

Bilag.

Ministeriet for offentlige Arbejder.

København, den 16. November 1910.

I Anledning af det ærede Udvalgs Skrivelse af 11. d. M. skal man tjenstlig fremsende hosfølgende Plan over det paatænkte Tunnelanlæg paa Københavns nye Personbanegaard med tilhørende Overslag (Bilag A.), hvorhos man med Hensyn til de i Udvalgets Skrivelse stillede Spørgsmaal skal meddele følgende Oplysninger:

Toggangen paa den nye Banegaard er bestemt ved hele Anlægget, som henviser Nærtrafikken til de 4 vestligste Spor, og Fjertrafikken, hvorunder regnes Tog til og fra Helsingør, til de 8 østlige Spor, hvoraf 4 ere bestemte for afgaaende og 4 for ankommende Tog.

Gennemførelse af Tog fra Syd og Vest paa den ene Side, til og fra Nord paa den anden Side vil være betinget af, at Køreplansforholdene give et passende kort Ophold i København, idet længere Ophold vil nødvendiggøre Togets Fjernelse fra Perronen af Hensyn til den øvrige Toggang, hvad der jo vil gøre Gennemførelsen betydningsløs for Publikum. Efter de nuværende Køreplansforhold at dømme vil en saadan Gennemførelse kun vise sig formaalstjenlig i ganske enkelte Tilfælde. Hvorledes Forholdene ville stille sig, naar Boulevardbanen kan tages i Brug, er det paa nuværende Tidspunkt ugørligt at danne sig nogen begrundet Mening om, da Gennemførelsen væsentlig vil faa sin Betydning for den internationale Trafik og altsaa bliver afhængig af de fremmede Baners Tilslutningstider til vore Baner. At nogle af vore nuværende større Eksprestog, der nu udgaa fra og ankomme til Vesterbro, fremtidig maa føres til og fra Østerbro, skal man kun her anføre, men dette bliver dog uden Betydning for Omstigningsforholdene paa Centralbanegaarden.

I Henhold til den ligeledes medfølgende Overslagsberegning (Bilag B.) ville Udgifterne ved en Forøgelse af Tunnelens Bredde til 4 Meter medføre en forøget Bekostning af 31,000 Kr.

Denne store Forøgelse i Udgiften skyldes for en Del den Omstændighed, at man ved den større Bredde af Tunnelen kommer til at føre en Del af Perronhallens Søjlefundamenter ned til samme Dybde som Tunnelfundamentet.

Bredden af Tunnelerne i Roskilde og Slagelse er 3,2 Meter og af Tunnelerne i Skanderborg og Aalborg 3,14 Meter.

Naar Tunnelen under den nye Personbanegaard i København ikke er foreslaaet udført med en større Bredde end 2,5 Meter, da er Aarsagen den, at denne Tunnel ikke, saaledes som f. Eks. Tunnelerne i Slagelse, Skanderborg og Aalborg, skal benyttes af de rejsende til og fra hele Tog, men derimod kun af de rejsende, der skulle stige om fra et Tog til et andet, eller som ere komne ud paa en forkert Perron.

Th. Larsen.

G. Giødeseu.

Folketingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om Tillæg til Loven af 29. Marts 1904 om Københavns Personbanegaard m. m.