

føres uden at løfte hele Stationspladsen ud af dens nuværende Niveau, og

at en Løsning ad denne Vej nødvendigvis bliver betydeligt dyrere end en Flytning af Stationen, bl. a. fordi man dels maa foretage den nysnævnte kostbare Løftning af Stationspladsen, dels vedbhvende lægger Beslag paa det værdifulde nuværende Stationsareal og dels bliver tvunget til med stor Bekostning og til betydelig Ulempe saavel for Publikum som for Jernbanedriften, saa længe Ombygningen af Stationen staar paa, at nedlægge Driften af denne og de tilstødende Banelinier samt til Trafikkens Besørgelse at foretage forskellige midlertidige Foranstaltninger, derunder Anlæg af en interimistisk Personbanegaard.

I Henhold til ovenstaaende har man udarbejdet det Forslag, som hermed fremsættes, og som omfatter

- 1 Oversigtskort,
- 1 Længdeprofil,
- 10 Planer visende Stationernes og Baneliniernes Beliggenhed,
- 3 Planer vedrørende forskellige Stationsbygninger samt Enkeltheder ved Anlægget,
- 4 Overslag,

hvilke Planer og Aktstykker ville blive Rigsdagen tilstillede.

Den foreslaaede nye Ordning gaar, som vedhæftede Plan mrkt. 1903 nærmere udviser, i Hovedtrækkene ud paa følgende:

Den nuværende Hovedbanegaard opgives, og en ny Central-Personbanegaard anlægges Syd for Vesterbrogade.

Der gennemføres en firsporet Banelinie — der føres over eller under krydsende Gader og Veje — fra Enghavevej gennem Centralbanegaarden og Boulevarden til Hellerup. Strækningen gennem Centralbanegaarden til Gyldenløvesgade anlægges som forsænket Bane med Tunnel under Vesterbrogade, medens Strækningen fra Gyldenløvesgade til Østerbro Station føres i Tunnel under Boulevarden. I denne Banelinie samles de personførende Statsbaner, der berøre København, saaledes at Banerne Nord fra slutte til ved Hellerup, Banerne fra Vest føres ad den nuværende Linie over Vigerslev-Valby, medens Frederikssundbanen fra Vandløse føres direkte ned mod Valby og der ind i Hovedlinien.

Foruden Centralstationen Syd for Vesterbrogade, til eller gennem hvilken samtlige Persontog føres, anlægges Stationer ved Valby (hvor Frederikssundbanen føres ind), Vester Fælledvej, Hjørnet af

Frederiksborggade og Boulevarden, Østerbrogade (nuværende Østerbro Station) og Svanemøllen. Under Hensyn til de fortrinlige Berøringspunkter, Banelinien ved de nævnte Stationsanlæg faar med det i de sidste Aar gennemførte udstrakte Net af elektriske Sporveje, formenes Banelinien at være i Stand til at betjene Hovedstaden i lange Tider paa en fyldestgørende Maade, saaledes at det bliver muligt at nedlægge de øvrige personførende Statsbanestrækninger i København, nemlig Udløbene fra den nuværende Hovedbanegaard til Vigerslev og Vandløse over Frederiksberg og til Hellerup over Nørrebro, og for en Del anvende disse Strækninger som Godslinier. Der opnaas herved den betydelige Fordel at bespare den vestlige Del af den tidligere projekterede Person-Ringbane, saaledes at den Del af de nuværende Jernbanelinier, der var bestemt til at indgaa som Led i den paagældende Del af nævnte Ringbane, bliver disponibel til Anvendelse for Godstrafikken. Ved denne Ordning ville Ulemperne for Københavns og Frederiksberg Kommuner ved de nuværende Niveauoverkørsler paa disse Banestrækninger blive langt mindre end tidligere, da der vil blive fremført langt færre og langsomtgaaende Tog. Hensynet til den herved opnaaede Fordel har ogsaa været bestemmende for Fremsættelsen af nærværende Forslag.

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:

De Vest og Syd fra kommende Godstog føres fra Vigerslev ad en ny dobbeltsporet Godslinie Syd om Vestre Kirkegaard ind til Godsbanegaarden ved Kalvebodstrand; herved opnaas, at Godstogene komme ind paa hensigtsmæssig Maade i Forhold til Godsbanegaardens Rangerhoved, naar dette drejes noget mod Syd. Planen for denne nye Godslinie stemmer i alt væsentligt med det i Rigsdagssamlingen 1902—03 fremsatte Forslag. Fra denne nye Godslinie fører et Forbindelsesspor under Personbanen, der løftes noget, til den nuværende Banestrækning fra Vigerslev over Frederiksberg og Nørrebro til Hellerup, hvilken Strækning fremtidig paatænkes anvendt som Godsbane, idet Frederiksberg og Nørrebro Personstationer nedlægges. For at frigøre Arealerne paa Nørrebro Station nedlægges ogsaa Nørrebro Gods-