

Overenskomst

mellem

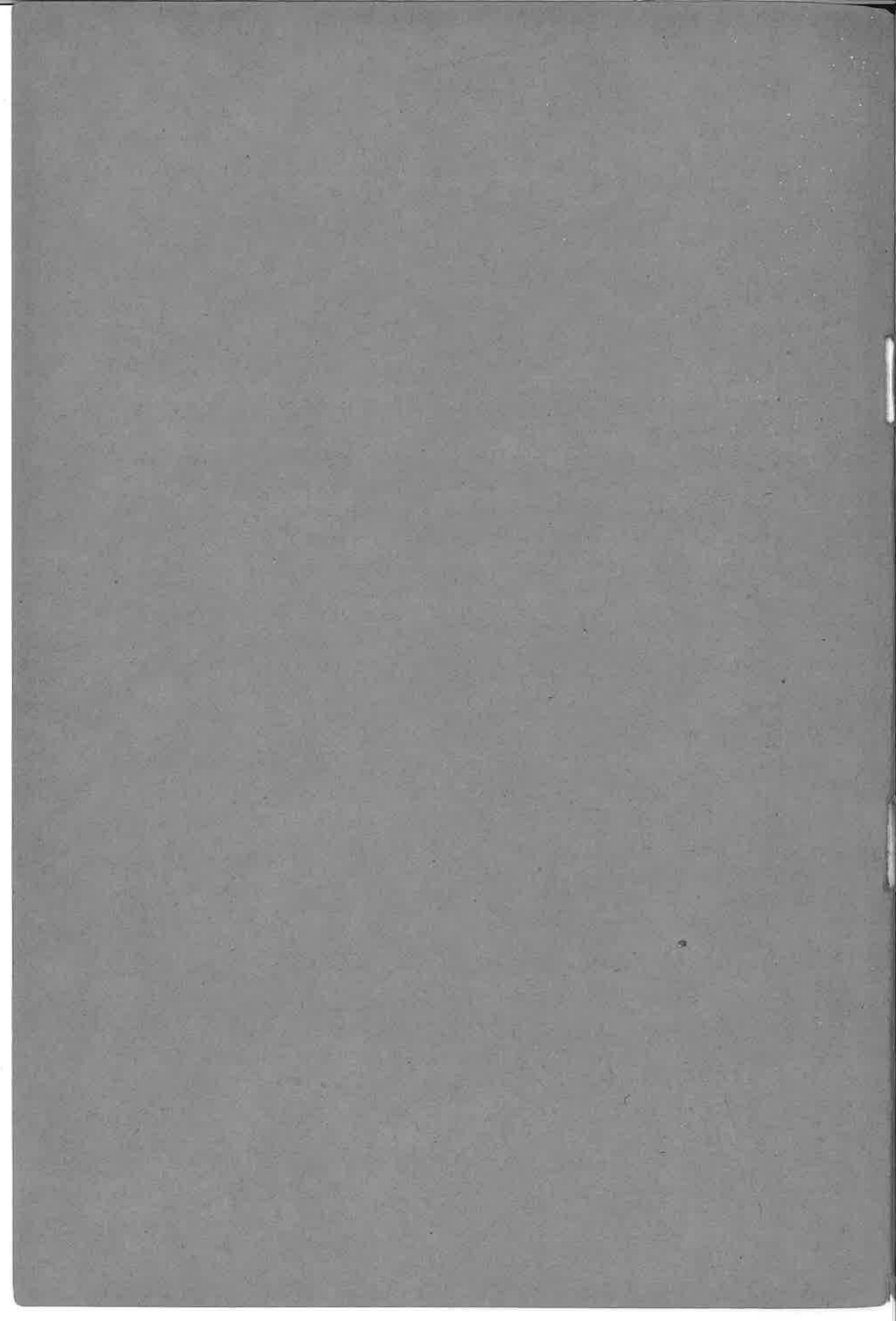
Ministeren for offentlige Arbejder og Københavns samt Frederiksberg Kommuner angaaende disse Kommuners Bidrag til Anlægget af en dobbeltsporet Godsbane mellem Vigerslev og Nørrebro m. v.



København.

Trykt hos J. H. Schultz A/S.

1920.



Overenskomst

mellem

Ministeren for offentlige Arbejder og Københavns samt Frederiksberg Kommuner angaaende disse Kommuners Bidrag til Anlægget af en dobbeltsporet Godsbane mellem Vigerslev og Nørrebro m. v.



Kjøbenhavn.

Trykt hos J. H. Schultz A/S.

1920.

Overenskomst

Ministeriet for offentlige Arbejder og Kluba-
kasser samt Fagforeningens Kommittere angaaende
denne Kommitteres Bidrag til Afløst og en
Johannesgoter Godebuds mellem Vigorslev
og Næstved m. v.

Mellem Ministeren for offentlige Arbejder paa den ene Side og Kjøbenhavns og Frederiksberg Kommuner paa den anden Side er i Henhold til § 2 i Lov Nr. 61 af 12. Februar 1919 om Anlæg af en dobbeltsporet Godsbane mellem Vigerslev og Nørrebro m. v. samt Anlæg af et 3die og 4de Spor fra Hellerup til Klampenborg afsluttet følgende Overenskomst:

Det i ovennævnte Lovbestemmelse betingede Bidrag fra Kjøbenhavns og Frederiksberg Kommuner fastsættes til 2 250 000 Kr. for hver af Kommunerne.

Bidragene afdrages for hver af Kommunernes Vedkommende med 225 000 Kr. aarlig i 10 paa hinanden følgende Aar, 1ste Gang den 1. April 1920.

De i den af Udvalget angaaende Foranstaltninger for Persontrafik mellem Jernbanestationerne i Kjøbenhavn, Frederiksberg og Gjentofte Kommuner under 5. Juli 1917 afgivne Betænkning som Bilag 1 og 2 vedføjede Udkast til Overenskomst mellem Statsbanerne og henholdsvis Kjøbenhavns Magistrat og Frederiksberg Kommune*) tiltrædes.

Der er derhos Enighed om, at der ikke fra Statens Side vil blive krævet yderligere Bidrag fra Kommunerne til Gennemførelsen af den fuldstændige Ordning af de kjøbenhavnske Baneforhold, som er angivet i fornævnte Udvalgs Betænkning som Plan 4, saafremt denne Ordning ved Lov maatte blive gennemført, hvorhos det er forudsat, at Godslinien fra Lersøen til Frederiksberg sættes ud af Drift, saa snart den ydre Godslinie er taget i Brug.

Saafremt der skulde opstaa Meningsforskel om denne Overenskomsts Forstaaelse, afgøres de paagældende Spørgsmaal i Mangel af mindelig Overenskomst af den i Forordning af 5. Marts 1845 § 5 ommeldte Kommission, for saa vidt den dertil maatte være villig.

Kjøbenhavn, den 30. Juni 1919.

For Kjøbenhavns Magistrat:

J. Jensen.

K. Bjerregaard,
Expskr.

Frøderiksberg Kommunalbestyrelse:

M. Godskesen.

Westergaard.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

Kjøbenhavn, den 21. Juli 1919.

Hassing Jørgensen.

K. Jacobi,
Fm.

*) Aftrykt nedenfor.

Udkast til Overenskomst

mellem

Statsbanerne og Københavns Magistrat

vedrørende Anlæg af

Den ydre Godsbane fra Vigerslev over Vanløse til Nørrebro med Anvendelse af
Banen til Persontrafik fra Frederiksberg over Nørrebro til Hellerup.

For det Tilfælde, at det paa Planerne 1—10*) viste Baneanlæg maatte komme til Udførelse, træffes følgende Bestemmelser med Hensyn til de Punkter, hvor kommunale Anlæg berøres af Baneanlægget:

I.

Statsbanerne afholder — alene med de nedenfor udtrykkelig nævnte Undtagelser — alle Udgifter vedrørende Baneanlægget, herunder ogsaa Udgifterne til Arealerhvervelser, til eventuelle Servitutpaalæg eller andre Erstatninger til Lodsejere, til alle Interimsforanstaltninger, til Forstærkninger og Forlægninger af kommunale Ledninger og aabne Løb, til Viadukter og til alle i Anledning af Anlægget nødvendige Ændringer ved Veje og andre kommunale Anlæg m. m.

II.

Alle ved Baneanlæggets Udførelse bestaaende Gade- og Vejforbindelser, der berøres af Baneanlægget, retableres af Statsbanerne efter Planer, som for de offentlige Vejes Vedkommende udarbejdes af Magistraten efter Forhandling med Statsbanerne, og for de private Veje — herunder Adgangsvejen til den nye Station for Nørrebro — udarbejdes af Statsbanerne, men Udbud af Arbejdet kan først ske, efter at Planen er approberet af Magistraten. Magistraten giver dog for sit Vedkommende Tilladelse til, at der for den private Vej, Ørnevej, sker en Undtagelse fra den her givne almindelige Regel (se nedenfor under Punkt III).

Ingen offentlig Vej maa afbrydes under Arbejdet. Ved de] Vejskæringer, hvor det ikke vil være muligt — eller hvor det senere maatte vise sig umuligt — at opretholde Færdselen paa tilfredsstillende Maade under Udførelsen af Baneanlægget, skulle Statsbanerne anlægge Interimsveje med eventuelle Interimsbroer og, saalænge

*) De til Overenskomstudkastene hørende Planer ere samlede i særlige Mapper.

Arbejdet ved Vejkrydset staar paa, vedligeholde og renholde Interimsvejen med Tilbehør. Renholdelsen omfatter Sammenfejning af Gadeaffald, Snekastning samt den i Politivedtægten omhandlede Grusstrøning i glat Føre. Bortkørselen af det sammenfejede Gadeaffald og den i Bunker sammenskuffede Sne skal derimod være Statsbanerne uvedkommende og udføres af Kommunen efter de sædvanlige Regler.

Interimsveje forsynes af Statsbanerne med de fornødne Ledninger og Lygter til Vejenes og Broernes Belysning, medens denne iøvrigt overtages af Kommunen paa egen Bekostning.

Interimsveje og Interimsbroer udføres efter Planer, som — forinden Udbud af Entreprisen finder Sted — have været forelagte Magistraten og faaet dennes Godkendelse.

III.

Ved Baneliniens Krydsning med Veje udføres Viadukter og Niveauoverskæringer paa de af Besigtelses- og Ekspropriationskommissionen til Erhvervelse af Areal til Banelinien tidligere vedtagne Steder, dog med den Ændring, at Niveauoverkørslerne for Valby Langgades Forlængelse og for Roskildevej erstattes med Viadukter, og iøvrigt med de Ændringer, som Anlægget af Forbindelsessporene imellem Godsbanen og den gamle Frederikssundbane Vanløse—Frederiksberg medfører.

For Ørnevejs Vedkommende frafalder Magistraten for sit Vedkommende den tidligere Bestemmelse om, at Vejen føres i Viadukt under Banen og indgaar paa, at Vejforbindelsen afbrydes.

De Viadukter og Niveauskæringer, som skulle udføres af Statsbanerne, bliver herefter følgende:

- 1) Viadukt over Banen for Sønder Allés Forlængelse (Baneliniens Station 21—22) med en fri Vidde af mindst 12,5 m og med tilstødende Vejramper af 19 m Bredde.

Den østlige Rampe afsluttes i Henhold til det af Besigtelses- og Ekspropriationskommissionen i sin Tid vedtagne ved den paa Plan 3 med Bogstaverne K—L betegnede projekterede Vej; dens Maksimumsfald maa dog ikke gøres stejlere end ca. 1:30.

Den vestlige Rampes Fald bestemmes ved Differencen mellem Vejbanens Højder paa Viadukten og paa den nedenfor under Punkt 2 nævnte Niveauoverkørsel over Forbindelsessporet til Vestbanen; Maksimumsfaldet maa dog ikke gøres stejlere end ca. 1:25.

Vejbefæstelsen paa Viadukten udføres af Statsbanerne, hvad enten Sønder Allés Forlængelse til den Tid, da Baneanlægget udføres, maatte være anlagt eller ikke, hvorimod Vejbefæstelsen paa Ramperne samt Vandafledningen fra samme kun udføres af Statsbanerne, saafremt Vejen paa nævnte Tidspunkt er anlagt og forsynet med Vandafledning. Saafremt vedkommende Lodsejere skulde lægge Hindringer i Vejen for, at Jordarbejdet paa Vejramperne kan udføres sammen med Baneanlægget, vil Magistraten for sit Vedkommende ikke forlange, at Jordarbejdet og Sikkerhedsrækværker skulle udføres af Statsbanerne paa et senere Tidspunkt. I ethvert Tilfælde skulle Statsbanerne dog udføre de Arbejder, som ere nødvendige, for at den nuværende Kirkesti med uforandret Bredde paa betryggende Maade kan forlægges hen over Viadukten.

- 2) Niveauoverkørsel, 12,5 m bred, for Sønder Allés Forlængelse over Forbindelsessporet til Vestbanen med tilstødende Vejramper af 19 m Bredde.

Med Hensyn til Vejbefæstelsen, Vandafledning og Jordarbejde for Vejramperne forholdes paa lignende Maade som den under Punkt 1 nævnte.

Kirkestien forlænges med uforandret Bredde fra den under Punkt 1 nævnte Viadukt hen over den her omhandlede Niveauoverskæring og fortsættes derfra langs med Forbindelsessporets vestre Side til Forbindelse med den nuværende Del af Kirkestien, som følger langs med Nordsiden af Vestbanen.

- 3) Viadukt over Banen, 20 m bred, for Valby Langgades (tidligere Remisevejs) Forlængelse (Station 33—34) med Ramper mod Vest i en Bredde af 25 m og mod Øst i en Bredde af 18,8 m.

Bredden regnes mellem Inderkant af Rækværker, der bekostes og anbringes af Statsbanerne efter disses almindelige Regler og efter nærmere Forhandling.

Vejen løftes ca. 3,0 m, Ramperne anlægges med en Stigning af 1:60, dog for de mindre Sidevejes Vedkommende med Stigning 1:40 efter nærmere Forhandling mellem Statsbanerne og Kommunen.

For alle Veje udføres Jordarbejdet fuldstændigt, medens Vejbefæstelsen m. m. kun reableres i det Omfang, i hvilket Vejene ere anlagte.

Som Følge af Baneliniens Sænkning vil det blive nødvendigt at afvande Banen ved en Pumpestation, hvorfra Vandet pumpes op til en fremtidig Kloak i Valby Langgade.

Vedligeholdelsen og Driften af denne Pumpestation overtages i et og alt af Statsbanerne.

- 4) Viadukt over Banen, 22,5 m bred, for Roskilde Landevej (Station 45) med Ramper i en Bredde af 25 m.

Vejen løftes ca. 2,4 m.

I øvrigt er de under Punkt 3 opførte Bestemmelser gældende ogsaa for den under nærværende Punkt omhandlede Viadukt.

- 5) Niveauoverkørsel, 17,5 m bred, for en Vej imellem Baneliniens Stationer 50 og 60 efter nærmere Forhandling om Stedet, for saa vidt Vejanlægget maatte blive udført forinden eller samtidig med Baneanlægget. De tilstødende Vejramper udføres i samme Bredde, som Vejen har.

Anlægges Vejen først samtidig med Baneanlægget, er selve Vejbefæstelsen, incl. Vandafledningen fra Ramperne, Statsbanerne uvedkommende; men disse skulle dog udføre det eventuelle Jordarbejde.

Anlægges Vejen først efter Baneanlæggets Fuldførelse, ere samtlige Udgifter med Undtagelse af Udgifterne til Bevogtningen samt til et eventuelt Vogterhus Statsbanerne uvedkommende.

- 6) Niveauoverkørsel, 19 m bred, for den over Hovedkloaken for Brønshøj—Vanløse Kloaken projekterede Vej (den saakaldte „Kloakvej“) over Forbindelsessporet (St. 175—200) mellem den nye Rangerstation (mellem Peter Bangs Vej og Finsens Vej) og Vanløse Station med tilstødende Vejramper af samme Bredde som Vejen.

Saaframt Vejen ikke skulde være anlagt paa det Tidspunkt, da Banen anlægges, er Jordarbejdet og Vejbefæstelsen paa Ramperne og Niveauoverkørselen (incl. Vandafledning) Statsbanerne uvedkommende, men disse bekoste kun Spærrebomme, Tvangskinner og eventuelt Vogterhus samt Bevogtningen.

Kommunen skal dog have Ret til senere at forandre Niveauoverkørselen til en Viadukt under Banen. Statsbanerne bidrage i saa Fald til de i den Anledning nødvendige Arbejder en Sum, som udgør 25 Gange Aarsudgiften ved Bevogtningen paa det Tidspunkt, da Viadukten udføres, medens alle øvrige Udgifter ved Viaduktanlægget, herunder til Sænkning af Vejramperne og til eventuelle Erstatninger i den Anledning til Grundejere, ere Statsbanerne uvedkommende.

- 7) Viadukt over Banen for Fabriksvejs Forlængelse (St. 104—105) med en fri Vidde mellem Rækværkernes Inderkanter, som Statsbanerne maatte blive enige om med Frederiksberg Kommune.

Den vestre Rampe fra denne Viadukt naar ind paa Kjøbenhavns Kommunes Omraade, hvor den skærer Grøndalsaaen samt Vandværkets Dæmninger og Kanaler m. m. De Foranstaltninger, som i den Anledning maa træffes ved Vandværkets Løb og andre derværende aabne eller lukkede Ledninger, ere Statsbanerne uvedkommende.

De herhen hørende Arbejder udføres af Kjøbenhavns Kommune, men Frederiksberg Kommune refunderer efter Regning Kjøbenhavns Kommune 50 Procent af den samlede Bekostning.

- 8) Viadukt over Banen for Godthaabsvej (St. 134—136) med mindst 20 m fri Vidde og Tilslutning til de alt udførte Vejramper.

Gennem Vejrampen umiddelbart op ad den nordre Viaduktpille føres en 3 à 4 m bred og 2,5 m høj Fodgængertunnel omtrent i Niveau med Terrainet.

- 9) Viadukt under Banen (St. 164—165) med mindst 22,5 m fri Vidde og mindst 4,4 m fri Højde for Borups Allé.
- 10) Viadukt under Banen med mindst 20 m fri Vidde og mindst 4,4 m fri Højde for Hillerødgade (tidl. Lyngbygade).
- 11) Viadukt under Banen med mindst 19 m fri Vidde og mindst 5,3 m fri Højde for Østre Fasanvej.
- 12) Viadukt under Banen med mindst 12,5 m fri Vidde og mindst 4,4 m fri Højde for Glentevej.
- 13) Viadukt under Banen med mindst 25 m fri Vidde og mindst 4,4 m fri Højde for Nørrebrogade.

IV.

Alle Viadukter udføres efter Planer, som, forinden Udbud af Entreprisen finder Sted, have været forelagte Magistraten og faaet dennes Godkendelse, ogsaa med Hensyn til Udseendet. De i Afsnit III angivne Vidder betegne den mindste frie Afstand imellem Endepillerne eller mellem Inderkanter af Rækværkerne.

Hvor Veje føres under Banen, skal det være Statsbanerne tilladt at anbringe Mellempiller eller Søjler mellem Vejenes Kørebane og Fortov; i paagældende Tilfælde bestemmes Vidden for hver enkelt af de derved fremkommende tre Aabninger af Stadsingeniøren, saaledes at Summen af Aabningernes Vidder for Nørrebrogade, Østre Fasanvej og Borups Allé udgør den ovenfor angivne Vidde, for Glentevej ikke bliver mindre end 12 m og for Hillerødgade ikke mindre end 19 m.

Den i Afsnit III angivne mindste frie Højde i Viadukterne under Banen maales imellem Underkant af Jernbanebroen og en vandret Plan gennem det højeste Punkt af Kørebansens Niveau. For saa vidt Kommunen straks eller senere maatte ønske større frie Højder end de angivne, er Udgiften ved de i den Anledning fornødne Vejsænkninger Statsbanerne uvedkommende.

Under Hensyn til saadanne eventuelle Sænkninger af Vejbanen, Udgravninger for Ledninger i Gaderne eller lignende ere Statsbanerne forpligtede til at anbringe Bropillernes Fundamenter saa dybt, at deres Underkant overalt for Endepillerne ligger mindst 1,5 m og for Mellempillerne mindst 1,8 m under det højeste Punkt af Kørebansen. Magistraten har dog Ret til at forlange Fundamenterne lagte i større Dybde imod at godtgøre Statsbanerne den ved den større Dybde foraarsagede Merudgift til Jordarbejde og Betonstøbning, for saa vidt og i det Omfang, hvori den større Dybde ikke alligevel maatte anvendes af Hensyn til Jordbundsforholdene.

Hvor Veje føres over Banen, belægges Viadukternes Kørebane og Fortov med henholdsvis 5 cm og 2 cm Couléasfalt; i Fortovene udføres efter nærmere Aftale Kanaler til Overførelse af Ledninger.

Paa Viadukterne for Valby Langgades Forlængelse, Roskilde Landevej og Godthaabsvej indrettes Kørebanen, hvis Niveau for de to første Veje er bestemt ved de ovenfor under III, 3 og 4, anførte og for Godthaabsvej ved de alt udførte Vejramper, saaledes, at der i et 4,5 m bredt Bælte i Midten kan anbringes 2 Sporvejsspor, hvortil en Højde af 210 mm vil være tilstrækkelig under Forudsætning af, at der ikke mellem Skinner og Broens bærende Konstruktion indskydes noget vandtæt Lag af saadan Beskaffenhed, at der dannes en absolut Adskillelse mellem den bærende Konstruktion og den overliggende Udfyldningsbeton. Leveringen og Anbringelsen af Sporvejsskinnerne er Statsbanerne uvedkommende.

For saa vidt Sporvejssporene anbringes samtidig med Broens Bygning, skal Betonen i Sporarealet mellem Brobanens bærende Konstruktion og Kørebanens Asfaltlag være Grusbeton af S sammensætning 1:4.

Saaframt Sporene ikke anbringes samtidig med Broens Bygning, udføres den nævnte Beton i Sporarealet af Blanding 1:8 ligesom den øvrige Udfyldningsbeton.

V.

Niveauet for de i Afsnit III nævnte allerede anlagte Veje, der føres under Banelinien, forudsættes at ville blive uforandret. Statsbanerne retablere Vejbanerne under Viadukterne og i de tilstødende Vejstrækninger, eventuelt efter et i Anledning af Viaduktanlægget noget ændret Tværprofil, dog skulle Statsbanerne ikke være forpligtede til at anvende Brolægning i større Omfang end det, hvori Vejen før Viaduktens Opførelse var brolagt. Saaframt der imod Forventning dog skulde blive Brug for Rampeanlæg ved disse Veje, maa Ramperne ved Nørrebrogade ikke faa større Maksimumsstigning end 1:100, og ved de øvrige Veje ikke over 1:60.

Alle andre Vejrampers Maksimumsstigning skal — hvad enten Ramperne føre ned under, i Niveau over eller paa Viadukt over Banelinien — være 1:60 eller derunder, medmindre der udtrykkeligt er bestemt andet i Afsnit III.

Ved alle Vejramper gives der passende Overgangsstrækninger ved øverste og ved nederste Ende; Ramperne udføres i Vejenes fulde Bredde med det Belægningsmateriale, som Vejene have ved Baneanlæggets Udførelse; alle Arbejder udføres iøvrigt efter samme Betingelser, som gælde for Kommunens tilsvarende Arbejder.

Niveauskæringer udføres i de ovenfor i Afsnit III angivne Bredder og forsynes med Bomme m. m., om hvis Placering træffes nærmere Aftale med Stadsingeniøren. Fortovene brolægges med smaa Fortovssten i fuld Bredde, medens Kørebanen sættes med 1ste Sort Kørebanesten eller chausseres i fuld Bredde og Længde som den øvrige Del af Vejen.

Det Chausserings- og Brolægningmateriale, som findes i de Gader og Veje, hvis Længde- eller Tværprofil ændres, maa — for saa vidt det efter Magistratens Skøn egner sig til atter at bruges — af Statsbanerne bruges til Fremstilling af de nye Vejbaner, som skulle overgaa til Kommunen. Alt øvrigt Materiale tillægges af Statsbanerne til Supplering og skal være ubrugt, i Kvalitet svarende til det af Kommunen brugte.

VI.

Den fremtidige Vedligeholdelse af Viadukt- og Vejanlæggene ordnes efter følgende Regler:

Kommunen vedligeholder, efter at Overtagelse af udført Anlæg er sket, Vejbaner, Belysningsindretninger og kommunale Ledninger paa Viadukter, der føre over

Banen, hvorimod alle øvrige Dele af samme Viadukter, herunder Fundamenter, Piller, Dragere, Bjælker, Rækværker samt Underlaget for Vejbefæstelsen (o: Bukkelplader, Hvælvinger eller andre bærende Konstruktioner med tilhørende vandtætte Isolationslag og det dette dækkende Pudslag) m. m. vedligeholdes af Statsbanerne.

Viadukter for Veje, der føre under Banen, vedligeholdes i et og alt af Statsbanerne.

Alle ved Baneanlægget ændrede offentlige Gader og Veje vedblive at være offentlige og overtages af Kommunen til Vedligeholdelse. Vejramper, der ligge paa Opfyldning, som er tilvejebragt i Anledning af Baneanlægget, og hvor Statsbanerne have udført Vejbefæstelsen, samt alle brolagte Veje overtages først endeligt, efter at de i deres Helhed have været aabnede for almindelig Færdsel i et helt Aar. Andre offentlige Veje overtages, naar de i fulde 3 Maaneder i deres Helhed have været aabnede for den samlede almindelige Færdsel. I disse Tidsrum bekoste Statsbanerne alle Vedligeholdelsesarbejder, der ikke skyldes Slid eller Overlast.

Bortkørselen af det ved Gadefejningen sammenføjede overtages af Kommunen straks, efter at Vejbanerne ere færdige anlagte og aabnede for almindelig Færdsel i fuld Udstrækning; selve Gadefejningen og Snekastningen foretages derimod af rette Vedkommende efter de til enhver Tid derom gældende Bestemmelser.

Bevogtningen af de i Afsnit III nævnte Niveauskæringer samt Vedligeholdelse af disse, herunder Vejarealerne inden for Bommene samt Jernbanesporene, paahviler Statsbanerne, selv om Niveauskæringerne først senere etableres.

VII.

Saaframt Kommunen anlægger Veje langs med det nye Baneanlæg, skulle Statsbanerne deltage i Bekostningen ved Vejenes Anlæg efter de til enhver Tid gældende Lovregler.

Paa lignende Maade forholdes, naar ikke fuldstændig brolagte Veje senere brolægges af Kommunen.

VIII.

Alle kommunale Ledninger, af hvilken Art nævnes kan, som af Hensyn til Baneanlægget efter Magistratens Skøn maa forstærkes, fjernes, midlertidigt eller endelig forlægges, ville blive forstærkede, fjernede eller forlagte ved Kommunens Foranstaltning paa en af Magistraten efter Forhandling med Statsbanerne bestemt Maade; men Udgiften refunderes af Statsbanerne efter Regning, dog at alle ved Ændringerne indvundne Materialier godskrives Statsbanerne efter den Værdi, de maatte have for Kommunen.

For Baneanlæggets Krydsninger med de kommunale Ledninger, som findes i eller ved det Areal, der i Almindelighed betegnes „Vandforsyningens Dæmninger og aabne Løb“, træffes følgende Bestemmelser:

1) Under Forbindelsessporet til Vanløse udføres følgende Gennemløb:

For 650 mm Trykledning: en 2 m bred og 1,7 m høj Tunnel med Nedgangsskakter umiddelbart udenfor Foden af Banedæmningen.

For Kildevandsløbet: en 1,9 m bred og ca. 2,8 m høj Passage med Frontmure lidt udenfor Planumskant.

For Løbet for Overfladevand (Grøndalsaaen): et 1,25 m cirkulært Gennemløb (forstærket Profil) med Nedgangsbrønde ved Foden af Banedæmningen.

For Overfaldsgrøften (den vestligste) for Brønshøj—Vanløse Kloaken: et 1,6 m × 1,9 m tunnelformet Gennemløb (forstærket Profil) med Frontmure ved Foden af Banedæmningen.

Brønshøj—Vanløse Kloaken forstærkes under Banelinien.

- 2) For selve den ydre Godsbane ordnes Forholdene i Hovedtrækkene saaledes som angivet paa Plan 7, idet der af Hensyn til Krydsningerne foretages de paa Planen med rødt viste Forlægninger af Banen.

Ved hver af de to Krydsninger, henholdsvis Sydvest og Nordost for Godthaabsvej, udføres følgende Arbejder:

Den 1,41 m Drikkevandsledning forlægges under Banelinien (forstærket Profil) og langs med denne og forsynes med de nødvendige Brønde ved Tilslutningerne og i Knæpunkterne, idet der under Arbejdets Udførelse tilvejebringes de fornødne midlertidige Omløb. Under Banen mellem de to nærmeste Brønde udføres Ledningen med forstærket Profil fra Brønd til Brønd.

For Kildevandsløbet udføres et 1,41 m cirkulært Gennemløb (forstærket Profil) med Frontmure ved Foden af Banedæmningen.

For Grøndalsaaen udføres et 1,25 m cirkulært Gennemløb (forstærket Profil), ligeledes med Frontmure ved Banedæmningens Fod.

Endvidere udføres de viste Forlægninger af de aabne Løb for Kildevand og Grøndalsaaen samt eventuelt tillige Gennemløb for Skelgrøfter.

- 3) Ved Krydsningen tæt Øst for Borups Allé udføres Gennemløbene for de to aabne Løb paa lignende Maade, som ovenfor beskrevet, medens der for Drikkevandsledningen paa Strækningen under Banedæmningen udføres en forstærket Ledning paa den nuværende Lednings Plads, idet der under Arbejdets Udførelse tilvejebringes et midlertidigt Omløb.

For den nordre Skelgrøft udføres efter nærmere Bestemmelse et 0,9 m cirkulært Gennemløb.

- 4) Syd for Nørrebrogade paa Strækningen fra Nørrebrogade indtil ca. 4 m Syd for den nye Stationsbygning udføres en 1,25 m cirkulær Ledning for Lygteaaen samt en 1,25 m cirkulær Ledning (forstærket Profil under Banelinien) for Spildevandsløbet Lersørenden. Begge Ledninger forsynes med Nedgangsbrønde og afsluttes Syd for Stationsbygningen med Frontmure, saaledes som angivet paa Plan 8.

- 5) Hvor Ledningernes Brønde ved den her under 1, 2, 3 og 4 trufne Ordning komme til at staa paa Banens Areal, tilsikres der Vandforsyningens Adgang til disse, ligesom det ogsaa tillades Vandforsyningens Folk at passere over Banelinien paa de Steder, hvor Gennemløbene ikke gøres saa store, at Passage derigennem er bekvem.

IX.

Med Hensyn til alle øvrige kommunale Anlæg, der maatte blive berørte af Baneanlægget, forholdes paa lignende Maade som den i Afsnit VIII angivne, saaledes at de fornødne Ændringer foretages af Kommunen, og de medgaaede Udgifter refunderes denne af Statsbanerne efter Regning.

Med Hensyn til eventuelle Forandringer ved Kommunens Sporvejsspor forholdes dog efter § 15 i Eneretsbevilling af 9. August 1898.

For saa vidt Statsbanernes Anlæg efter Udførelsen maatte blive berørte af senere kommunale Anlæg, refunderes Udgifterne ved de Foranstaltninger, som det efter Statsbanernes Skøn i den Anledning maatte være nødvendigt at bringe til Udførelse, Banerne af Kommunen efter Regning.

X.

Den midlertidige Personstation for Nørrebro anlægges som løftet Station med to Perroner, hvad der medfører, at den tidligere vedtagne Østgrænse for Banelinien flyttes noget imod Øst. Vejforholdene ordnes efter de paa Plan 8 viste Retnings-

linier, saaledes at der sikres Areal til en 20 m bred Gade fra Nørrebrogade forbi Stationsbygningen. Den Adgangsvej til Stationen, som Statsbanerne anlægger paa dette Areal som privat Gade, er Kommunen berettiget til at overtage som offentlig efter Lovgivningens almindelige Regler samtidig med, at en fremtidig Forlængelse af Vejen imod Syd overtages som offentlig.

Af Matr. Nr. 549 i Udenbys Klædebo Kvarter er der ved tinglæst Deklaration udlagt det Vest for Linien a—b beliggende Areal til den omhandlede Vej.

Stationsbygningen og en Del af Pladsen foran samme indtage et Areal af Vandforsyningens Dæmninger og aabne Løb; selv om den midlertidige Station bibeholdes i længere Tid, skulle Statsbanerne dog ingensinde kunne vinde Hævd paa Arealet.

XI.

Saasnt den ydre Godsbanen og Boulevardbanen ere tagne i Drift, sættes følgende nuværende Banelinier:

- 1) Nordbanen indenfor Skæringen i Lersøen med Frihavnssporene samt det langs dermed liggende Frihavnsspor,
- 2) den tidligere Vestbane indenfor Sammenløbet med den nye Vestbane tæt ved Vigerslev,
- 3) Forbindelsessporet over Landbohøjskolens Mark mellem de nævnte to Hovedbanelinier,
- 4) den nordre Part af det krumme Forbindelsesspor mellem Godsbanen Syd om Vestre Kirkegaard og den tidligere Vestbane, samt
- 5) Sporet fra Valby til den tidligere Vestbane langs med Frederikssundbanen ud af Drift.

Ingen Del af disse Banelinier kan atter tages i planmæssig Drift uden forinden at være løftet ud af Niveau med alle eksisterende Gader og Veje, der krydser Banelinierne.

XII.

Saasnt den ydre Godsbanen og Boulevardbanen begge ere tagne i Drift, vil man fra Statsbanernes Side ikke modsætte sig, at Sporvejen fra Nørrebrogade ad Hillerødgade (tidligere Lyngbygade) til Borups Allé, hvorpaa Københavns Kommune har Eneretsbevilling af 6. Januar 1915, kan anlægges.

Saasnt som muligt efter samme Tidspunkt fjernes i alle Gader de krydsende Jernbanespor, der henhøre til de Banelinier, som i Henhold til Afsnit XI sættes ud af Drift, navnlig i alle Gader, i hvilke der ligger Sporvejsspor, herunder henregnet Hillerødgade.

XIII.

De paa Plan 7 a med grøn Farve anlagte Arealer, som ville blive frigjorte ved den Flytning af Godsbanelinien paa begge Sider af Godthaabsvej, som Statsbanerne have foretaget for at opnaa en billigere Skæring med Vandværkets aabne Løb m. m. og for at undgaa at berøre Carlsberg-Boringen, samt de paa Plan 11 a ligeledes med grøn Farve anlagte Arealer, som ville kræves til den i Afsnit X omhandlede Vejordning ved Nørrebro Station, overdrages vederlagsfrit til Københavns Kommune, imod at denne ligeledes vederlagsfrit stiller til Raadighed for Statsbanerne de paa Planerne 4 a, 7 a og 11 a med rød Farve anlagte Arealer. Arealerne stilles til Raadighed for Statsbanerne med de Rettigheder og Forpligtelser, med hvilke de ejes af Kommunen. Det bemærkes i saa Henseende, at det med rød Farve anlagte Areal af den tidligere Bogholdergaard kun maa anvendes til offentlig Park, Sportsplads eller lignende med dertil hørende Bygninger, hvorfor Statsbanerne

maa holde Kommunen skadesløs i enhver Henseende for Krav, der maatte fremkomme fra dertil berettigede, naar Arealet anvendes til Jernbane.

Desuden stiller Københavns Kommune ligeledes vederlagsfrit de Arealer, som paa Planerne 7 a og 11 a ere fremhævede med rød Skravering, til Raadighed, saaledes at Vandforsyningens Løb m. m. kunne forlægges til de to paa Plan 7 a viste Arealer, medens det paa Plan 11 a viste Areal midlertidigt bruges af Stationen for Nørrebro.

Kommunen beholder Ejendomsretten til alle tre Arealer.

XIV.

Kommunen er berettiget til at kræve, at Niveauoverkørslen for Lyngbyvej over Godssporene til Frihavnen erstattes med en skinnefri Vejforbindelse, samtidig med eller at Niveauoverkørslen for nævnte Vej over de nuværende Nordbanespor i Forbindelse med Anlægget af den i Lov Nr. 82 af 15. Maj 1903 § 1 c. omhandlede løftede dobbeltsporede Bane fra Valby over Frederiksberg og Nørrebro til Hellerup eller i anden Anledning erstattes med en Viadukt mod at afholde samtlige Udgifter derved. Statsbanerne ere dog i saa Fald pligtige at godtgøre Kommunen et Beløb, der svarer til disses kapitaliserede Bevogningsudgifter (efter Rentefod 4 pCt. p. a.) for vedkommende Overkørsel paa Afsløsningsstidspunktet.

Det vil til sin Tid ved nærmere Forhandling mellem Statsbanerne og Kommunen være at fastsætte, om Vejen skal føres paa en Bro over Godssporene til Frihavnen eller disse Spor over Vejen paa samme Viadukt som den fornævnte løftede Bane.

XV.

Saafremt der skulde opstaa Meningsforskel om denne Overenskomsts Forstaaelse, afgøres de paagældende Spørgsmaal i Mangel af mindelig Overenskomst af den i Forordningen af 5. Marts 1845 § 5 ommeldte Kommission.

Udkast til Overenskomst

mellem

Statsbanerne og Frederiksberg Kommune

vedrørende Anlæg af

Den ydre Godsbane fra Vigerslev over Vanløse til Nørrebro med Anvendelse af Banen til Persontrafik fra Frederiksberg over Nørrebro til Hellerup.

For det Tilfælde, at det paa Planerne 1—10*) viste Baneanlæg maatte komme til Udførelse, træffes følgende Bestemmelse med Hensyn til de Punkter, hvor kommunale Anlæg berøres af Baneanlægget:

I.

Statsbanerne afholde, hvor ikke andet udtrykkelig er bemærket, alle Udgifter vedrørende Baneanlægget, herunder ogsaa Udgifterne til Arealerhvervelser, eventuel Paalægning af Servitut eller andre Erstatninger til Lodsejere; endvidere Udgifterne til alle Interimsforanstaltninger, til Forstærkninger og Forlægninger af kommunale Ledninger og aabne Løb, til Viadukter, samt til alle i Anledning af Anlægget nødvendige Ændringer af Veje eller andre kommunale Anlæg.

II.

Alle de ved Baneanlæggets Udførelse bestaaende Gade- og Vejforbindelser, der berøres af Baneanlægget, retableres af Statsbanerne efter Planer, som for de offentlige Vejes Vedkommende udarbejdes af Frederiksberg Kommunes tekniske Forvaltning efter Forhandling med Statsbanerne, og som for de private Veje udarbejdes af Statsbanerne og approberes af Kommunen.

For de Veje og Gaders Vedkommende, hvor Banen føres over Vejen, og hvor der ikke er Tale om nogen Løftning eller Sænkning af Vejbanen, er Statsbanerne kun forpligtede til at foretage den Retablering af Vejbefæstelsen, som er en nødvendig Følge af Anbringelsen af Ende- og Mellempiller, og ikke forpligtede til at foretage nogen Omprofilering af Vejen.

*) De til Overenskomstudkastene hørende Planer ere samlede i særlige Mapper.

Ingen offentlig Vej maa afbrydes under Arbejdet.

Det er Tanken i videst muligt Omfang at undgaa Anlæg af Interimsveje, men overalt at udføre Banens Skæringer med Vejene saaledes, at Vejen først bringes i Orden for den ene Vejhalvdels Vedkommende, medens Færdselen midlertidig ledes ad den anden, hvorefter Færdselen lægges om, og Vejen reableres i sin fulde Udstrækning.

For saa vidt der anlægges nye midlertidige Veje med eventuelle Interimsbroer, vedligeholdes og renholdes disse af Statsbanerne, som tillige foretager den fornødne Snækastning; Bortkørslen af det sammenføjede Gadeaffald og den i Bunker sammen-skuffede Sne er dog Statsbanerne uvedkommende, og udføres af Kommunen efter de sædvanlige Regler.

Statsbanerne er forpligtede til at forsyne Interimsvejene med de fornødne Ledninger og Lygter til Vejenes Belysning, medens selve Belysningen iøvrigt overtages af Kommunen.

Interimsveje og Interimsbroer udføres efter Planer, som — forinden Udbud af Entreprisen finder Sted — have været forelagte Kommunalbestyrelsen og faaet dennes Godkendelse.

III.

Ved Baneliniens Krydsning med Veje udføres følgende Viadukter og Niveauoverskæringer paa de af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen til Erhvervelse af Areal til Banelinien tidligere vedtagne Steder, dog med den Ændring, at Niveauoverkørslen for Finsensvej erstattes med Viadukt, og iøvrigt med de Ændringer, som Anlægget af Forbindelsessporene imellem Godsbanen og den gl. Frederikssundbane Vanløse—Frederiksberg medfører.

Der træffes saaledes følgende Bestemmelser:

- 1) *St. 50—60.* Niveauoverkørsel, 17,5 m bred, for en Vej mellem Baneliniens Stationer 50 og 60 efter nærmere Forhandling om Stedet, for saa vidt Vejanlægget maatte blive udført forinden eller samtidig med Baneanlægget. De tilstødende Vejramper udføres i samme Bredde, som Vejen har.

Anlægges Vejen først samtidig med Baneanlægget, er selve Vejbefæstelsen, incl. Vandafledningen fra Ramperne, Statsbanerne uvedkommende; men disse skulle dog udføre det eventuelle Jordarbejde.

Anlægges Vejen først efter Baneanlæggets Fuldførelse, ere samtlige Udgifter med Undtagelse af Udgifterne til Bevogtningen samt til et eventuelt Vogterhus Statsbanerne uvedkommende.

- 2) *St. 65—66.* Niveauoverkørsel for Peter Bangsvej.

Bredden af Overkørslen fastsættes til 20,0 m.

Vejens Niveau vil omtrentlig blive bibeholdt. Faldet paa eventuelle Ramper mod Øst fastsættes efter nærmere Aftale med Frederiksberg tekniske Forvaltning under særligt Hensyn til, at Peter Bangsvej er asfalteret paa denne Strækning; Faldet paa Rampen mod Vest fastsættes efter nærmere Forhandling med Kjøbenhavns Kommune.

- 3) *St. 83—84.* Viadukt over Banen for Finsensvej.

Viaduktbredde 20 m.

Banen sænkes til Kote ca. plus 8,8 m, og Vejen løftes ca. 5,6 m. Ramperne for Finsensvej med Sideveje gives Stigning 1 : 40 med Undtagelse af Side-rampen for Kloakvej, der gøres 1 : 20. Jordarbejdet og Vejbefæstelsen for samtlige Ramper udføres i de paa Plan 5 angivne Bredder, idet der dog for Diagonalvejs Vedkommende af Vejbefæstelse kun udføres et 3,75 m bredt Fortov.

Langs den østre Rampe bibeholdes Fortov samt en Strimmel Kørebane liggende i den nuværende Vejs Højde som Adgang til Bebyggelsen Nord for Vejen; mellem denne lavtliggende Del af Vejen og den løftede Kørebane anbringes en Støttemur med fornøden Adgangstrappe.

Viadukten indrettes saaledes, at der i et 4,5 m bredt Bælte i Midten kan anbringes 2 Sporvejsspor, hvortil paaregnes en Højde af 210 mm mellem Skinetop og bærende Brokonstruktion.

Viaduktens Kørebane og Fortøve belægges med henholdsvis 5 cm og 2 cm Couléasfalt; i Fortovene udføres efter nærmere Aftale Kanaler til Overførelse af Ledninger.

For Kanaler og Ledninger, der skærer Vejanlægget, og som tilhører Kjøbenhavns og Frederiksberg Kommuner, udføres Forlængelser og Forstærkninger i det Omfang, som maatte blive nødvendigt af Hensyn til den løftede Vej med tilhørende Skraaninger.

Adgangen til den Frederiksberg Kommune tilhørende Pumpeboring, beliggende ved Foden af den nordøstlige Vekant tæt ved Skelgrøften mellem Kjøbenhavns og Frederiksberg Kommuner, sikres ved Opførelsen af en Betonmur ind mod Vejskraaningen.

Det østligste af Pumpestationens 2 Skure nedrives. Af det vestlige Skur nedbrydes ca. Halvdelen, medens Resten af Skuret, der omfatter Dieselpumpeanlægget, sikres mod Vejskraaningen ved Opførelsen af en lav Betonmur. Re-tablingen af Skuret er i øvrigt Statsbanerne uvedkommende.

Der tilvejebringes en Nedkørselsrampe ca. 1 : 10 fra Finsensvej til Pumpestationens Grund.

De kommunale Ledninger i de løftede Veje omlægges, medens de tilstedeværende Telefonkabler betragtes som Anlægget uvedkommende.

Til Opretholdelse af Færdslen under Arbejdets Udførelse anlægges langs Sydsiden af den østre Rampe en 8 m bred Interimsvej, hvorfra Færdslen ledes ad Lindeallé, Kastanieallé og Bogholderallé til Jernbaneallé, saaledes at denne Vej kan spærres paa den Strækning, hvor Rampeanlægget skal udføres. For Sporvejen anlægges Sydvest for Jernbaneallé en midlertidig Jordrabat, ad hvilken Sporvejen føres i Tilslutning med Diagonalvej.

Alle Arbejder vedrørende selve Sporvejene er Statsbanerne uvedkommende.

4) St. 104—105. Viadukt over Banen for Fabrikvejs Forlængelse.

Viaduktbredde 12,5 m.

Viadukten flyttes fra St. 100 til St. 104—05 (jfr. Besigtigelses- og Ekspropriationsprotokollen af 3. April 1905).

Statsbanerne fremstille Viadukten med Vejbefæstelse samt udføre Jordarbejdet for Ramperne, som anlægges i en Bredde af 12,5 m og med en Maximumstigning af 1 : 60.

Alle Udgifter vedrørende Vejbefæstelsen for Ramperne, Vandafledningen for samme, eventuelt Sikkerhedsrækværk m. v. ere Statsbanerne uvedkommende, ligesom ogsaa Udgifterne ved Etableringen af Skæringen mellem den vestre Vejrampe og Grøndalsaaen samt Vandværkets Ledninger og Kanaler.

Alle Udgifter vedrørende eventuelle Ekspropriationer for Rampeanlægget er ligeledes Statsbanerne uvedkommende.

Det bemærkes, at Statsbanernes Forpligtelse til at fremstille det omhandlede Jordarbejde kun er gældende, for saa vidt Jordarbejdet bringes til Udførelse sammen med Baneanlægget.

Jfr. iøvrigt Punkt 5.

- 5) Over det nordre Forbindelsesspor mellem den ydre Godsbane og Vanløse—Frederiksberglinien anlægges ligeledes en Viadukt for Fabriksvejs Forlængelse.

Viaduktbredde 12,5 m.

Beliggenheden og Retningslinien for Viadukten, saavel som den nærmere Bestemmelse af Beliggenhed og Retningslinie for den under Punkt 4 omhandlede Viadukt, fastsættes ved Forhandling mellem Statsbanerne og Københavns og Frederiksberg Kommuner efter forudgaaet Forhandling med den private Grundejer.

Angaaende Bekostningen ved Viaduktanlægget forholdes som under Punkt 4, saaledes at Statsbanerne altsaa kun afholde Udgifterne ved Anlægget af Viadukten og Fremstillingen af Jordarbejdet for Ramperne, for saa vidt Vejanlægget ikke er udført inden Baneanlægget.

- 6) *St. 125—130.* Trappeviadukt ved 5te Juni Plads.

St. 154—156. Trappeviadukt ved Mariendalsvej.

Der sikres i Henhold til det af Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen i sin Tid vedtagne Kommunens Ret til at anlægge Trappeviadukter over Banen de nævnte Steder.

Trappeanlæggene udføres uden Udgift for Statsbanerne og efter disses nærmere Bestemmelse for saa vidt angaar de Dele af Viaduktanlæggene, som ere beliggende indenfor Statsbanernes Grund.

- 7) *St. 178—180.* Jernbanebro over Hillerødgade (tidl. Lyngbygade).

Broens Vidde fastsættes til 20,0 m.

Den frie Højde under Broen skal mindst være 4,4 m.

- 8) *St. 181—183.* Jernbanebro over Østre Fasanvej.

Broens Vidde fastsættes til 19,0 m.

Den frie Højde under Broen skal mindst være 5,3 m.

For den gamle Frederikssundbane paa Strækningen Frederiksberg Station—Vanløse træffes følgende Bestemmelser:

- 9) Niveauoverkørsel for Nordre Fasanvej.

Niveauoverkørslen anlægges i den nuværende Vejs Bredde, og der tilsikres Kommunen Ret til senere at udvide Overkørslen til en Bredde af 20,0 m, mod at Kommunen selv afholder de dermed forbundne Udgifter.

Den ved Ministeriet for offentlige Arbejder under 6. Januar 1914 meddelte Eneretsbevilling for Frederiksberg Kommunalbestyrelse paa Anlæg og Drift af forskellige Sporveje, hvorefter en Sporvejslinie i Fasanvejene fra Hjørnet af Nørrebrogade til Valby Langgade ikke føres i Niveau over de krydsende Baner, ændres derhen, at det tillades at føre Sporveje i Niveau over denne Passage.

- 10) Niveauovergang ved Eversvej.

Der tillægges Kommunen Ret til mod selv at afholde de med Anlægget og Bevogtningen forbundne Udgifter at føre en Fodgængerpassage over Banen det nævnte Sted. Kommunen holder Statsbanerne skadesløse for Erstatninger, Statsbanerne maatte komme til at udrede for Ulykker, overgaaede vejfarende ved Benyttelsen af Overgangen.

- 11) Niveauoverkørsel for Dalgas Boulevard.

Der tillægges Kommunen Ret til mod selv at afholde de med Anlægget og Bevogtningen forbundne Udgifter at føre den projekterede Dalgas Boulevard over Banen med en indtil 25,0 m bred Overkørsel. Kommunen holder Statsbanerne skadesløse for Erstatninger, Statsbanerne maatte komme til at udrede for Ulykker, overgaaede vejfarende ved Benyttelsen af Overkørslen.

Naar Forholdene efter Kommunens Skøn gør det ønskeligt, at en af de foran omtalte Niveauoverkørsler, eller at Overgangen ved Eversvej erstattes med en skinnefri Vejforbindelse, er Kommunen berettiget til at kræve dette Arbejde udført mod at afholde samtlige Udgifter derved. Statsbanerne er dog i saa Fald pligtige at godtgøre Kommunen et Beløb, der svarer til disses kapitaliserede Bevogningsudgifter (efter Rentefod 4 pCt. p. a.) for vedkommende Overkørsel paa Afsløsningsstidspunktet, dog saaledes, at der aldrig kan kræves et Tilskud fra Statsbanerne ud over Halvdelen af de med det paagældende Anlæg forbundne Udgifter.

Det vil til sin Tid ved nærmere Forhandling mellem Statsbanerne og Kommunen være at fastsætte, hvor stor en Del af Arbejderne der eventuelt vil kunne udføres ved sidstnævntes egen Foranstaltning, hvorved bemærkes, at Statsbanerne i hvert Fald forbeholder sig at udføre Arbejdet ved Fremstillingen af selve Broerne.

IV.

Alle Viadukter og Jernbanebroer udføres efter Planer, som forinden Udbydelsen af Entreprisen have været forelagte Kommunen til Godkendelse, ogsaa hvad angaar Udseendet af Viadukterne.

De i Art. III angivne Vidder betegne den mindste fri Afstand mellem Endepillerne eller mellem Inderkanter af Rækværker.

Det er Statsbanerne tilladt at anbringe Mellempiller eller Søjler mellem Vejenes Kørebane og Fortov; i nævnte Tilfælde skal dog Vidden af hver enkelt af de derved fremkomne Aabninger fastsættes af den tekniske Forvaltning.

Summen af samtlige fri Vidder af Aabningerne maa for Hillerødgade (tidl. Lyngbygade) og for Østre Fasanvej ikke være under 19,0 m.

Hvor Veje føres under Banen, betegner de i Art. III angivne Højder den mindste fri Højde mellem det højeste Punkt i Kørebansens Niveau og Underkant af Jernbanebroen; for saa vidt Kommunen maatte ønske større fri Højder end de angivne, afholder Kommunen selv de med de fornødne Vejsænkninger forbundne Merudgifter.

Under Hensyn til saadanne eventuelle Sænkninger af Vejbanen, Udgravninger for Ledninger i Gaderne eller lignende er Statsbanerne forpligtede til at anbringe Bropillernes Fundamenter saa dybt, at deres Underkant overalt for Endepillerne ligger mindst 1,5 m og for Mellempillerne mindst 1,8 m under det højeste Punkt af Kørebansen. Kommunen har dog Ret til at forlange Fundamenterne lagt i større Dybde imod at godtgøre Statsbanerne den ved den større Dybde foraarsagede Merudgift til Jordarbejde og Betonstøbning, for saa vidt og i det Omfang, hvori den større Dybde ikke alligevel maatte anvendes af Hensyn til Jordbundsforholdene.

For Vedligeholdelsen af samtlige Viadukter og Niveauoverkørsler skulle de i den mellem Statsbanerne og Københavns Kommune oprettede tekniske Overenskomst af 9. April 1904, Art. IV c fastsatte Regler være gældende.

V.

Niveauet for de i Art. III nævnte allerede anlagte Veje forudsættes med Undtagelse af Finsensvej i alt væsentligt at blive uforandret.

De Statsbanerne paahvilende Forpligtelser med Hensyn til Vejene vil kun bestaa i at foretage de Reparationer i Vejbefæstelsen, som Anbringelsen af Bropiller eller Udførelsen af Niveaupassager eventuelt kan medføre.

Hvor Vejramper anvendes, maa Maximumsfaldet ikke overstige 1 : 60, og Ramperne forsynes efter den tekniske Forvaltnings nærmere Bestemmelse med passende Overgangsstigninger.

Ramperne udføres i Vejenes fulde Bredde og med det Belægningsmateriale, som Vejene have ved Baneanlæggets Udførelse; iøvrigt udføres alle Arbejder efter de samme Betingelser og Regler, som gælde for Kommunens tilsvarende Arbejder.

Niveauskæringerne udføres i de i Art. III angivne Bredder og forsynes med Bomme efter nærmere Aftale med Frederiksberg tekniske Forvaltning. Fortovene brolægges med smaa Fortovssten i fuld Bredde, medens Kørebanen sættes med 1ste Sort Kørebanesten i fuld Bredde og Længde.

Det Chausserings- og Brolægningmateriale, som findes i de Gader og Veje, hvis Længde- eller Tværprofil ændres, maa — for saa vidt det er egnet dertil — atter benyttes til Fremstilling af de nye Vejbaner, som skulle overgaa til Kommunen. Saa-fremt ikke alt det omtalte Materiale kan finde Anvendelse paa denne Maade, forbliver Resten Kommunens Ejendom. Alt Materiale, som tillægges af Statsbanerne til Supplering, skal være ubrugt og i Kvalitet svare til det af Kommunen brugte.

Alle ved Baneanlægget ændrede offentlige Gader og Veje vedblive at være offentlige og overtages af Kommunen til Vedligeholdelse, naar de i 3 Maaneder i deres Helhed have været aabnede for den offentlige Færdsel.

I dette Tidsrum bekoste Statsbanerne alle Vedligeholdelsesarbejder, der ikke skyldes Slid eller Overlast.

Bortkørselen af det ved Gadefejningen sammenfejede overtages af Kommunen straks efter, at Vejbanerne ere færdig anlagte og aabnede for almindelig Færdsel i fuld Udstrækning; selve Gadefejningen og Snekastningen derimod foretages af rette Vedkommende efter de til enhver Tid derom gældende Bestemmelser.

VI.

Alle kommunale Ledninger, af hvilken Art nævnes kan, som af Hensyn til Baneanlægget, efter den tekniske Forvaltnings Skøn, maa forstærkes eller forlægges (midlertidigt eller endeligt), ville blive forstærkede eller forlagte ved Kommunens Foranstaltning og for Statsbanernes Regning efter forudgaaet Forhandling med Statsbanerne.

Alle herved indvundne Materialier overtages af Kommunen og krediteres Statsbanerne.

Angaaende de enkelte Kloak- og Ledningsarbejder bemærkes iøvrigt følgende:

- 1) Den Frederiksberg Kommune tilhørende 24" Kloakledning med Overfaldsgrøft paa Strækningen fra St. 149—169 kommer, som det fremgaar af Plan 7, til at ligge paa den nordvestre Side af Banen, hvorved den bliver skilt fra sit Opland og delvis utilgængelig.

Den paagældende Kloakledning og Overfaldsgrøft erstattes paa nævnte Strækning af en enkelt lukket $1,25 \times 1,75$ m ($4' \times 5\frac{1}{2}'$) Ledning, beliggende paa den sydøstre Side af Banen.

Kloaken anbringes udenfor Banens Areal, og den for Anbringelsen af samme fornødne Servitut paa Grunden tilvejebringes ved Statsbanernes Foranstaltning og for disses Regning.

Alle Arbejder vedrørende Bygningen af den nye Ledning udføres iøvrigt af Frederiksberg Kommune, og Udgifterne derved refunderes af Statsbanerne efter Regning fra Kommunen.

- 2) Paa Strækningen mellem St. 116—121 forlægges den Frederiksberg Kommune tilhørende Vandledning, saaledes som vist paa Plan 7.

Ledningen omlægges fra den nordre Grænse af Banen, hvorfra den (i en Vinkel af ca. 45° med Banens Retningslinie) føres under denne indtil det søndre

Skel for Banen, hvorfra den atter fortsættes langs Banens Sydside indtil Hævertbrønden.

Den nævnte Forlægning langs Banens Sydside kræver Ekspropriation af det paa Planen med en rød Linie afmærkede Areal, saaledes at Frederiksberg Kommune paa Banens Sydside overalt faar et Areal af 15,70 m (50') Bredde.

Under Banen udføres Ledningen af forstærkede Rør i Betonstøbning.

- 3) Der anbringes mellem St. 112—113 en Privatovergang (forsynet med Laage) over Godsbanen for Frederiksberg Kommunes Vandværk, saaledes at Vandværket derigennem har Adgang til Inspektion af Ledningerne i det afskaarne Areal Nord for Godsbanen. For saa vidt Arealet deles ved Viadukten for Forlængelsen af Fabriksvej, maa der ogsaa skaffes Adgang til det derved afskaarne Areal.
- 4) For Afvandingen af det mellem den ydre Godsbane, Linien Frederiksberg—Vanløse, og den nordre Forbindelsesbane mellem de nævnte Linier beliggende trekantede Areal udføres et Underløb under Forbindelsesbanen, hvis Størrelse og Beliggenhed fastsættes ved nærmere Forhandling mellem Statsbanerne og den tekniske Forvaltning.

VII.

Med Hensyn til alle øvrige kommunale Anlæg, der maatte blive berørte af Baneanlægget, forholdes paa lignende Maade, som angivet under Art. VI, saaledes at alle fornødne Ændringer i Anlæggene foretages af Kommunen, og de hertil medgaaede Udgifter refunderes denne af Statsbanerne efter Regning.

Alle Arbejder vedrørende eventuelle Forandringer ved Frederiksberg Kommunes Sporveje ere Statsbanerne uvedkommende.

VIII.

Det skal være Kommunen tilladt at føre Sporveje i Niveau over Banerne paa alle de Steder, hvor der i nærværende Overenskomst er forudsat Niveauskæringer, mod at Kommunen udreder Udgifterne ved samtlige dermed efter Statsbanernes Skøn fornødne Anlæg. Udgifterne ved Vedligeholdelsen af de saaledes tilvejebragte Anlæg vil være at godtgøre Statsbanerne af Kommunen efter Regning, hvorhos Kommunen endvidere vil have at godtgøre Statsbanerne efter Regning de ved Sporvejsliniernes Overførelse over Overkørslerne foranledigede paaviselig forøgede Bevogningsudgifter, og at deltage i mulige Erstatninger, som Statsbanerne maatte komme til at udrede for Ulykker, overgaaede vejfarende ved Benyttelsen af Overkørslen i samme Forhold som det, hvori den deltager i Bevogningsudgifterne for vedkommende Overkørsel.

IX.

Saa snart den ydre Godsbane og Boulevardbanen ere tagne i Drift, sættes følgende nuværende Banelinier,

- 1) Nordbanen inden for Skæringen i Lersøen med Frihavnssporene samt det langs dermed liggende Frihavnsspor,
- 2) Den tidligere Vestbane inden for Sammenløbet med den nye Vestbane tæt ved Vigerslev,
- 3) Forbindelsessporet over Landbohøjskolens Mark mellem de nævnte to Hovedbanelinier,
- 4) den nordre Part af det krumme Forbindelsesspor mellem Godsbanen Syd om Vestre Kirkegaard og den tidligere Vestbane, samt
- 5) Sporet fra Valby til den tidligere Vestbane langs med Frederikssundbanen, ud af Drift.

Ingen Del af disse Banelinier kan atter tages i planmæssig Drift uden forinden at være løftet ud af Niveau med alle eksisterende Gader og Veje, der krydse Banelinierne.

X.

Kommunen stiller vederlagsfrit til Raadighed for Statsbanerne de Arealer, som maatte kræves til Udførelsen af Viaduktanlægget for Finsensvej, for saa vidt Arealerne paa det Tidspunkt, da Anlægget udføres, ejes af Kommunen. Arealerne stilles til Raadighed med de Rettigheder og Forpligtelser, med hvilke de ejes af Kommunen.

XI.

Saafremt der skulde opstaa Meningsforskel om denne Overenskomsts Forstaaelse, afgøres de paagældende Spørgsmaal i Mangel af mindelig Overenskomst af den i Forordningen af 5. Marts 1845 § 5 ommeldte Kommission.

