

Punkter har ført til det Resultat, at yderligere Indskrænkninger i de planlagte Arbejders Omfang ikke skønnes til Slutning at ville bringe nogen virkelig Besparelse, medfører dette dog ingenlunde, at det skulde være nødvendigt at lade samtlige Anlæg komme til Udførelse med eet Slag. Af Hensyn til Statskassens Ydeevne er det i høj Grad magtpaaliggende, at Arbejderne udføres stykkevis, efterhaanden som Midlerne ere til Stede. Det gælder i dette Øjemed at udskille et Afsnit, der udgør et i sig afsluttet, forholdsvis selvstændigt Hele, hvis Gennemførelse bliver det foreløbige Maal.

Et saadant Afsnit vil dannes af den Række Arbejder, hvis Omfang er antydet paa den vedhæftede Plan III. Ved disse Arbejders Udførelse vil en væsentlig Del af de værdifuldeste Arealer saavel paa den gamle Banegaard som ved Nørrebro Station blive frigjorte til Salg, saa at der vil kunne begynde at indkomme Dækning for Udgifterne.

Paa det ved Plan III angivne Byggestadium ville da Arbejderne have naaet følgende Standpunkt:

Centralbanegaarden er saa vidt færdig, at den *nuværende Banegaards Hovedstation* kan nedlægges.

Centralstationen er forsynet med 8 Perronspor, af hvilke de 6 vestligste, der betjene Fjerntrafikken, ere gennemgaaende, medens de 2 østligste, der betjene Frederikssundtrafikken, ende blindt. Den østlige Fløj og den østlige Trediedel af Hovedbygningen ere endnu ikke udførte.

Til Centralbanegaarden slutter sig den dobbeltsporede *Linie for Fjerntrafikken*, der fører fra Vigerslev over Valby-Vesterbro-Østerbro til Hellerup, hvilken Linie tillige mellem Vesterbro og Hellerup betjener Kystbanens Nærtrafik.

Begge *Boulevardbanens* Tunneler ere udførte, den østligste Tunnel dog ikke paa Strækningen under Vesterbrogade og Panoptikonkomplekset.

Fra Centralstationen udgaar endvidere over Valby og Peter Bangs Vej til Vandløse en enkeltsporet Linie for *Frederikssundtrafikken*. Denne Linie er løftet ud af Niveau med skærende Gader og Veje.

Stationerne ved *Valby* og *Peter Bangs Vej* ere anlagte. Fra sidstnævnte Station er der ført Spor gennem den nuværende Frederiksberg Station til de nuværende Spor Frederiksberg-Nørrebro, saaledes at der fra Stationen ved Peter Bangs Vej kan afsendes Klampenborgtog.

Paa den gamle Banegaard ere de nuværende Stationer for Nordbane- og Klampenborgtrafikken endnu i Drift. En Del af de nuværende Hovedspor paa den gamle Banegaards nordre Del ere bibeholdt som Depotspor og Værkstedsspor. Ligeledes er Banelinien over Vodroffsvej til *Nørrebro* og selve denne Station endnu bevarede uforandrede, hvorimod Løftningen af Banestrækningen *Nørrebro-Hellerup* er udført saa vidt, at Personbanen er ført over Godsbanen til Frihavnen og over Lyngbyvej.

Østerbro Station er udvidet Syd for Østerbro, dog saaledes, at den østligste af de nye Perroner endnu ikke er udført, og at Sporene ere ændrede derefter.

Hellerup Station er udført i endelig Skikkelse med de mindre Forandringer, som følge af Udeladelsen af Dobbeltsporet mellem Østerbro og Hellerup.

Endelig er der af *Godsbanen* udført Strækningen Centralbanegaarden-Vigerslev-Vandløse-Frederiksberg, (hvorfra Godstrafikken foregaar ad de gamle Spor), samt den nye Godsstation ved Lygten og Lersøen med Forbindelse til Frihavnsbanen og Hellerup. Den nuværende Nørrebro Godsstation er derimod nedlagt. Den nuværende Niveauskæring mellem Personbanen og Godsbanen ved Svanemøllen er fjernet ved Hjælp af en Viadukt under Personbanen ved Aarhusgade.

Gennemførelsen af de her omhandlede Anlæg vil antagelig kræve et Tidsrum af 6 Aar fra Arbejdets effektive Paabegyndelse.

Udgifterne ville efter det nedenfor aftrykte Overslag (Bilag C) beløbe sig til 16,600,000 Kr. Hertil kommer et Beløb af ca. 1,800,000 Kr. til Arealerhvervelser, hvilke — med Undtagelse af, hvad der vedrører Panoptikonkomplekset, — bør ske i det fulde ved Plan II forudsatte Omfang. Dette er en tvingende Nødvendighed, for at ikke den rask fremadskridende Bebyggelse skal meget væsentlig fordyre eller endog umuliggøre en senere Erhvervelse. De til Salg frigjorte Arealers Værdi, opgjort paa Grundlag af samme Prisberegning som benyttet for Plan II, kan ansættes til henved 12 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr.

Naar de her omhandlede Anlæg ere fuldførte, ville de Arbejder, som kræves til en fuldstændig Gennemførelse af Plan II, være følgende:

a) Udvidelse af Centralstationen med endnu 4 Perronspor samt Opførelse af Hovedbygningens østre Fløj;