

[Ministeren for offentlige arbejder.]

under projektering, og det samme gælder for moderniseringen af sikringsanlæggene på det nuværende net.

Udgifterne til færdiggørelse af fællesanlæg som de anførte vil udgøre ca. 150 mill. kr.

Af *Skovmand* til ministeren for offentlige arbejder (24. juni 1968):

„Vil det være teknisk muligt at bringe intervallerne på Boulevardlinjen ned under 2 minutter?“

Minister for offentlige arbejder *Guldbergs* svar (2. juli 1968):

Det nuværende strækningssikringsanlæg i Boulevardbanen er indrettet således, at det i det store og hele tillader køreplanmæssige intervaller på $2\frac{1}{2}$ min.

Ved den modernisering af sikringsanlægget, som vil blive gennemført i de nærmeste år, vil man opnå køreplanmæssige intervaller på 2 minutter med nogle enkelte sekunders margen, men det vil ikke være muligt at komme længere ned med intervallerens størrelse.

Af *Skovmand* til ministeren for offentlige arbejder (24. juni 1968):

„Hvor meget ville det have kostet at føre Nordbanen over på Kystbanens spor ved Hellerup i stedet for at elektrificere Nordbanen?“

Minister for offentlige arbejder *Guldbergs* svar (2. juli 1968):

Indledningsvis kan jeg oplyse, at udgifterne til elektrificeringen af strækningen Holte-Hillerød har udgjort ca. 27 mill. kr.

Såfremt Nordbanen skulle være ført over i Kystbanens spor ved Hellerup, ville dette have krævet omfattende sporudfletningsanlæg i Hellerup samt anlæg af 3.-4. spor på strækningen Hellerup-Jægersborg.

Udgifterne hertil kan rent kalkulatorisk ansættes til ca. 50 mill. kr., men tanken om en sådan overflytning af Nordbanen ville i øvrigt i dag alene af driftsmæssige grunde være ganske urealistisk.

Forholdet er det, at trafikken på Kystbanens spor inden for Hellerup i store træk kan opdeles i følgende grupper:

1. Kystbanetrafikken med såvel lokalpersonkørslen mellem Københavns Hovedbanegård og strækningen Klampenborg-Helsingør som den del af fjerntrafikken til Oslo og Stockholm, der ikke går over Frihavnen-Malmö.
2. Trafikken navnlig med persontogsstammer, herunder lyntog, samt motorvogne mellem Københavns Hovedbanegård og Helgoland remise- og depotområde ved Svanemøllen.
3. Færgetrafikken over Frihavnen til Malmö.

Disse former for trafik medfører tilsammen en meget intensiv udnyttelse af kystbanesporene, hvis kapacitetsreserve er stærkt begrænset og skal kunne tjene til den forøgede lokalkørsel, som vil blive nødvendig på Kystbanen med den igangværende udvikling langs denne bane.

Der vil alt i alt blive tale om en så intensiv toggang på strækningen Helgoland-København H, at der må regnes med kun 4-5 minutters interval mellem togene. Et så kort interval vil være absolut minimum for tog fremført af dieseltrækkraft, selv efter den igangværende modernisering af signalanlægget. I denne forbindelse skal peges på, at der selvfølgelig ville ske en formindskelse af presset på denne strækning, såfremt man tænkte sig Helgolandspotets anlæg, som er uundværlig for Hovedbanegårdens drift, flyttet andetsteds hen. Et nyt depotområde måtte under hensyn til den nødvendige sporforbindelse mellem depotområdet og Hovedbanegården ifølge sagens natur så placeres et sted mellem København og Roskilde, og det måtte af pladmæssige grunde formentlig blive i området ved Hedehusene.

Kørslen mellem et sådant beliggende depot og Hovedbanegården ville ikke kunne afvikles på de nuværende fjernspor, og det ville alene derfor blive nødvendigt at gennemføre en ny sporforbindelse mellem Hovedbanegården og Hedehusene. Hertil kommer driftsudgifter ved forøget tomkørsel som følge af den længere afstand mellem banegård og depot og den hermed dårligere udnyttelse af rullende materiel.

Skønsmæssigt kan anslås, at alene anlægsudgifterne til den nævnte udflytning af depotet med sporforbindelse fra Hovedbanegården i hvert fald ville være af en størrelsesorden væsentligt over 100 mill. kr., og bl. a. dette ville gøre en flytning ganske urimelig.