

station og erstattes af en Gods- og Rangerstation ved „Lygten“ med de fornødne Forbindelsesspor.

Det vil af ovenstaaende fremgaa, at nærværende Forslag i det væsentlige adskiller sig fra det i Rigsdagssamlingen 1902—03 forelagte Projekt Plan II. paa følgende Punkter:

- a) Centralbanegaarden anlægges straks i sin fulde Udstrækning med 12 gennemgaaende Perronspor i Stedet for som tidligere foreslaaet 8 gennemgaaende og 4 blinde Spor;
- b) Stationen ved Frederiksborggade anlægges straks;
- c) det andet Dobbeltspor Østerbro-Hellerup og Stationen ved Svanemøllen anlægges straks;
- d) Anlægget af den løftede vestlige Del af Ringbanen udskydes indtil videre, og Frederikssundbanens Indløb ændres saaledes, at den i Stedet for at slutte til Ringbanen ved Peter Bangsvej slutter til ved Roskildevvej;
- e) Anlægget af den ydre Godsbane Vigerslev-Vandløse-Nørrebro bortfalder, og Gods- og Rangerstationen ved Lygten anlægges foreløbigt kun i den Udstrækning, som var foreslaaet i tidligere Projekt Plan III.

Medens Anlægsudgifterne ved det i Rigsdagssamlingen 1902—03 forelagte Projekt Plan II. ansloges til 23,500,000 Kr., vil nærværende Forslag kunne gennemføres for ca. 19,180,000 Kr., altsaa en Besparelse paa ca. 4,320,000 Kr. Denne opnaas i det væsentlige ved Udeladelsen af den løftede vestlige Del af Ringbanen og den ydre Godsbane, idet Merudgiften ved de tilkomne Anlæg paa Hovedlinien Centralbanegaarden-Østerbro-Hellerup for en stor Del opvejes ved Besparelser paa Centralbanegaarden og Hellerup Station.

Med Hensyn til de nærmere Enkeltheder vedrørende de forskellige Anlæg skal man fremhæve følgende:

Centralstationen.

Denne er — som vist paa Detailplan 2 — i alt væsentligt projekteret i samme Omfang som i det i Rigsdagssamlingen 1902—03 forelagte Projekt Plan I, dog har man ved nærværende Plan opnaaet at føre Forbindelsessporene mellem Godsbanegaardens Lokomotivremise og Personbanegaardens Spor over Hovedsporene ved 2 mindre Viadukter, medens nævnte Forbindel-

sesspor tidligere skar Hovedsporene i Niveau.

For at reducere Omkostningerne ved det hele Projekts Gennemførelse har man imidlertid samtidig ganske særligt søgt at reducere Udgifterne til Anlægget af Centralstationen. Man har saaledes anstillet Undersøgelser om at projektere Hovedbygningen paa forskellige Maader, og om end de herhen hørende Overvejelser endnu ikke ere afsluttede, have disse Undersøgelser dog godtgjort, at det er muligt under de løsninger, der ere behandlede, at faa en brugbar Centralstation for et Beløb af ca. 4,300,000 Kr. (hvoraf 2,200,000 Kr. for selve Bygningen), medens de tilsvarende Anlæg i de tidligere Projekter kostede ca. 6,300,000 Kr. Det er altsaa lykkedes paa dette Punkt at opnaa en Besparelse af ca. 2,000,000 Kr., som væsentligt er tilvejebragt ved følgende Ændringer:

- 1) Administrationslokalerne ere udeladte;
- 2) Store Perronhaller ere erstattede med almindelige Perrontage;
- 3) Hovedfløjen lægges ud mod Tivoligade i Stedet for med Façade mod Vesterbrogade, hvorved det muliggøres at samle Sporene saaledes, at deres Passage under Vesterbrogade og Nord for liggende Gader kan udføres som Tunnelpassager i Stedet for som Viadukter.

Til Etablissementerne for Post- og Ilgodstrafikken er der reserveret Plads i Overensstemmelse med den i Rigsdagssamlingen 1902—03 forelagte Plan; ligesom tidligere ere Udgifterne til Postbygningen ikke medtaget i Overslaget.

Boulevardbanen

er, jfr. Detailplanerne 3 og 12, i alt væsentligt projekteret i Overensstemmelse med det i Rigsdagssamlingen 1902—03 forelagte Projekt Plan II. Kun har man paa Strækningen Gothersgade-Sølvgade for at undgaa at kolliderer med Garderkasernen og Portbygningen ved Rosenborg Slot trukket Tunnelanlægget noget længere mod Nordvest over mod Observatoriet end tidligere vist.

Stationen ved Frederiksborggade.

Ud for Frederiksborggade er Tunnelen for Nærtrafiksporene udvidet saaledes, at der bliver Plads til at anbringe en Perron mellem Sporene for den Station, der her skal anlægges. Nedgangstrapperne til Perronen tænkes anbragte i de paa Detailplan Nr. 3 viste Kiosker.