelig Opfyldning, c. 40,000 Kubvne. Denne Jordmasse er i Projektet paatænkt staffet tilveje ved Udgravning i Valby Bakke, idet man herved er gaaet ud fra, at man da samtidig burde genoptage den i Kommissionsforlaget til Ordningen af Banegaardsforholdene foresatte Plan, at sænke Banelinien gennem Valby Bakke saaledes, at man kan føre Enghavevej, Besterfælledvej og Gl. Rjøgevej over Banen paa Viadukter.

Det behøver næppe at fremhæves, hvor mange Ulemper det vil medføre saavel for Banen som for den almindelige Trafik, naar disse temmelig stærkt befærdede Veje, af hvilke den ene danner Hovedadgangen til Kirkegaarden og har en meget benyttet Sporvognslinie, skulle støre den sporede Bane i Niveau. Fjernelsen af disse Niveauoverførsler vil derfor sikkert ogsaa kun være et Tidsspørgsmaal, og det synes derfor i høj Grad at maatte anbefales at foretage en saadan Foranstaltning ved denne Lejlighed, hvor den ved Sænkningen af Banelinien fremkommende Jordmasse kan finde en nyttig Anvendelse til Opfyldning paa Banegaardsarealet, fremfor at udfyde den til et senere Tidspunkt, hvor man da ikke vil have Anvendelse for Fylden, hvis Udgravning, Transport og Lagring repræsenterer en Udgift af ca. 200,000 Kr., en Udgift, som da til Dels vil være spildt.

Hertil kommer, at Bygningen af Viadukterne senere vil blive meget dyrere end nu og medføre store Ulemper saavel for

Banen som for Trafikken paa Vejene paa Grund af de interimistiske Broer, som det da vil blive nødvendigt at opføre, og de midlertidige Forlægninger af Vejene, som maa foretages, medens Bygningen af de endelige Viadukter finder Sted. Alt dette vil for Størstedelen undgaas, naar Arbejdet foretages nu.

Af disse Grunde maa man indtrængende tilraade Niveaupassagerens Fjernelse som en Foranstaltning, der sikkert vil vise sig at være af stor Betydning, ikke mindst i økonomisk Henseende.

Hvad Udgifterne angaar, da vil der til Gennemførelsen af de ovenfor beskrevne Anlæg i Henhold til det medfølgende Overslag udkræves en Sum af 1,945,000 Kr. ud over de alt bevilgede Beløb, nemlig 1,500,000 Kr. til selve Anlægene paa Banegaardsarealet og til Forlængelsen af Kloakledningerne; samt 445,000 Kr. til Sænkningen af Banelinien til Valby og Opførelsen af Viadukter for de ovenfor nævnte Veje.

Som det fremgaar af Overslaget fordeles den til Anlægene paa selve Banegaarden beregnede Merudgift sig paa følgende Post:

Viadukt over Banegaarden	248,000 Kr.
Bejræmper m. m.	61,600 —
Overbbygning	189,500 —
Hegn	22,250 —
Telegraf, Sporstiftesfjering	197,000 —
Vandraner, Brovægte m. m.	14,500 —
Chaussering af Læsseveje	38,000 —
Rvægramper, Folde m. m.	41,000 —
Varehuse	310,000 —
Stalde, Hytter m. m.	15,500 —
Banevogterhuse og Ekspedientbolig	20,500 —
Lokomotivremiser	142,500 —
Elektrisk Belysning	185,000 —
Boliger paa Stationen	30,000 —
Forlængelse af Kloakledningerne	100,000 —
Administration og tilfældige Udgifter	71,250 —
	<hr/>
	1,686,600 Kr.

medens der forventes bespart paa:

Jord- og Rysstiftingsarbejder	118,600 Kr.
Drejefstiver	63,000 —
Blokpøst ved Vigerslev	5,000 —

186,600 Kr.

hvorved den samlede Merudgift bliver $1,686,600 - 186,600 = 1,500,000$ Kr.