

tede offentlige Overkørsel for „Stolpevejen“ ved et Viaduktanlæg er blevet rejst som Vejkrydssag, og Arbejdet forventes paabegyndt i den kommende Sommer.

Afløsningen af de øvrige Overkørsler bl. a. for de 3 offentlige Biveje fra Hovedvej Nr. 1 til Vallensbæk, Thorslundemagle og Marbjerg vil være af stor Betydning, saavel for Vejfærdselen som for Jernbanetrafikken, idet det maa anses for en væsentlig Ulempe, at man paa Landets stærkest trafikerede Fjernbane, paa hvilken der for September 1939 bl. a. daglig kørte 12 Lyntog, endnu har et saa stort Antal Niveauoverkørsler. Man skal i denne Forbindelse gøre opmærksom paa, at Statsbanerne i de sidste ca. 10 Aar ved Nyanlæg og ved Ombygning af bestaaende Anlæg — f. Eks. Anlæg af 2det Spor m. v. — har søgt samtlige ubevogtede private Overkørsler nedlagt og en Del bevogtede Overkørsler for offentlige Veje afløst ved Viaduktanlæg, idet Udgiften til disse sidste i de fleste Tilfælde er blevet afholdt af Vejkrydsfonden med Tilskud fra Statsbanerne i Overensstemmelse med de herfor gældende Regler.

Man vil derfor anse det for meget ønskeligt, at ogsaa Strækningen Vigerslev—Roskilde søges frigjort for de heromhandlede Overkørsler.

*ad 3.*

Væggene paa Nørreport Station har hidtil været vedligeholdt ved almindelig Hvidtning, der har været foretaget en Gang aarligt, men bortset fra den allerførste Tid efter Hvidtningens Udførelse har Stationen altid et snavset Udseende, over hvilket der stadig fremsættes Klager.

Ved at opsætte Fliser af dansk Fabrikat paa samtlige Yder- og Mellemvægge, Piller og i Trappeopgange fra Gulv til Loft vil der kunne opnaas en væsentlig Forbedring af Forholdene.

Fornøden Bemyndigelse til Erhvervelse af de fornødne Arealer til Gennemførelse af det under 2) nævnte Anlæg haves. Til Gennemførelsen af de under 1) og 3) nævnte Anlæg kræves ingen Arealerhvervelse.

Arbejderne vil kunne ventes paabegyndt saaledes:

*ad 1.* ca. 1. Juni 1942.

*ad 2.* ca. 1. September 1942.

*ad 3.* ca. 1. September 1942.

Der paaregnes paa nedennævnte Konti forbrugt følgende Beløb i Finansaaret 1942—43:

*ad 1.* 300 000 Kr., som paaregnes afholdt paa § 26 I. A. 1. B. 2. c.

*ad 2.* 300 000 Kr., som paaregnes afholdt paa § 26 I. A. 1. B. 1. c.

*ad 3.* 200 000 Kr., som paaregnes afholdt paa § 26 I. A. 1. B. 1. c.,

medens Udgiften ved de fornødne Ekspropriationer m. v. forudsættes afholdt af de søgte Bevillinger til Ekspropriationsudgifter.

Sporet paa Banestrækningen Bramminge—Tønder er paa den nordlige Delstrækning, Bramminge—Skærbæk, forsynet med 45 kg Skinner, medens den sydlige Del, Skærbæk—Tønder, henligger med kun 31,3 kg Skinner, der desuden er saa afslidte, at det har været nødvendigt at nedsætte den største tilladte Hastighed paa denne Delstrækning til 45 km/T.

Dette Forhold, i Forbindelse med et i de senere Aar rejst Krav om at kunne anvende Statsbanernes største Lokomotiver paa Strækningen, har medført, at man har været sindet at forstærke den paagældende Delstrækning Skærbæk—Tønder ved Anvendelse af brugelige ældre 45 kg Skinner fremkomne bl. a. ved Indvinding fra tilsvarende paakrævede Sporforstærkningsarbejder paa den østjyske Hovedbane, hvortil der skal anvendes nye Skinner.

Paa Grund af de herskende vanskelige Materialeforhold har man ikke hidtil kunnet igangsætte disse Arbejder, men man mener nu at kunne paaregne saadanne Leveringer af Skinner og Forbindelsesdele fra Tyskland i den nærmeste Fremtid, at de omhandlede Arbejder vil kunne komme til Udførelse i det kommende Finansaar.

Udgifterne i Sagens Anledning — der vil andrage i alt ca. 1,80 Mill. Kr. — vil ikke kunne afholdes af de Beløb, der for Finansaaret 1942—43 er søgt paa Finanslovens Konti for Fornyelse af Statsbanernes Anlæg og Materiel, og de paagældende Konti maa derfor forhøjes tilsvarende, hvis de omhandlede Sporforstærkningsarbejder skal bringes til Udførelse som ovenfor angivet.