

Nørrebrogade Station.

Ved Statsbanernes Ordning (hævet Bane) maa man anlægge Personstationen Syd for Gaden, saaledes at man maa gaa tværs over en Hovedgade til Slangstrup-Banen.

Med nærværende Ordning (forsænket og vandret fra Tagensvej til Godthaabsvej) kan de to Stationer bygges ved Siden af hinanden. Samtidig opnaar man, at Godsforbindelsesbanen mellem Rangerbanegaard Nord og Slangstrup-Banen kan føres *vandret over* den forsænkede Personbane.

Gennemsnitlige Afstande mellem Bybanestationerne.

København.	Boulevardlinien.	1 300 m	(Længde 13 km)
—	Grøndalsaalinién.	1 430 m	(— 10 —)
Berlin.	Stadtbahn.	1 070 m	(— 11 —)
Hamborg.	Verbindungsbahn.	1 500 m	(— 6 —).

Fremtiden.

Ved at sælge den projekterede Ringbanes brede og kostbare Arealer og anlægge een firsporet Bane i Stedet for to dobbeltsporede Baner sparer man allerede nu Penge, men ser man lidt ud i Fremtiden, frembringer denne Ordning den ene Millionbesparelse efter den anden.

Ovenfor er antydnet de store Besparelser ved Hovedbanegaarden og ved, at Sporenes Ydeevne forøges med 50 pCt.

Yderligere skal nævnes, at naar det bliver nødvendigt at aflaste Roskilde-Banen, skal man med Statsbanernes Ordning anlægge en Linie fra Glostrup til Hovedbanegaarden med deraf følgende Udvidelser i indre By; med min Ordning skal man kun anlægge den billige Strækning fra Glostrup til Vigerslev, hvor Linien forbindes med Bybanernes Basis. Paa samme Maade kan man for smaa Summer aflaste alle de andre Stambaner.

Indfører man elektrisk Drift paa Nærtrafiklinierne, faar man med Statsbanernes Ordning elektriske Tog og Damptog mellem hinanden, hvad der er uheldigt og ødelæggende. Med min Ordning faar man elektrisk Drift i den ene Tunnel (Bybanen) og Dampdrift i den anden Tunnel (Stambanen).

Man vil bemærke, at den ydre Halvdel af Frederiksberg, Vanløse, Nørrebro og alle de nye Kvarterer efterhaanden faar direkte Forbindelse med alle Stor-Københavns Kommuner, dertil, ved en let Omstigning, Adgang til alle Sjællands Stambaner. Med Forstadsbaneordningen faar kun det *indre* Frederiksberg Adgang til Hellerup — og det med kun faa Tog.

B. Stambanernes Persontog.

I København og Frederiksberg faar Godstogene deres eget Sporet, saaledes at Stambanerne kun benyttes af Persontog.

Medens Bybanerne (Nærtrafikken) bør køre tværs gennem hele Stor-København (fra Klampenborg til Glostrup o. s. v.), bør Stambanerne (Fjerntrafikken) alle udgaa fra een Station i Byens Centrum.

Ved at gennemgaa Hoveforslaget vil man se, hvorledes det lader sig gennemføre baade for nuværende og fremtidige Linier (Statsbaner og Privatbaner).

Paa Grund af Bybaneordningen kan man føre Stambanetogene let og hurtig frem gennem Stor-København, idet alle Tog kører med samme Hastighed og kun holder ved enkelte Stationer. Bybanelinierne, og deraf særlig Tværlinien, er det nødvendige Supplement. Der bliver gennem København og Frederiksberg tre Linier med følgende Stationer:

- I. Hellerup—Østerport—Hovedbanegaarden.
- II. Finsensvej—Valby—Hovedbanegaarden.
- III. Vigerslev—Valby—Hovedbanegaarden.