

og denne Stigning har medført, at Stationsanlægget er blevet ganske utilstrækkeligt. Hovedbygningen, der er en Træbindingsværksbygning fra Banens første Anlæg, og som siden den Tid kun er bleven forøget med nogle mindre Tilbygninger, svarer hverken med Hensyn til Pladsforhold eller Udstyrelse til den store Persontrafik. Perronerne er for korte, Mellemperronerne er desuden for smalle og Adgangen til dem farlig, da den sker over de stærkt befærdede Hovedspor. Ogsaa selve Sporanlægget er altfor indskrænket, idet der mangler Plads baade paa Ranger- og Depotsporene og paa Læssesporene.

Disse forskellige Mangler har givet Anledning til gentagne Andragender om Forbedring af Stationsforholdene, og det vil ikke være forsvarligt længere at udsætte en gennemgribende Udvidelse af Stationen.

II. Taastrup.

Ogsaa for Taastrup Stations Vedkommende er baade Person- og Godstrafikken stegen betydeligt, hvad der har medført, at Stationsanlægget er ganske utilstrækkeligt. Bygningerne, der til Ulempe baade for Stationen og de rejsende ligge ubekvem i Forhold til Perronerne og Stationssporene, er for indskrænkede, Perronforholdene uheldige og Adgangen til Mellemperronerne over det søndre Hovedspor, der daglig passeres af talrige Tog, desuden farlig. Ogsaa Læssesporene er for indskrænkede.

III. Hedehusene.

Fra Hedehusene og Omegns Kommunalforening har man modtaget gentagne Andragender om forskellige Udvidelser af Hedehusene Station, og da Person- og Godstrafikken paa denne i Løbet af de sidste 20 Aar er stegen henholdsvis til omtrent det tredobbelte og til det ellevedobbelte, uden at der er foretaget andre Udvidelsesarbejder paa Stationen end en Udvidelse af dennes Spornæt, hvortil der ved Finansloven for 1905—06 under § 27 II. A. a. 8. blev bevilget 20 500 Kr., er en gennemgribende Udvidelse af Stationen højst fornøden. Baade Hovedbygningen og Varehuset er saa smaa, at de ofte er ganske overfyldte, og de har derhos en uheldig Beliggenhed lige ved Overkørselen for Roskilde Landevej. Desuden er Holdepladsen foran Hovedbygningen for indskrænket.

Man har derfor ladet Generaldirektionen for Statsbanerne udarbejde de paa vedlagte 3 Planer viste Forslag til Udvidelse af de ommeldte Stationer. Ved Forslagene er det forudsat, at det senere kan blive nødvendigt at anlægge et nyt Dobbeltspor paa Banestrækningen fra Vigerslev til Roskilde.

Naar dette Anlæg en Gang maatte blive bragt til Udførelse, vil det være hensigtsmæssigst at bruge det ene Dobbeltspor til Persontrafikken og det andet til Godstrafikken, og da ved Vigerslev Personsporene allerede ligge Nord for Godssporene, ligesom i Roskilde Hovedbygningen findes paa den nordre Side af Sporene, har man forudsat, at det nordre Dobbeltspor skal bruges til Persontrafikken, hvorfor Hovedbygningerne ved alle tre Stationer er tænkt anlagte Nord for Hovedsporene og Læssesporene med Tilbehør Syd for dem.

Forslagene omfatter Opførelse af nye og mere tidsvarende Hovedbygninger, Udhuse og Varehuse ved Læssesporene. Der foreslaas derhos anlagt Perrontunneller, saaledes at Forbindelsen mellem Perronerne kan ske uden at passere de af gennemkørende Tog stærkt befærdede Hovedspor.

Sporanlægene er foreløbig kun tænkt udførte i det Omfang, som den nuværende Trafik udkræver, men der er draget Omsorg for, at Tilslutningen af det eventuelle nye Dobbeltspor kan ske uden at foretage større Forandringer i de bestaaende Anlæg end ubetinget nødvendigt.

Da de Overkørsler, som forefindes paa de nuværende Stationer, paa Grund af den stadig tiltagende Trafik baade paa Jernbanen og paa Landevejene frembyder en ikke ringe Fare baade for Togene og for de vejfarende, samt da Udgifterne ved deres Bevogtning af samme Grund er stærkt stigende, har man i Forslagene forudsat, at samtlige disse Overkørsler erstattes med Broanlæg.