

årsbeboelse, til Bådehavngade, hvor indfletning med hovedsporene foretages. For at begrænse bredden på den sidste del af strækningen ligger sporene fra Bådehavngade nedgravet mellem spunsvægge.

Der etableres broanlæg over banen for tre skærende veje, nemlig Ellebjergvej, Hammelstrupvej og Bådehavngade, og yderligere to stiforbindelser på tværs for at mindske godsshuntens barriereeffekt mellem fremtidige og eksisterende boligområder på begge sider af banelinien. Godsshunten går igennem bydelen Kgs. Enghave, og i den detaljerede udformning vil der blive taget hensyn til adgangen til Valbyparken og Kalvebodskilens vandområder. Godsshunten vil berøre ca. 80 parceller i haveforeningerne syd og vest for Kgs. Enghave og yderligere et antal nyttehaver.

For enden af Bådehavngade føres hovedbanesporene fra tunnelen op i terræn via en rampe med en stigning på maksimalt 15,6 promille. En mindre del af Fiskerihavnen opfyldes for at give plads til hovedsporene samt til en niveaufri indfletning med sporene til godsshunten. Herfra kører persontog og godstog videre på samme spor.

Banen fortsætter på en dæmning og en bro i samme højde som Sjællandsbroen og med samme mulighed for gennemsejling (ca. 2 meter fri højde), som eksisterer i dag uden brug af slusen og den oplukkelige klapbro.

For at få plads til udfletningsanlægget for godsshunten samt for at få banen ført tilstrækkeligt højt op er det nødvendigt at forlægge Kalvebodløbet lidt ind på Vestamager. Efter broen fortsætter banens stigning til krydsning over Centrumforbindelsen. Denne forsænkes og forlægges lidt i forhold til den eksisterende vej af hensyn til banekrydsningen og for at give en mere direkte tilslutning til Tårnbymotorvejen samt mulighed for, at banekrydsning og vejens tilslutningsanlæg kan udføres, mens trafikken afvikles uhindret på den eksisterende vej.

Ved den detaljerede udformning af Kalvebodkrydsningen og godsbanedufletningen vil der blive taget væsentlige hensyn til det visuelle miljø.

Efter at jernbanen har krydset over Centrumforbindelsen føres den med et fald på ca. 10 promille gennem skydebanearialet frem til Tårnbymotorvejen. Tårnbymotorvejens linieføring svarer i hovedtrækkene til anlægsloven fra 1976. Jernbanen og den ændrede placering af Centrumforbindelsen medfører, at skydebanerne må nedlægges. Det vil blive undersøgt om en flytning af skydebanerne på arealet er mulig.

For tidligst muligt at samle trafikkanlæggene over Vestamager er motorvejen rykket lidt mod nord i forhold til 1987 og 1989-rapportens linieføring. Over det

meste af Vestamager forløber jernbanen og motorvejen parallelt, med jernbanen på nordsiden. Dette er i overensstemmelse med fredningen af »Kalvebodkilen« og Regionplan 1989. På de arealer, som afskæres mellem trafikkanlæggene, kan en del af jordoverskuddet fra anlægsarbejdet eventuelt benyttes til at etablere bakker, som delvis kan skjule de tekniske anlæg.

På strækningen over Vestamager ligger motorvejen nedgravet 2-3 meter under terræn, mens jernbanen fra overføringen over Centrumforbindelsen føres på så kort strækning som muligt til under terrænniveau. Jernbane og motorvej ligger igennem det i Regionplan 1989 udlagte centerbånd henholdsvis 4 meter og 3 meter under terræn. Anlæggene føres i åben grav med skrån timer og beplantede støjvolde. Der vil blive etableret stiforbindelser på tværs af trafikkanlægget.

På strækningen gennem regionalplanens centerbånd kan der etableres en jernbanestation og en motorvejtillslutning til en tværgående vej.

Gennem kolonihaveområdet har trafikkanlægget samme tværsnit som på Vestamager. Dog ligger anlægget lidt dybere, hvorved Kongelundsvej og Oliefabriksvej kan føres på bro over anlægget uden større hindringer. Der forudsættes ikke etableret tilslutningsanlæg til disse veje. På denne strækning skal der nedlægges ca. 75 kolonihaver og 40 nyttehaver.

Gennem Tårnby ligger det samlede anlæg i det store og hele inden for byggelinierne for anlægsloven for Tårnby motorvejen fra 1976. Jernbanen og motorvejen ligger parallelt på hele denne strækning og etableres i åben udgravning 5-6 meter under terræn.

På den vestligste del af strækningen gennem Tårnby passerer trafikkanlægget igennem et parcelhuskvarter. For at reducere bredden af anlægget forudsættes der etableret støjskærme i stedet for støjvolde.

Anlægget føres forbi Tårnby landsby, således at den bevaringsværdige landsby bevares, bortset fra 4 huse ved Englandsvej. I alt skal der på hele strækningen gennem Tårnby frem til Amager Landevej eksproprieres ca. 70 huse. Af disse 70 huse ejer staten de 20. Desuden indtages de af staten udlejede nyttehaver mellem Bredskiftevej og Vestre Bygade.

Englandsvej forlægges mod øst og føres over trafikkanlægget på en bro. Der vil blive etableret et fuldt tilslutningsanlæg ved Englandsvej.

På sydsiden af anlægget ved Englandsvej ligger en fredet gård, Hallingsgård, som så vidt muligt søges bevaret, og på nordsiden et indkøbscenter. Stationen i Tårnby placeres vest for Englandsvej i forbindelse med dette center. For at få plads til stationen bliver det sandsynligvis nødvendigt at fjerne den fritliggende to-etagers bygning syd for centret.