

den nævnte Bane, vil Forbindelsen mellem den samlede Havn og Godsbanegaarden blive betydelig bedre end den Forbindelse, der kan skaffes til en Godsbanegaard Nord for Havnen.

Til Punkt 6. En Centralbanegaard i Mølleengen giver bedre Adgang til Sporforbindelser til nye Fabrikker og nye Virksomheder end en Ordning, hvorved kun Godsbanegaarden lægges ud i Mølleengen, idet Hammel-Banen, der i sidste Fald er tænkt bevaret uforandret, vil vanskeliggøre Anlæg af Sporforbindelser til de Arealer, hvor Fabriksanlæg m. m. nærmest maa antages at ville blive anlagt.

Til Punkt 8. Man maa principielt være af den Opfattelse, at der ikke fra Statens Side bør foretages noget med Hensyn til et Forsøg paa en Udjevning af eventuelle Værdiforskydninger ved Banegaardens Flytning, i hvilken Henseende man i øvrigt skal henvise til de af Ministeren for offentlige Arbejder fremsatte Udtalelser ved Behandlingen af det tilsvarende Lovforslag i den ordinære Rigsdagssamling 1914—15, jfr. Rigsdagstidende for 1914—15, Folketingets Forhandlinger Sp. 1715 ff. og 1763—64, og i den afvigte ekstraordinære Rigsdagssamling, Landstingets Forhandlinger Sp. 89.

Til Punkt 9. I Henhold til § 64 i den for Tiden gældende Takstlov skal Havnebanefragten være ens paa Havnebaner i og udenfor København, og for vognladningsvise Forsendelser maa højst opkræves 1 Kr. 25 Øre pr. Vogn.

Til Punkt 10. Anlægget af en Centralbanegaard i Mølleengen vil ikke være uheldigt for en eventuel Færgeforbindelse. En saadan vil kunne lægges paa et Areal Syd for Byen, hvortil der efter Regeringsforslaget skabes Mulighed for en bekvem Sporadgang.

Til Punkt 11. En taalelig Ordning af Banegaardsforholdene vil ikke kunne tilvejebringes i langt kortere Tid ved kun at flytte Godsbanegaarden til Mølleengen.

Saaftremt Regeringsforslaget gennemføres, vil det nemlig være naturligt at begynde med Anlægget af Personbanegaarden og, naar denne er fuldført, tage den i Brug særskilt, inden Godsbanegaardsanlægget er fuldført, idet man derved undgaar Tilvejebringelsen af en midlertidig Hammel-Banestation, hvad der vilde blive nødvendigt, hvis man begyndte med Godsbanegaardsanlægget.

Ved Tilvejebringelsen af et nyt tidssvarende Personbanegaardsanlæg i Mølleengen med deraf følgende Lettelse i Forholdene paa Ryesgade-Stationen, naas lige saa megen Bedring i Trafikforholdene som ved Tilvejebringelsen af et særligt Godsbanegaardsanlæg i Mølleengen.

Til Punkt 12. Der er ikke truffet Bestemmelser med Aarhus By om særlige Foranstaltninger for Adgang til Byen fra en Banegaard i Mølleengen, men Byen har ikke desto mindre med et saadant Anlæg for Øje planlagt og til Dels udført nogle Gadeanlæg, der vil lette Færdselen til og fra en eventuel Banegaard, anlagt efter Regeringsforslaget. Disse Gadeanlæg er angivne med blaa Farve paa vedlagte Bykort.

Til Punkt 13. Ved Angivelsen af det Areal, der bliver overflødig for Statsbanerne, naar Banegaarden ved Ryesgade nedlægges, er kun regnet med de Arealer, der er betegnede med rød Skravering paa den til Lovforslaget hørende Plan 3. Det er altsaa forudsat, at Aarhus Ø. Station bliver uforandret, som den nu er, og at Trafikken føres ad Forbindelsesbanen over Havnen — jfr. Besvarelsen til Punkt 4.

Til Punkt 14. Paa Grund af Stationsarealets ringe Bredde kan der ikke opnaas en tilfredsstillende Ordning ved en Ændring af Plan M., saaledes at Perronerne lægges helt eller delvis mod Øst i Stedet for som paatænkt mod Vest.

Til Punkt 15. Alle indvundne Erfaringer gaar ud paa, at jo større Udstrækning der gives et Anlæg, og jo mere spredt de forskellige Virksomhedsomraader kommer til at ligge, des mere Personale kræves der saavel til Udførelsen af Arbejdet som til Ledelsen og Tilsynet med dette.

Naar de Spor, fra hvilke Godstogene skal afgaa, fjernes saa betydeligt, som Plan M viser, fra Personstationen, hvor Telegrafanlæg forefindes, hvor Vogn-