

men ogsaa Bebyggelse af mere permanent Karakter. Det vil derfor være nødvendigt allerede nu at sikre sig de til en Banelinies Gennemførelse nødvendige Arealer, idet man i modsat Fald senere vil have vanskeligt ved at opnaa en tilfredsstillende Linieføring eller i bedste Fald vil paaføre Baneanlægget unødigt store Udgifter til Erhvervelse af Arealer, der allerede vil være udnyttet til Bebyggelse.

Banen, hvis Linieføring paa sædvanlig Maade endeligt fastlægges af vedkommende Besigtigelseskommission, er tænkt afgrenet fra det eksisterende S-Banenet paa Strækningen Hovedbanegaarden — Valby ved Dybbølsbro Station og ført over Vestbanens Spor paa en Bro umiddelbart Øst for Enghavevej. Den vil derefter blive ført langs Godsbanegaardens Ankomstrist, videre langs Godsbanen indtil dennes Skæring med Trekronergade for derefter at dreje mod Syd langs Gl. Køgevej i en Afstand af ca. 100 m Øst for denne. Omtrent i Gl. Køgevejs km 8 føres Banen over Vejen og fortsættes derefter ned langs Køge Bugt paa Vestsiden af Gl. Køgevej og i store Træk parallelt med denne.

Der vil formentlig ikke i første Omgang blive Tale om at føre Banen længere end til Vallensbæk, hvortil Helaarsbeboelse i større Udstrækning maa regnes at naa (samme Afstand fra Nørreport som Virum), men det maa dog anses for rigtigst allerede nu at erhverve Arealer til Banen helt til Solrød Strand. Paa Strækningen udenfor den elektriske Bane maa Trafikken indtil videre afvikles med Rutebiler i Tilslutning til de elektriske Tog.

Banen er forudsat at skære Gader og Veje ude af Niveau og er tænkt trafikeret med S-Togene fra enten Holte- eller Klampenborg-Linien, der fra Boulevardbanen føres gennem Hovedbanegaarden til Dybbølsbro Station og derfra ad den nye Banelinie. Da denne saaledes kun skal trafikeres med elektriske Tog, vil den kunne anlægges med de for saadanne Baner almindelige mindre Kurveradier og større Stigningsforhold. Dette gør det lettere at indpasse Banen i Terrænet med det tætte Vejnet og den betydelige Bebyggelse, men har paa den anden Side — i Forbindelse med Banens hele Tilslutning til Nærbanenettet — til Følge, at Banen ikke ved en Forlængelse vilde kunne indgaa som et Led i en Fjerntrafiklinie.

Anlægget af en fra denne Bane afgrenende enkeltsporet Banelinie for elektriske Tog mod Avedøre Holme og af en enkeltsporet Godsbane fra Banelinien mellem

Københavns Godsbanegaard og Vigerslev, ligeledes mod Avedøre Holme, vil først blive aktuelt, naar det projekterede Industri- og Havneanlæg ved Avedøre bliver realiseret, men det maa dog anses for rigtigst, af Hensyn til den igangværende og fremtidige Bebyggelse paa de Omraader, gennem hvilke Banerne skal føres, allerede nu at erhverve de til Banerne medgaaende Arealer i det Omfang, hvori Banernes Linieføring paa nuværende Tidspunkt kan fastlægges.

Den enkeltsporede Banelinie for elektriske Tog mod Avedøre Holme tænkes tilsluttet Banelinien mod Køge Bugt paa en Station, der anlægges omtrent ved Skellet mellem København og Hvidovre Kommune, og derfra ført ca. 1 km mod Syd langs Køge Bugtbanen for derefter at dreje mod Sydøst. Den videre Linieføring og Beliggenheden af Endestationen kan først nærmere fastlægges, naar Planerne for Udnyttelsen af det projekterede Industri- og Havneomraade er fastlagt. Banen er forudsat at skære Gader og Veje ude af Niveau.

Godsbanen til Avedøre Holme tilsluttes Godsbanen mellem Københavns Godsbanegaard og Vigerslev Station omtrent ved denne Banes Skæring med Trekronergade og føres derefter parallelt med Banelinien til Køge Bugt indtil Skellet mellem København og Hvidovre Kommune. Paa denne Strækning er Godsbanen forudsat at skære Gader og Veje ude af Niveau. Paa Strækningen mellem Kommuneskellet og Havneområdet vil Banens Linieføring først kunne fastlægges sammen med Planerne til Industri- og Havneområdet.

Spørgsmaal af teknisk og byplanmæssig Natur, der knytter sig til Fastlæggelsen af Banernes Tracé, har været drøftet mellem Statsbanerne og de i Baneanlæggene interesserede Kommuner. Endvidere har Projektet været forelagt den af Københavns Magistrat nedsatte Kommission af 1. Juli 1944 angaaende en Trafikplan for Hovedstaden, hvilken Kommission intet har fundet at bemærke til Linieføringen eller til, at Ekspropriationen søges fremmet nu.

I Forhandlingerne om Linieføringen har foruden Kommunerne tillige Egnsplankontoret deltaget. Det er fra dettes Side fremhævet, at der ved den forventede Udbygning af Københavnsegnen naturligt kan anbringes 60—75 000 Helaarsbeboere paa Strækningen fra Skellet mellem Københavns og Hvidovre Kommune til Vallensbæk Mose, og at der endvidere maa regnes med et fremtidigt Antal faste