

en økonomisk Betydning. Endelig faar Publikum den Fordel, at Niveauoverskæringerne overalt ere tagne bort, hvilket man har kunnet naa forholdsvis mærkværdig let. Naar vi undtage Bulevardbanen, som koster lidt over 2 Mill. Kr., have vi ingen Niveauoverskæringer ad den Linie, ad hvilken Hovedtrafikken skal gaa. Det er altsaa kun Forstadsbanerne, hvor vi staa over for en væsentlig Udgift med Hensyn til dette Spørgsmaal, og ærede Medlemmer ville af Overslaget se, at hele Udgiften ved der at borttage Niveauoverskæringerne drejer sig om $3\frac{1}{2}$ Mill. Kr., af hvilke Kommunerne forudsættes at bære de 2 Mill., medens Resten i hvert Tilfælde forrentes derved, at man sparer hele den Bevøgning, der nu finder Sted paa disse Linier, og som nu, hvad der oplyses i Motiverne, koster 72,000 Kr. aarlig. Man maa derfor ikke blot besvare Spørgsmaalet, om man bør gaa til den definitive Løsning, med: ja, men man maa ogsaa sige, at man ved det her foreliggende Forslag naar en saadan definitiv Løsning. Det Spørgsmaal, som derefter kan stilles, er, om det ikke ogsaa kunde naas ad andre Veje. Jeg skal dog ikke uden yderligere Foranledning komme dybere ind paa det, men kun slutte mig til, hvad andre ærede Medlemmer have udtalt, at den udbudte Konkurrence fremkaldte dygtigt udførte Projekter, som angaa de mest forskellige Løsninger, men ved Behandlingen af dem kom Kommissionen saa godt som enstemmig til det Resultat, at det ikke blot var de bedste, men ogsaa de billigste Løsninger, som Regeringen her har lagt til Grund for sit Forslag. Og spørger man nu, hvor kan det være, at disse Løsninger ere saa billige, kan man vel svare: En af Grundene er den, at man har opfyldt ogsaa saadanne kommunale Ønsker, at man med Rette kan mene, at Kommunerne ville yde deres Bidrag til Sagens Løsning; og til Forskel fra den sidste ærede Taler kan jeg ikke sige andet, end at der naas saa meget ogsaa for Kommunerne, at det vel ogsaa vil være forsvarligt for disse at gaa til de i Forslaget forudsatte Ofre, selv om de kunne kaldes ret betydelige. Ved Siden heraf er der et andet Moment i Forslaget, som har finansiell Betydning, nemlig det, at det vil være muligt at gaa til en saa gennemgribende Løsning af Banegaardsspørgsmaalet uden at komme til at staa over for den Omstændighed, at Driften i nogen nævneværdig Grad vil være virkelig generet af Ombygningen, af den simple Grund, at den ny Banegaard i det hele og

store gøres færdig, medens Driften fortsættes uhindret paa den gamle. Den eneste Strækning, hvor der kan være Tale om at maatte indstille Driften en kort Tid, er en mindre Del af Forstadslinien, den Trafik, som berøres heraf, vil man endda, efter at have udført den ny Godslinie, være i Stand til at besørge fra interimistiske Træskure. Det betydelige Driftstab, som lignende store Ombygninger ellers pleje at medføre, undgaa vi saaledes, ligesom vi ere helt fri for at skulle bygge en Interimsbanegaard, hvilket andre Steder er løbet op ikke til Hundredetusinder, men til Millioner. Hovedgrunden til, at Forslaget har kunnet blive forholdsvis billigt, er dog den, at det, der ofte fremkalder store Udgifter til Grunderhvervelse, det kan her ende med at blive et Plus. Hele den Grunderhvervelse, der her er Tale om, drejer sig om lidt over 2 Mill. Kr., og man forudsætter endda, at Kjøbenhavns og eventuelt Frederiksberg Kommune skulle overtage nogle af de Arealer, som blive ledige ved Projektet, til de anslaaede Priser, og gøre de det, vil der derved indkomme omtrent 1 Mill., saa at Udgiften til Grunderhvervelse bringes ned til noget over 1 Mill. Kr., samtidig med, at man faar til Raadighed de store for lange Tider tilfredsstillende Arealer, der her er Tale om. Ved Siden deraf frigøres der ved Projektet saa store Arealer, at man derved mener at faa en meget væsentlig Del af Udgiften dækket. For mit Vedkommende har jeg ment, at der ganske vist er plausible Data for de Priser, man her har regnet med, men at det dog vil være rigtigt, saaledes som antydet i Motiverne, at fradrage 25 pCt., det samme, som Kommissionen for en Sikkerheds Skyld gjorde. Man kommer da til at staa over for en Udgift af 10—11 Mill. Kr. Men ogsaa dermed maa det kaldes en meget billig Løsning, sammenlignet med andre Steder. Det ærede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgkreds (Philipsen) fremdrog i Gaar et Par Eksempler paa, hvorledes man andre Steder har været oppe paa 50—60—70 indtil 100 Mill. Kr. i Byer, der ikke ere større end Kjøbenhavn. Jeg vil ikke tale om de langt større Beløb, der ere medgaaede i Verdensbyer som London, Berlin og Paris. Men vi kunne foruden disse ogsaa gaa til vore Nabolande, hvor netop Spørgsmaalet om Banegaardsforholdenes Ordning i Hovedstæderne har været oppe i de sidste Aar. For Stockholms Vedkommende vil den Ordning, som man der nærmest har været inde paa, dreje sig om ca. 60 Mill. Kr.