

som dette paa de forskellige Anlægspladser har gjort sig bekendt med Enkeltheder i det paagældende Forslag.

Vedrørende *Overskridelserne* erkender Udvalget, at Prisstigningen paa Materiale samt Forhøjelsen af Arbejds løn har været større, end det kunde forudses, den Gang Loven af 29. Marts 1904 om Københavns Personbanegaard blev gennemført, og at dette Forhold paa uheldig Maade har berørt de den Gang af Statsbanerne foretagne Beregninger. Men naar henses til, at der foruden den i 1904 gennemførte Bevilling paa 18,965,000 Kr. senere er bevilget 2,201,000 Kr. og der nu foreslaas bevilget et Overskridelsesbeløb paa 1,268,000 Kr. foruden en Række Nybevillinger, hvoraf enkelte retteligst burde været opførte paa Overskridelsernes Konto, kan Udvalget ikke frigøre sig for den Opfattelse, at det var et alt for løst beregnet og ufærdigt Projekt, som af Administrationen i 1904 blev forelagt for Rigsdagen. I denne Forbindelse henviser Udvalget til det foran nævnte Punkt 3. Heraf fremgaar det, at Overskridelserne paa Anlægget af Boulevardbanen er 920,000 Kr., hvilket i Bemærkningerne til Lovforslaget angaaende dette Punkt væsentligt begrundes med, at Beregningen pr. løbende Fod dobbeltsporet Tunnel er foretaget efter Enhedspriser, der blev udarbejdet af den i December 1898 nedsatte Kommission til Forberedelse og Afholdelse af en Konkurrence om Projekter til Omordningen af de københavnske Banegaardsforhold. Hertil knyttes den mærkelige Oplysning, at „den anførte Enhedspris er saaledes ikke fastsat af Statsbanernes Ingeniører og blev kun tilvejebragt for at skaffe en ensartet Maalestok til Brug for Konkurrencen, hvorfor der blev lagt mindre Vægt paa at udfinde de absolut nøjagtige Priser. Det nævnte Beløb har da ogsaa vist sig at være for lavt ansat, hvortil kommer, at de for ca. 16 Aar siden beregnede Priser ikke mere slaar til.“ Udvalget finder det højst urigtigt, at Administrationen saaledes har bygget paa 6 Aar gamle Enhedspriser uden kri-

tisk at gennemgaa disse, inden Lovforslaget forlod Rigsdagen, et Forhold, paa hvilket Tingets Opmærksomhed henledes.

Med Hensyn til *Nyanlægene* kan Udvalget, paa en enkelt Undtagelse nær, være enigt med Regeringen i, at Byens Udvidelse og den stigende Trafik har gjort disse ønskelige, og Udvalget kan derfor tiltræde samtlige de under Punkterne 6—18 foreslaaede Bevillinger. Overfor enkelte af disse finder man dog Anledning til at fremsætte nogle Bemærkninger. Den under Punkt 6 opførte Bevilling paa 11,000 Kr. til Anlæg af et foreløbigt Forbindelsesspor Valby—Roskildevej burde, efter Udvalgets Opfattelse, retteligst have været opført under Beløbet for Overskridelserne. Dette saa meget mere som Bevillingen forlængst er anvendt, men ogsaa fordi Anlægget er en saa selvfølgelig Foranstaltning, til midlertidig Overførelse af Personvogne mellem Central- og Nord- og Klampenborgbanegaardene, at Nødvendigheden deraf, ved Projekteringen, ikke burde være undgaaet Statsbanernes Opmærksomhed. Men da dette kun er et Spørgsmaal om Formen for Bevillingen, stiller Udvalget ikke Ændringsforslag. — Den under Punkt 11 foreslaaede Bevilling paa 85,000 Kr. til Udvidelse af Boulevardtunnelen ved Gyldenløvesgade har Udvalget haft nogen Betænkelighed ved at tiltræde. Ifølge Loven af 29. Marts 1904 om Københavns Personbanegaard var det Forudsætningen, at Nordbanegaarden og Klampenborgbanegaarden skulde nedlægges. Men nu foreslaas det at anvende 85,000 Kr. til at forberede Muligheden for en Station paa Boulevardbanen lige ved Siden af de nævnte Banegaarde. Udvalget er langtfra overbevist om Nødvendigheden deraf, selv med Tanken henvendt paa mulig elektrisk Drift af Boulevardbanen, da der kun er ca. et Par Toglængder mellem Centralbanegaarden og den paatænkte Station. Angaaende denne Post hedder det i Lovforslagets Motiver: „Af den i Anledning af Omordningen af de københavnske Banegaardsforhold nedsatte Besigtigelses- og Ekspropriationskommission er der truffet