

værende Plads i Virkeligheden vilde blive meget dyrere end en Løsning paa Grundlag af den i Forslaget angivne Tanke. Bortset fra, om det nuværende Banegaardsterrain overhovedet er stort nok, har i hvert Fald Terrainet med sit korte Indløb, sin snævre Hals og store Kurve en meget uheldig Form, navnlig til Anlæg af en Kamstation, hvortil kommer, at det for at løfte de nuværende Udløbslinier ud af Niveau vilde blive nødvendigt at foretage den meget kostbare Foranstaltning af løfte hele Stationspladsen flere Fod op over dens nuværende Niveau. Dernæst vilde man vedblivende lægge Beslag paa det meget værdifulde nuværende Banegaardsterrain og blive tvungen til, med stor Bekostning og til betydelig Ulempe saavel for Publikum som for Jernbanedriften, saa længe Ombygningen af Banegaarden stod paa, at nedlægge Driften af denne med de tilstødende Udløbslinier, samt til Trafikkens Besørgelse at foretage forskellige kostbare midlertidige Foranstaltninger, derunder Anlæg af en interimistisk Personbanegaard. Udvalget blev derfor klar over, at vilde man skride til en endelig Løsning af hele Spørgsmaalet, vilde en saadan bedst findes paa det i Forslaget foreslaaede Grundlag. Paa Grund af de store Udgifter for Statskassen, som Forslaget vilde medføre, samt paa Grund af, at man fandt det uforholdsmæssigt for Nærtrafikken at anlægge en fuldstændig Ringbane, fandt dog Forslaget i den forelagte Skikkelse ikke fornøden Tilslutning i Folketinget.

Under Udvalgets Forhandlinger fremkom imidlertid fra Ingeniør Fr. Johansen Tanken om en ret væsentlig Forandring i Grundlaget for de Planer, der vare forelagte i Folketinget. Den saaledes fremkomne Plan — der nærmest var et Udsnit af den samlede Plan, dog saaledes, at den gik ud paa en Ordning, der repræsenterede et sluttet Hele, som maatte antages at ville være fyldestgørende for en meget lang Aarrække, foruden at Ordningen tillige indeholdt en Mulighed for senere Udvidelse, — vandt i en ikke ringe Grad Udvalgets Tilslutning. Som Følge heraf

ønskede Udvalget Sagen udsat, indtil der fra Administrationens Side var foretaget en nøjere Prøvelse af den antydede Plan, hvorhos det sluttede sit Arbejde med at tiltræde et af Ministeren for offentlige Arbejder stillet Forslag, der gik ud paa at sikre sig de Arealer, der ud over, hvad der ejedes af Københavns Kommune, maatte anses for nødvendige i Henhold til denne ny Plan. Dette Forslag om Grunderhvervelse for Statsbanerne til Ordningen af Københavns Banegaardsforhold blev vedtaget i Folketinget og derefter uforandret i Landstinget (Lov af 15. Maj 1903).

Efter at den omtalte Plan i Sommeren 1903 var bleven prøvet og i alt væsentligt tiltraadt af Ministeren for offentlige Arbejder samt af Jernbaneadministrationen, blev paa Grundlag heraf et nyt Forslag fremsat i Folketinget den 13. November 1903.

Forslaget gaar i sine Hovedtræk ud paa:

- a. Den nuværende Hovedpersonbanegaard i København nedlægges, og en ny Centralpersonbanegaard anlægges paa Terrainet Syd for Vesterbrogade.
- b. en firsporet Banelinie (to for Fjerntrafikken og to for Nærtrafikken), der Syd og Vest fra (fra Vigerslev) føres gennem Valby Bakke langs Godsbanegaardens Terrainer til Centralstationen og videre i Tunnel eller delvis Tunnel under Vesterbrogade ad Boulevarden til Østerbro Station. Ved denne Linie anlægges mindre Stationer ved Valby, Vester Fælledvej og Frederiksborggade,
- c. en Omlægning af Frederikssundbanen, saaledes at denne som løftet Bane fra Vandløse føres direkte til Valby Station,
- d. et 2det Dobbeltspor fra Østerbro til Hellerup med Anlæg af en Station ved Svanemøllen,
- e. en dobbeltsporet Godslinie fra Godsbanegaarden Syd om Vestre Kirkegaard til Vigerslev med Forbindelsesspor under Banelinien Vigerslev Valby til den nuværende Linie Vigerslev Frederiksberg. De nuværende Frederiksberg og Nørre-