

ud fra denne Værdiberegning og hertil føjer Udgifterne til Grunderhvervelsen for Dobbeltsporet Hellerup-Klampenborg, der for Tiden maa anslaas til ca. 700,000 Kr., bliver det hele Beløb for Grunderhvervelse ca. 6,500,000 Kr.

Den samlede Udgift til Gennemførelsen af den her foreliggende Plan i dens Helhed vil saaledes blive ca. 40,600,000 Kr.

Over for denne Udgift staar paa den anden Side det betydelige Beløb, der vil kunne indvindes ved *Salg af frigjorte Arealer*. Naar disses Værdi opgøres paa Grundlag af de af Kommissionen benyttede Arealpriser, bliver den — under Forudsætning af, at Københavns Kommunes Forkøbsret til en Del af den nuværende Hovedstations Terrain frafalder — ca. 20,840,000 Kr.

Hertil kommer endvidere de *Bidrag* til Sagens Gennemførelse, som passende blive at yde af *Københavns og Frederiksbergs Kommuner*. Efter de derom førte Forhandlinger (jfr. nedenfor) vil der, under visse Betingelser, antagelig kunne opnaas Forstaaelse om, at der — foruden at Københavns Kommune giver Afkald paa den nysnævnte Forkøbsret, (hvis Værdi er ca. $3\frac{1}{3}$ Mill. Kr.), — endvidere af Kommunerne afgives Arealer til en Værdi af ca. 600,000 Kr. samt ydes et kontant Tilskud af 2 Mill. Kr.

Under disse Forudsætninger vil saaledes den *endelige Udgift ved Planens fuldstændige Gennemførelse kunne ansættes til ca. 16 $\frac{1}{2}$ å 17 Mill. Kr. jfr. Bilag D.*

Plan II.

Den meget betydelige Udgift, som den fuldstændige Gennemførelse af det ovenfor beskrevne Projekt vilde udkræve, har foranlediget, at Ministeriet har ladet det blive Genstand for Overvejelse mellem Overingeniøren og Generaldirektoratet for Statsbanerne at søge Planen saaledes omarbejdet, at Udgifterne i væsentlig Grad nedsættes.

Resultatet heraf foreligger i en ny Plan, hvis Grundtræk fremgaa af den Lovforslaget vedhæftede Plan II. Formaalet har været at anvise en Ordning, som i en foreløbig overskuelig Aarrække kan anses for fyldestgørende samtidig med, at man, saa vidt Forholdene tillade det, bevarer Muligheden for, at Projektet ud i Fremtiden, om det maatte findes ønskeligt, vil kunne bringes til Udførelse i sin Helhed.

De væsentligste af de foretagne Ændringer ere følgende:

Centralbanegaarden. For at undgaa at ekspropriere i alt Fald den kostbareste Del af Panoptikon-Komplekset anlægges Centralbanegaarden kun som Gennemgangsstation for de 8 Spors Vedkommende, medens de 4 østligste Perronspor ende blindt. Samtidig indskrænkes Hovedbygningen ved, at den østligste Trediedel af Midterfløjen udelades.

Paa Boulevardbanen udelades Nærtrafikstationen ved *Frederiksborggade*.

Det nye *Dobbeltspor Østerbro-Hellerup* samt Stationen ved *Svanemøllen* bortfalde.

Udeladelsen af Dobbeltsporet *Østerbro-Hellerup* giver Anledning til forskellige mindre Forandringer ved *Hellerup Station*.

Paa *Valby Station* indskrænkes det projekterede Anlæg for Fjertrafikken.

Paa *Nærtrafiklinien* Centralbanegaarden-Valby-Frederiksberg-Nørrebro-Hellerup udelades Stationen ved *Enghavevej*, og der anlægges en Station ved *Aaboulevard* i Stedet for ved *Rolighedsvej*.

Paa *Godslien* udelades foreløbig Løftningen over Nørrebrogade og de tilstødende Strækninger.

Maskinværkstederne forblive indtil videre paa deres nuværende Plads og komme ved et Spor i Forbindelse med Nærtrafiklinien ved Falkoneralleen. Heller ikke Forslaget om Anlægget af et nyt *Dobbeltspor Hellerup-Klampenborg* er her blevet optaget.

Den oprindelige Plan vil paa forskellige Punkter endvidere kunne blive modificeret i Henhold til Ønsker, som af Statsbanedriften ere fremsatte om Foretagelsen af mindre Ændringer, hvilke dog ikke ville være af kendelig Indflydelse paa Overslagssummen. Det drejer sig saaledes om Enkelthederne ved Indretningen af Centralstationens Hovedbygning, Ordningen af Sporanlæggene, deriblandt Beliggenheden af Kvægtorvssporet, Anbringelsen af Remiserne, Enghavevej-Stationens Flytning til Vesterfælledvej, Anordning af Mellestationerne paa Ringlinien som Østationer m. m.

Det saaledes ændrede Projekt vil, selv med de betydelige Indskrænkninger, der ere foretagne, frembyde store og iøjnefaldende Fordele saavel for Publikum som for Driften. De mest betydende Fordele ere bevarede: Trafikkens Samling i en Hovedstation, bygget saaledes, at den kan