

## Til § 3

Forslagets § 3 vedrører de danske tilslutningsanlæg, der skal udføres i forbindelse med Øresundsforbindelsen, jf. regeringsaftalens artikel 8-9.

Der oprettes et selvstændigt aktieselskab til at forestå anlægget, og bestemmelsen er derfor ikke udformet som en bemyndigelse for trafikministeren til at etablere forbindelsen. Den noget mere ubestemte og brede formulering af en bemyndigelse til »at træffe dispositioner i henhold til denne lov« er derfor valgt.

Landanlæggene skal efter regeringsaftalen åbnes for trafik senest samtidig med Øresundsforbindelsen. Anlægsteknik kan færdiggørelsen af de danske landanlæg fremskyndes med 3 år til medio 1996, og fremskyndelse af specielt jernbaneforbindelsen vil ske i det omfang, der er økonomisk grundlag herfor. Som anført skal et selvstændigt aktieselskab forestå anlægget, men forundersøgelser, projektering, udførelse samt drift og vedligeholdelse af de jernbanerelaterede anlæg vil i videst mulig omfang blive foretaget af DSB, idet jernbaneanlægget rent faktisk må betragtes som en integreret del af DSB's faste anlæg, ligesom Vejdirektoratet kan forestå det tilsvarende arbejde vedrørende vejdelene.

Det videre arbejde med udformningen af anlægsprojektet vil ske under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt, således at skadelige virkninger på miljøet forebygges. Ud fra disse hensyn vil der kunne blive tale om mindre ændringer i forhold til de beskrevne anlæg.

De danske landanlæg omfatter en dobbeltsporet elektrificeret jernbane fra hovedbanegården til kysten ved Kastrup og en firesporet motorvej fra Amagermotorvejen (E 20) til kysten. Anlæggene følger stort set den linieføring, der indgik i Øresundsundersøgelserne i 1987 og 1989, idet der herudover etableres en dobbeltsporet elektrificeret godsbane (gods-shunt) fra Kalvebodløbet til Vigerslev med tilslutning til fjerntogsnettet. Etablering heraf betyder, at langt hovedparten af godstogene og visse internationale tog kan ledes uden om Københavns Hovedbanegård, hvilket indebærer trafikale fordele og en yderligere nedgang i antallet af støjrante boliger. Dette anlæg er ikke omhandlet i regeringsaftalen.

Bredden af Tårnbymotorvejen, jf. forslagets § 3, nr. 1, er 30 meter, bestående af to kørebaner à 8,0 meter adskilt af en midterrabat på 6,0 meter og med et nødspor på 2,5 meter og en yderrabat på 1,5 meter i hver side. Mellem motorvej og jernbane udlægges et 15 meter bredt bælte til etablering af til- og frakørselsramper, samt afvandingskonstruktioner og på de mellemliggende strækninger et voldanlæg, der synsmæssigt adskiller trafikalanlæggene og hindrer blænding mellem biler og tog.

Dimensioneringshastighed for motorvejen er 120 km/t.

Den dobbeltsporede jernbane, jf. forslagets § 3, nr. 2, er 12 meter bred. Afstanden mellem spormidterne i to parallelle spor på fri bane er 4,5 meter. I tunneler skal der være en fri bredde fra spormidte til tunnelvæg på 3 meter, idet der ikke forudsættes personer i tunnelen i trafikerede perioder. I tunneler er den frie højde over skinneoverkant sat til 6,1 meter. Ved stationer forventes etableret perroner på minimum 7-10 meters bredde, dog 12 meter ved trappeopgange.

Ved dimensioneringen af jernbaneanlæggene er det forudsat, at der skal være kapacitet til pr. time i hver retning at køre 2 IC3-tog og 2 Snabtbåd samt 6 regionaltog, hvoraf 2-4 forventes videreført til Sverige, mens resten vendes ved lufthavnen i Kastrup. Desuden regnes der med kapacitet til 2 godstog i timen i hver retning samt et begrænset antal internationale tog i løbet af et døgn.

Der dimensioneres for en toghastighed på 200 km/t for persontog og for 120 km/t for traditionelle godstog.

Hovedsporene udgår fra de eksisterende fjern-togsspor på Hovedbanegården. Herfra benyttes eksisterende spor til Dybbølsbro.

Hovedsporene føres langs eksisterende S-togsspor på Køgebanen. Herved føres sporene udenom Københavns Kommunes nye socialcenter og »den gule by«, en bebyggelse med bygningshistoriske kvaliteter. Der etableres en tunnel under de eksisterende godsspor til og fra Vigerslev. Tunnelrampen begynder umiddelbart efter, at vendesporene er ført ind i hovedsporene i en niveauskæring. Rampen etableres mellem spunsvægge og har et fald på 15,6 promille.

Ved socialcentret ligger jernbanen i en såkaldt »cut and cover« tunnel. Der graves oppe fra og ned, og efter bygning af tunnelen dækkes den til, hvorefter arealet retableres.

Skæringen med Sydhavnsgade er spids og ligger ret dybt af hensyn til forskellige store ledninger. I Sydhavnsgade forløber jernbanetunnelen under eksisterende firmaspor i gadens vestside. Fra Bådehavnsgade ligger banen i åben grav på privat ejendom dels ubebygget, dels bebygget med en høj en-etages lagerhal, som må nedrives. Der vil i planlægningen blive reserveret mulighed for etablering af en station i dette område.

Godsshunten, jf. forslagets § 3, nr. 3, er en to-sporet jernbaneforbindelse primært for godstog, som fra en indfletning ved Hvidovre føres på eksisterende spor til Gl. Køge Landevej. Herfra etableres banen i åben udgravning med skrånninger og støjvolde langs med de grønne områder ved Valby Idrætspark. Banen føres gennem et haveforeningsområde, hvor der er hel-