

*Enghavevej*, mellem denne og Vesterfælledvej;

*Boulevarden*, ud for Frederiksborggade;

*Svanemøllen*, i Forbindelse med Stationen for Fjerntrafikken;

*Nørrebro*, umiddelbart ved Banens Skæring med Nørrebrogade;

*Rolighedsvej*, paa Landbohøjskolens Mark;

*Frederiksberg*, hvor Banen skærer Peter Bangsvej. Her optages Frederikssundbanen, der fra Vandløse Holdeplads føres ind paa en Dæmning, som for største

Delén følger den nuværende Banelinie. Endvidere kan der, efterhaanden som der maatte blive Trang dertil, bygges lignende mindre Stationer ved andre Færdselscentre langs Ringbanen, f. Eks. ved Lyngbyvej, hvor det fornødne Areal (i Overensstemmelse med den i Kommissionsbetænkningen S. 103 gjorte Bemærkning), straks sikres.

De nye Banelinier ere projekterede med Stigningsforhold svarende til de nuværende Maksimalstigninger, nemlig 1:250 for Udløbet fra Centralbanegaarden mod Vest og 1:150 for de øvrige Strækninger.

For *Godstrafikken* foreslaas følgende Ordning i Overensstemmelse med det af Statsbaneanlæggene for Kommissionen forelagte Projekt, der i saa Henseende viser en ny og heldig Løsning:

De fra Vest og Syd kommende Godstog føres fra Vigerslev ad en ny Godslinie Syd om Vestre Kirkegaard ind til Godsbanegaarden ved Kalvebodstrand.

Langs denne Linie paa Strækningen fra Vigerslev til Trekronersvej eksproprieres Areal til en fremtidig Hoved-Rangerstation, der her vil kunne lægges i en lang ret Linie med gunstige Stigningsforhold og blive tilstrækkelig stor til at besørge Trafikken i en meget lang Fremtid.

Fra Rangerstationens vestre Ende føres en særlig Godsbane i en Bue udenom København over til Østerbro Station og Frihavnen (Detailplan Nr. 1). Denne Linie føres ved Hjælp af Viadukter under Personbanelinierne, saaledes under Vestbanen ca. 1,000 Alen Øst for Vigerslev, under Frederikssundbanen ved Grøndalsaaen, under Nordbanen Vest for Lyngbyvej og under Kystbanen umiddelbart Syd for Gl. Kalkbrænderivej. I øvrigt er den saa vidt muligt lagt i Terrainhøjde af Hensyn til, at der bør være let Adgang til, at den ved Sidespor kan sættes i Forbindelse med industrielle Etablissementer o. lign. Den skærer derfor de fleste Veje i Niveau, hvilket kan ske uden

at medføre større Ulæmpe, da det kun vil blive forholdsvis faa og langsomme Tog, der komme til at befare denne Linie. Kun ved Strandvejen samt paa Strækningen fra Tagensvej over Nørrebrogade til Nordvestvejs Forlængelse føres den henholdsvis under og over Gaderne af Hensyn dels til den stærke Færdsel, dels til Bebyggelsen paa sidstnævnte Strækning.

Godsbanen tænkes paa Strækningen mellem Godsbanegaarden og Vigerslev bygget dobbeltsporet, men er for øvrigt forudsat foreløbig anlagt med et Spor, dog saaledes, at der straks eksproprieres Areal til endnu et Spor, ligesom Viadukternes Underbygning tænkes udført for Dobbeltspor. Paa Godsbanelinien anlægges følgende Stationer:

en mindre *Rangerstation for Frederiksberg* mellem Peter Bangsvej og Lampevej. Paa den optages Godstogene fra Frederikssund gennem et særligt Forbindelsesspor fra Vandløse Holdeplads, og fra den føres et Spor forbi Frederiksberg Gasværk og videre under den løftede Frederikssundbane ind til Frederiksberg nuværende Godsstation, der opretholdes som saadan;

en *Godsstation paa Nørrebro*, der anlægges ved Lygten mellem Nørrebrogade og Tagensvej;

en *Rangerstation*, der ligger i Forlængelse af sidstnævnte Godsstation og strækker sig fra Tagensvej henimod Lyngbyvej, og som særlig skal tjene til, at de passerende Godstog her kunne afsætte eller optage Godsvogne til og fra Nørrebro Station og Frihavnen.

For at tilvejebringe en direkte Forbindelse mellem denne sidstnævnte Rangerstation og Banerne mod Nord er der ført et særligt Godsspor langs Vestsiden af Personbanen til Hellerup Station. Forbindelsen med Frihavnen og Østerbro Godsstation sker ved det nuværende Spor over Vognmandsmarken og videre ad de nye særlige Godsspor, der fra Strandvejen tænkes førte under Personbanen ind til det nuværende Godsspor langs Frihavnen.

For at opnaa Mulighed for under særlige Omstændigheder at kunne føre Godstog fra Syd- og Vestbanen direkte til Nordbanen er der derhos etableret et kort Forbindelsesspor fra Vigerslev mod Nord til den nye Godsbane.

For at opnaa Mulighed for under særlige Omstændigheder at kunne føre Godstog fra Syd- og Vestbanen direkte til Nordbanen er der derhos etableret et kort Forbindelsesspor fra Vigerslev mod Nord til den nye Godsbane.

Samtlige Godsbanelinier ere projekterede med en Maksimumsstigning 1:100. Med Hensyn til de nærmere Enkeltheder vedrørende de forskellige Anlæg skal man fremhæve følgende:

Med Hensyn til de nærmere Enkeltheder vedrørende de forskellige Anlæg skal man fremhæve følgende:

Med Hensyn til de nærmere Enkeltheder vedrørende de forskellige Anlæg skal man fremhæve følgende: