

banen, 3) Ørstedssvej over Vestbanen, 4) Bülowsvej over Nordbanen samt endelig Falkoneralléen over Vestbanen og Forbindelsesbanen mellem Frederiksberg Station og Nørrebro. For de 4 forstnævnte af disse Overtørslers Bedkommende vil enhver Foranstaltning, der nu træffes, hvad enten man maatte vælge en Tunnelforbindelse for saavel den gaaende som den kørende Færdsel under Banen, eller Stableringen af Trappebroer for Fodgængere over Banen, repræsentere en spildt Udgift, naar Løsningen af Banerne en Gang i Fremtiden maatte blive bragt til Udførelse; kun Anvendelsen af Trappebroer kan anses som nogenlunde forsvarlig, for saa vidt der ved Anvendelsen af saadanne Konstruktioner, er nogen Mulighed til Stede for senere at anvende disse Materialier andetsteds.

Hvad angaar den 5te Overtørsel, der, som allerede antydet, ved Baneliniernes Løsning ikke vil komme til at forandre sin Karakter, da vil denne fra det angivne Tidspunkt blive lettet for en saa stor Del af sin Togsfærdsel, naar Vestbanen maatte blive ført over Valby, at Ulemperne her da kunne forudsættes at blive saa meget forringede, at Trangen til kostbare Foranstaltninger næppe længere vilde blive følt saa stærkt, som Tilfældet er nu paa Grund af den der for Tiden tilstedeværende intensive Togsfærdsel.

De tekniske Vanskeligheder, der stille sig hindrende i Vejen for Tilvejebringelsen af Tunnelforbindelser for saavel den gaaende som den kørende Færdsel under disse Overtørslers, ville blive ganske svarende til Forholdene med Hensyn til Tilvejebringelsen af Vejpassager over Banerne, idet Tunnelplanums Dybde under Sporene omtrent vil blive svarende til Viadukternes Konstruktionshøjde over Sporene, og Tunnelrampernes Længde bliver den samme som Viaduktrampernes. Behyggelses- og Vejforholdene i Overtørslernes Nærhed ville derhos stille sig ligesaa hindrende i Vejen for Muligheden af saadanne Tunnelforbindelser som for Opførelsen af Viadukter.

Med færre tekniske Vanskeligheder — og da ogsaa med forholdsvis ringere Udgifter — vil der kunne tilvejebringes Fodgængertunneller under disse Overtørslers, idet man til disse vil kunne lade sig nøje med mindre Tunnelpassager og med korte Trappeløb mellem Fortøve og Tunnelniveau. Da Fodgængertunneller desuden fordrer en ringere Dybde end Tunneller til Betjening af den samlede Færdsel af Personer og Køretøjer, kan man ogsaa erkende, at Stableringen af saadanne Tunneller vil danne langt bekvemmere Forbindelser for den gaaende Færdsel end de høje Trappebroer over Sporene, ligesom ogsaa Tilstedeværelsen af Trappebroer vil volde Banerne flere Ulemper, navnlig da det ikke vil kunne undgaa, at de hemme Synligheden af Signaler og belemre det i Forvejen paa Grund af tilstedeværende Bygningsforhold allerede meget mangelfulde Overblik, over Banen fra Tøgene. Hvis man derfor ganske vilde se bort fra Sagens økonomiske Side, maatte man vælge Persontunneller fremfor Trappebroer. Men det væsentlige, der stiller sig i Vejen for Persontunneller — navnlig altsaa i Betragtning af deres dog vel i Tid begrænsede Nyttevirksomhed, — er deres store Kostbarhed. Udgifterne ved deres Anlæg under de forstnævnte, 4 Overtørslers kan nemlig efter et kalkulatorisk Overflag ikke anslaaes lavere end til ca. 150,000 Kr., idet der, uanset deres midlertidige Karakter — maatte gives dem en varig Konstruktion. Hertil maatte endvidere paaregnes Udgiften ved Erhvervelse af fremmede Arealer, der paa flere Steder vilde blive nødvendig, samt rimeligvis en ikke ubetydelig Ulemperstatning til tilstødende Grundejere. Dette betydelige Beløb vilde i hvert Fald for de 3 af Overtørslernes Bedkommende i alt væsentligt være spildt, naar Banelinierne senere maatte blive løstede, og man har derfor ikke funnet foreslaa at skride til Bygningen af saadanne Tunneller. Derimod vilde Trappebroer over de nævnte Overtørslers kunne tilvejebringes med en betydelig mindre Udgift. Uagtet, som allerede berørt, Benyttelsen af saadanne Trappebroer, der ifølge Sagens Natur maa lægges højt over Banelinierne, ingenlunde kan siges at være bekvem for den gaaende Færdsel, og det vel tør forudsættes, at Publikum i mange Tilfælde vil foretrække at afvente Afspærringernes Ophør fremfor at benytte disse Broer for derved at afstorte Ventetiden nogle saa Minutter — maa man dog anse det rigtigt at bringe et mindre Offer for, om end paa en mindre fuldkommen Maade, at imødekomme de idelige tilbagevendende Krav fra Publikums Side om Forbedringer af Færdselsforholdene ved disse Overtørslers ved Opførelsen af Trappebroer over disse.