

- af denne Station og Anlæg af en mindre Station ved Valby;
- c. en dobbeltsporet Banelinie for Nærtrafikken, der føres fra Østerbro Station langs Fjerntraffikkens Spor gennem Boulevarden, Centralstationen og Valby Bakke, hvorfra den fortsættes som løftet Bane ad den nuværende Linie Valby-Frederiksberg-Nørrebro til Hellerup. I Forbindelse hermed anlægges Stationer ved Valby, Peter Bangsvej, Aaboulevarden og Nørrebrogade. De nuværende Frederiksberg og Nørrebro Personstationer nedlægges;
  - d. en Omlægning af Indløbet af Frederikssundbanen, saaledes at denne ved Peter Bangsvej optages i Nærtrafiklinien;
  - e. en Udvidelse af Hellerup Station;
  - f. en Godsbane, der føres fra Godsbanegaarden ved Kalvebodstrand Syd om Vestre Kirkegaard, over Vigerslev — med Forbindelsesspor til Vestbanen — Vandløse og Nørrebro til Hellerup med Anlæg af en særlig Gods- og Rangerstation ved „Lygten“ og med Tilslutning til den nuværende Godsbanelinie Lyngbyvej-Svanemøllen-Østerbro Station. Den nuværende Nørrebro Godsstation nedlægges. Et Forbindelsesspor anlægges fra en mindre Rangerstation ved Vandløse til Frederikssundbanen samt den nuværende Frederiksberg Godsstation;
  - g. et Forbindelsesspor fra Nærtrafiklinien ved Falkoneralleen til Maskinværkstederne paa den nuværende Hovedbanegaards Terrain,

hvorhos Ministeren for offentlige Arbejder skulde være bemyndiget til at træffe de fornødne Foranstaltninger til at sikre Statsbanerne de Grunde og Ejendomme, som maatte kræves til Gennemførelsen af:

- a. et 2det Dobbeltspor Østerbro-Hellerup i Forbindelse med en Station ved Svanemøllen;
- b. Stationer paa Nærtrafiklinien ved Frederiksberggade og Enghavevej;
- c. en fremtidig Rangerbanegaard mellem Vestre Kirkegaard og Vigerslev tillige-

med et 2det Spor paa Godsbanen Vigerslev-Nørrebro-Lyngbyvej og Løftning af denne Bane over Nørrebrogade og tilstødende Strækninger;

- d. et 2det Dobbeltspor Hellerup—Klampenborg i Forbindelse med en Udvidelse af Charlottenlund Station.

Hele denne Plans Gennemførelse var beregnet til en Anlægsudgift af 34,120,000 Kr. foruden, hvad der vilde medgaa til Ekspropriation af de nødvendige Grunde. Ekspropriationsudgifterne til samtlige Anlæg vare anslaaede til i alt 6,500,000 Kr.

Den samlede Udgift til hele Anlægets Gennemførelse var altsaa 40,620,000 Kr. Over for denne Udgift staar paa den anden Side et ret betydeligt Beløb, der kunde indvindes ved Salg af frigjorte Arealer. Under Forudsætning af, at Københavns Kommunes Forkøbsret til en Del af den nuværende Hovedbanegaards Terrain frafaldtes (denne Forkøbsret er anslaaet til en Værdi af  $3\frac{1}{2}$  Mill. Kr.), ansloges de frigjorte Arealer til en Værdi af 20,840,000 Kr. Man fandt imidlertid, at de frigjorte Arealers Værdi var for højt ansat, og for yderligere Sikkerheds Skyld fandt man det rigtigt at foretage en almindelig Reduktion af Arealernes samlede Værdi med 25 pCt., hvorved de frigjorte Arealers Værdi blev reduceret til 15,614,000 Kr. Det var saa Forudsætningen, at Københavns og Frederiksberg Kommune skulde yde et konstant Tilskud af 2 Mill. Kr., 1 Mill. Kr. hver, og endvidere, at disse Kommuner skulde afstaa Grunde til en Værdi af 600,000 Kr. Forslaget vilde derefter have medført en endelig Udgift for Statskassen af 22,406,000 Kroner.

Ved Forslagets Behandling i Folketinget blev det fra enkelte Medlemmer hævdet, at det vilde være uheldigt at flytte Personbanegaarden fra dens nuværende gode og centralt beliggende Plads. Til Støtte derfor blev der henvist til, at af de indkomne Besvarelser gik de 18 ud paa helt eller delvis at blive paa den nuværende Plads. Udvalget kom imidlertid til det Resultat, at en Løsning af Banegaardsspørgsmaalet med Bibeholdelse af den nu-