

bebyggelse, og Trafikken baade paa Bane og Veje derfor vil være i stadig Stigning, vil Nødvendigheden af at affaffe de resterende Niveauoverførsler tidligere eller senere komme til Stede. Af Hensyn hertil og i Betragtning af, at en senere Fjernelse af Niveauoverførsler altid vil medføre større Gener for Trafikken og større Bekostning, end om den sker i Forbindelse med nærværende Anlæg, er Projektet baseret paa en fuldstændig Fjernelse af de nuværende Overførsler, der dels ere erstattede med Viadukter over eller under Banen, dels for nogle enkelte Vedkommende tænkt affaffede ved Ekspropriation.

Samtlige Viadukter over Banen ere projekterede som Stenbroer med overliggende Monierhvalvinger og Chausseret Kørrebane. Bredden af Viadukterne er normalt 30 Fod mellem Rækværkerne, dog gælder dette ikke Viadukten for Sægersborg Alle, der af Hensyn til Vejens Betydning er gjort 50 Fod bred.

Viadukterne under Banen ere byggede af Stenpiller med Jærnoverbygning.

I Forbindelse med Viadukterne er der langs disses Kamper foreslaaet Beklædningsmure paa saadanne Steder, hvor en Ekspropriation maatte antages at blive særlig kostbar. Det samme gælder et Par Stræninger af den frie Bane, hvor man ellers vilde skære stærkt ind i de tilstødende Grunde.

Angaaende de Udvidelsesarbejder som Anlægget af et andet Dobbeltspor mellem Hellerup og Klampenborg vil gøre det nødvendigt at foretage ved Hellerup og Charlottenlund Stationer, bemærkes følgende:

Ved Hellerup Station vil der udtræves en Omordning og Fjærgelse af Perronanlægene, saaledes at hvert af de 3 Nord fra kommende Dobbeltspor kan faa sine særlige Perronsider; dette vil medføre Anlægget af ialt 4 Perroner. Samtidigt har man for de 2 Hovedbaners Vedkommende anset det for rettest at gennemføre det fra Rystbanestationerne kendte Arrangement med 4 Spor mellem Perronerne, nemlig 2 Perronspor og 2 Gennemførselsspor.

For at kunne gennemføre denne Ordning har man maattet disponere over en større Del af den nuværende Godsplads, og det foreslaas derfor at tilvejebringe en ny Godsstation Syd for Personbanegaarden paa Areallet mellem Banelinierne til Østerbro og til Kørrebro. Et Godsarrangement paa dette Sted vil i flere Henseender frembyde Fordele; dels faar man Godsstationen liggende som en særlig Afdeling udenfor den egentlige Banegaard, hvad der bidrager til

at simplificere Sikkerhedstjenesten og derfor er af Betydning paa faa indviklet en Krydsningsstation som Hellerup; dels faar man, paa Grund af Arealets Beliggenhed mellem Hovedbanerne, en bekvem Forbindelse mellem de respektive Banelinier og Godsstationen, idet man ved at benytte det midterste Spor paa Personbanegaarden som Stationsspor for Godstog, kan komme til og fra Godsstationen uden at krydse for mange Togveje. Endelig er der paa denne Plads Mulighed for at erhverve et rigeligt Areal til fremtidig Udvidelse uden at gribe altfor forstyrrende ind i bestaaende Forhold. For Publikum vil der kunne blive en uhindret Afgang til Godspladsen fra Bejen gennem Viadukten ved Stationens Sydende, og yderligere Afgang vil med Tiden kunne staves mod Syd til de over Bogmandsmarken projekterede Gader.

I øvrigt er det paatænkt at opføre en ny og større Hovedbygning Øst for den nuværende og at tilvejebringe den fornødne Forbindelse mellem Perronerne ved at forlænge den eksisterende Persontunnel.

Ved Charlottenlund gaar Projektet ud paa at anlægge en særlig Station for det nye Dobbeltspor umiddelbart Øst for den nuværende. Denne Station er i øvrigt i alt væsentligt tænkt indrettet som den nuværende Klampenborgstation, der har vist sig særdeles hensigtsmæssig, og man har derfor projekteret en Midterperron med Afgang fra Sægersborggalle-Viadukten ved Stationens Nordende og en Vestre og Østre Sideperron, hver med sin Agangsvej ligeledes fra Sægersborg Alle. Den nuværende Ekspositionsbygning bibeholdes som Ventesalsbygning paa Midterperronen, medens en ny opføres paa Stationens østre Side. Til Forbindelse mellem de forskellige Perroner vil det være nødvendigt at anlægge en Persontunnel ligesom ved Klampenborg.

Godsrafikken tænkes henlagt til et Areal langs Østfiden af den nye Station med Indførsel fra dennes østre Agangsvej.

Efter Overflaget ville Udgifterne ved selve Anlægget andrage ca. 2,650,000 Kr., der fordele sig i følgende Hovedposter:

	Kr.
Til Erstatning for midlertidigt og	
tilfældigt Tab . . . . .	25,000
— Forarbejde . . . . .	312,000
— Skæring af Veje og Vandløb	
m. m. . . . .	780,000

Alt overføre. . . 1,117,000