

der Vestbanen lidt øst for Vigerslev. Den føres under Valby—Vanløse og Frederiksberg—Vanløse-Banerne lidt øst for Vanløse Station, gaar over Nørrebrogade omtrent ved den nuværende Lygteaa og udmunder i Nørrebros nye Godsstation i Lersøen. Ved denne Banelinie anlægges en Godsrangetation mellem Peder Bangsvej og Finsensvej lidt syd for Skæringen med Vanløse-Banen og en Personstation ved Nørrebrogades Sydside. Af Hensyn til Godstrafikken forsynes Banen med Forbindelsesspor saavel til Vigerslev som — syd for Frederiksberg—Vanløse-Banen — til Frederiksberg og Vanløse Stationer. Desuden anlægges der til Brug for Persontrafikken en krum Forbindelsesbane mellem Godsbanen og Frederiksberg—Vanløse-Banen, og denne sidste Bane gøres dobbeltsporet mellem nævnte Forbindelsesbanens Tilslutning og Frederiksberg Station, idet der dog samtidig erhverves Arealer til et eventuelt tredje Spor, da et saadant i en nærmere Fremtid sandsynligvis vil blive nødvendigt.

Hovedbanen forudsættes anlagt dobbeltsporet, og ved Skæringerne med de nuværende Baner samt med de vigtigste Veje udføres der Viaduktanlæg.

Vedrørende de forskellige Viadukter samt Vejforholdene i det hele og om kommunale Ledninger, der skærer Banen, har der været ført indgaaende Forhandlinger med Kommunernes Repræsentanter i Udvalget, og der er af Udvalget udarbejdet Forslag til tekniske Overenskomster herom. Herved bemærkes, at det tidligere var en Forudsætning, at Godsbanen kun byggedes som løftet Bane fra Nørrebrogade til Borups Allé, hvorefter den skulde falde saaledes, at den kunde føres under Godthaabsvej, men i øvrigt skulde bygges i Niveau, for at der paa den paagældende Strækning kunde tilvejebringes Mulighed for en mere bekvem Tilslutning til Banen for Sidespor til industrielle Anlæg i Banens Opland. Imidlertid er der fra Kommunernes Side under de nævnte Forhandlinger udtalt Ønske om, at Banen i saa godt som hele sin Længde føres ud af Niveau. Dette begrundes dels med, at der nu af Kommunerne er disponeret anderledes over de til Banen stødende Arealer, end det oprindeligt var tænkt, saaledes at der ikke for disse Arealers Vedkommende vil blive Tale om Anlæg af Industri- kvarterer med Trang til Sidespor, dels med, at den forøgede Færdsel paa Vejene paa den omhandlede Strækning har gjort

det ønskeligt at undgaa Niveauskæringer med disse. Som Følge heraf ønsker Kommunerne nu, foruden de tidligere forudsatte Viaduktanlæg, tillige Viadukter for Finsensvej, Roskildevej og Valby Langgades Forlængelse.

Af Anlægene for Godstrafik har særlig Rangerstationen mellem Finsensvej og Peder Bangsvej Interesse. Her skal al Udveksling af Godsvogne til og fra Frederikssundbanen og Frederiksberg Station foregaa. Idet saaledes intet Godstog fremtidig vil passere Frederiksberg Station, frigøres ikke blot de nuværende Godstogveje paa Stationen, men denne bliver ogsaa befriet for al den Rangering, som er en Følge af Udsætning eller Optagelse i Togene af Godsvogne til og fra Frederiksberg, naar denne Rangering fremtidig kommer til at foregaa paa Rangerstationen ved Finsensvej. Derimod skal der ikke paa sidstnævnte Station foregaa nogen Udveksling af Gods mellem Banen og Publikum, idet denne for Frederiksbergs Vedkommende som hidtil foregaaar paa Frederiksberg Station, hvortil Vognene føres ad det ovenomtalte nye Forbindelsesspor.

Ved Bygningen af de omhandlede Banelinier vil Statsbanerne blive i Stand til paa Hverdage at sende et Persontog i Timen i hver Retning mellem Frederiksberg og Hellerup, og disse Persontog vil kunne lægges saaledes, at de opnaar forholdsvis gunstige Overgangstider til og fra Holte-, Rungsted- eller Klampenborgbanens Tog, og ligeledes vil en Del af Persontogene kunne opnaa Tilslutning paa Frederiksberg Station med Vanløsetogene og derigennem med Frederikssundbanens Tog.

Paa Søn- og Helligdage, hvor Godstogsfærdselen er indskrænket, vil Antallet af personførende Tog mellem Frederiksberg og Hellerup kunne øges noget ud over det paa Hverdage gennemførlige Antal Tog.

Endvidere tillader Anlægget, at der føres Persontog fra Frederiksberg Station ad Vestbanen; men da Trafikken paa Strækningen fra Vigerslev til Roskilde er saa stærk, at der ikke paa denne Linie kan indlægges flere Tog, vil en saadan Person- togsforbindelse først kunne etableres, naar Vestbanen er blevet forsynet med flere Spor.

Langt den overvejende Del af den nødvendige Arealer til Banen er erhvervet i Henhold til den Ministeren for offentlige Arbejder ved § 2 i Lov Nr. 54 af 29. Marts 1904 givne Bemyndigelse, hvorfor det — som