

Østerbro Station.

De her paatænkte Forandringer ere viste paa Detailplan 4 og stemme i Hovedtrækkene med de tidligere fremsatte Forslag. Dog har man — for bedre at kunne udnytte Stationen — i nærværende Projekt ført et Spor mere under Østerbrogade end tidligere forudsat, ligesom der mellem Hovedsporene i Stationens vestre Ende er tilføjet nogle Forbindelsesspor. Der opnaas herved Mulighed for en saadan Fordeling af Togene til og fra Centralbanegaarden, at alle Nærtog af Hensyn til denne sidste og Frederiksborggade Stationen kunne føres ad Boulevardbanens nordre (vestre) Dobbeltspor, uanset om de stamme fra Kystbanen eller fra Nordbanen, medens det paa Strækningen Østerbro-Hellerup vil være naturligst at lade alle Tog til Kystbanen løbe ad det østre, til Nordbanen ad det vestre Dobbeltspor.

Det nye Dobbeltspor

melleim Østerbro og Hellerup er, som vist paa Detailplanerne 5 og 6, lagt jævnsides med det nuværende. Forlægningen af Godsbanen Østerbro-Svanemøllen-Nørrebro under Personsporene udfør Aarhusgade er ligeledes vist paa nævnte Planer og stemmer i alt væsentligt med det tidligere fremsatte Forslag.

Stationen ved Svanemøllen.

Indretningen af denne fremgaar af Detailplan Nr. 6. Den er planlagt som Station for saavel Fjern- som Nærtrafik og bestaar af en mindre Hovedbygning, liggende i Højde med Strandvejen og umiddelbart op ad denne. Fra Hovedbygningen fører en lukket Gang over Sporene til begge Sider og fra denne Gang atter Trapper ned til de 3 Perroner. Til Rejsegodsets Befordring tænkes anbragt de fornødne Elevatorer.

Hellerup Station

er vist paa Detailplan 7, hvoraf det vil ses, at man af det nuværende Anlæg bevarer Hovedbygningen og de 2 første Perroner med tilhørende Spor. 3die Perron udvides, og Vest for tilføjes en ny 4de Perron og nye Perron- og Overhalingsspor for Nordbanetogene. I øvrigt er Sporsystemet ændret og udvidet dels under Hensyn til det 2det Dobbeltspor fra Østerbro, dels med et 2det Dobbeltspor Hellerup-Klampenborg for Øje; dog er det til sidstnævnte hørende Spor Nord for

Hellerup Station samt Viadukten for Trane-gaardsvej ikke optaget i Overslaget for nærværende Projekt. Ligesom i det tidligere Projekt tænkes de ved begge Enden af Stationen værende Veje førte under Sporene ved Viadukter, og fra den nordligste af disse fører en Adgangsvej op til en ny Godsstation, der tænkes anlagt Nord for Hellerupvejen væsentlig paa det af Staten erhvervede Areal af Aktieselskabet „Ny Hellerup“s Grunde.

Frederikssundbanens

Forlægning fra Vandløse ned mod Valby Station fremgaar af Detailplan 8. Hvor denne Forlægning skærer Banestrækningen Frederiksberg-Vigerslev, der fremtidig skal anvendes som Godsbane, maa den føres over paa en Viadukt, og den hertil nødvendige Løftning gør det for vanskeligt at skære Roskilde Landevej i Niveau, saa at der ogsaa maa bygges en Viadukt over denne. Da herved omtrent den halve Strækning Valby-Vandløse skal løftes, og da der haves tilstrækkeligt Jordfyld til Raadighed, har man anset det for rettest ogsaa at løfte den øvrige Del af Banen indtil Vandløse, saaledes at den føres over Peter Bangsvej og Lampevej paa Viadukter. Ved Vandløse er der tilføjet nogle Godsspor og en Læssevej samt foreslaaet indtaget fornødent Areal til en senere Udvidelse af Personstationen. Hvor Banen slutter til de bestaaende Spor Syd for Roskildevvej, foreslaas indtaget fornødent Areal til Anlæg af en fremtidig Tilslutningsstation mellem Frederikssundbanen og den eventuelt løftede Ringbane, der vil kunne træde i Stedet for den tidligere projekterede ved Peter Bangsvej og i Hovedtrækkene vil kunne indrettes i Lighed med samme. Den løftede Frederikssundbane tænkes anlagt med Dobbeltspor for Øje, men bygges foreløbigt med Enkeltspor.

Valby Stations

Indretning samt Frederikssundbanens Tilslutning der til Hovedlinien er vist paa Detailplanerne 9 og 13, hvoraf fremgaar, at Valby Station er foreslaaet indrettet ganske som tidligere projekteret.

Stationen ved Vester Fælledvej (Enghavevej)

(Detailplanerne 2 og 14) svarer ligeledes til den tidligere projekterede; kun har man søgt at bringe Anlægsomkostningerne ned ved at anvende lettere Bygningskonstruktioner, udelade Perronoverdækning m. m.