

maal omtalte jeg udførlig ved Finanslovens 1ste Behandling og skal kun her i korte Træk gentage, hvad jeg den Gang fremhævede. Man vil erindre, at under 1ste Behandling af Loven af 1903 fremkomder foruden det Forslag, vi tillode os at stille fra Socialdemokratiets Side, endvidere et Andragende til Regeringen fra Københavns Magistrat om, at der ved Sagens Gennemførelse maatte blive tilvejebragt hensigtsmæssige Færdselslinier over Slotsholmen. Det lykkedes os ikke at faa det fastslaaet i Loven; vi stillede Forslag derom, men det blev forkastet. Vi opnaaede dog, at der i Betænkningen blev fremsat en Udtalelse om disse Færdselslinier saalydende: „Udvalget gaar ud fra, at Byggeplanen ved sine Bestemmelser om Bygningernes Anbringelse tillige maa planlægge Færdslen over Slotsholmen.“ Det Forslag, som nu foreligger, er for mig en fuldstændig Tilisesættelse af det Hensyn, der er omtalt i Betænkningen.

Ser man paa den Plan, der foreligger, vil man se, at man fra Slotspladsen gennem nogle smalle Porte kan komme ind paa begge Sider af Slottet, altsaa baade paa den nordlige og sydlige Side af Slottet. Saa kommer man ind i nogle Gaarde, hvor der findes Haveanlæg og Mønsterbrolægning, men naar man anbringer Mønsterbrolægning et Sted, tyder det ikke paa, at man lægger stærk Vægt paa, at der skal være stærk Færdsel paa de Steder, tværtimod, det tyder paa, at man ønsker saa lidt Færdsel som mulig. Kommer man saa ind gennem disse Porte, støder man paa Linier, som ligge skævt for hinanden, og ved Tilvejebringelsen af hensigtsmæssige Færdselsforhold holder man netop stærkest mulig paa de lige Linier. Dernæst er der ved Gennemkørselen mellem Slotskirken og Slottet den store Festtrappe op til Festlokalerne, denne Gennemkørsel vil derfor ved adskillige Lejligheder blive beslagnagt, saa at den almindelige Færdsel ikke kan foregaa der. Ogsaa det peger i Retning af Hensynsløshed overfor Færdselskravene. Paa den sydlige Side fører en smal Port ind til Tøjbusgaarden ganske som nu, saaledes forstaar jeg i alt Fald Planen. Ogsaa det forekommer mig at være en stor Mangel, at man ikke har tænkt paa at skaffe større Plads dernede. Paa den nordlige Side er der ganske vist antydet en Gade forbi Thorvaldsens Museum, men Adgangen til denne Gade er, som sagt, meget daarlig, saa at Gaden ikke vil komme til at gøre den Nytte, den burde,

og i alt Fald er det ganske utilstrækkeligt med en Gade paa dette Sted. Det, det kommer an paa, er at faa en let Forbindelse mellem Byens Centrum, Kongens Nytorv, gennem Holmens Kanal og videre til Vesterbrogade. Men skal man køre ad den Omvej, op ved Slotskirken og den der antydede Gade, vil det ikke blot ikke lette Færdselen, men tværtimod besværliggøre den i høj Grad. Man har i det hele taget arbejdet med de kunstneriske Hensyn for Øje, men ladet de praktiske Hensyn ude af Betragtning, som man dog ved en saadan Foranstaltning i første Række bør betænke, først i anden Række kunne de kunstneriske Hensyn gøre sig gældende. Hensynet til Erhvervs livet er dog det vigtigste. For at opføre og udstyre disse Bygninger udkræves der en Masse Penge, og man maa da først og fremmest sætte Erhvervs livet i Stand til at skabe den Velstand, hvorved disse Penge kunne komme frem.

København kan i det 20de Aarhundrede ikke nøjes med de Færdselsforbindelser, som det kunde i forrige og forforrige Aarhundrede. København er vokset uhyre, siden det sidste Slot blev bygget dernede. Da var der ingen, der havde videre at gøre paa de Kanter. Udenfor laa Voldene og Glacis'et, Færdselen maatte gaa gennem den gamle Vesterport, og derfor kunde det godt gaa med de Færdselsforbindelser, man havde ved Slottet. Nu er der ude paa Vesterbro bygget en Bydel, der rummer en overordentlig stor Befolkning. Dernæst er allerede Godsbanegaarden flyttet ned Sonden for Vesterbrogade, og nu er man ved ogsaa at lægge Personbanegaarden over paa samme Side af Vesterbrogade. Begge Foranstaltninger foretages af Staten, og de ville nødvendiggøre Færdselslinier af en ganske anden Udstrækning, end København for Øjeblikket har dem. Alleerede nu viser det sig, hvor vanskeligt det er at komme til Godsbanegaarden ad de Veje, der findes, og naar Personbanegaarden kommer over paa den sydlige Side af Vesterbrogade, vil denne Gade, hvor bred den end er, ikke kunne optage den Færdsel, som Personbanegaarden vil foranledige. Jeg ser helt bort fra, at man i den gamle By, naar man skal Vester paa, har højst uheldige og smalle Færdselslinier. Det vil derfor være absolut nødvendigt at skaffe ny Færdselslinier til Veje, og de ville kun kunne skaffes Syd for den ny Personbanegaard.

Forbindelsen mellem Kongens Nytorv