

Stationen etableres med en 320 meter lang perron mellem de to hovedspor. Der bliver adgang til perronen både fra øst- og vestsiden af Englandsvej. På vestsiden af Englandsvej er der plads til at etablere en mindre busholdeplads og på østsiden et bilparkeingsområde.

Fra området før stationen og mod øst hen forbi de såkaldte Vinkelhuse ligger trafik anlægget nedgravet mellem spunsvægge med støjskærme for at mindske bredden mest muligt. Den østlige del af Vinkelhusene — en boligblok i 7 etager med 70 lejligheder — får dog facaden meget tæt på spunsvæggen. Banen vil derfor få en let overdækning på en strækning af ca. 200 meter for at mindske de støjmæssige og æstetiske problemer.

For at mindske de støjmæssige og æstetiske gener for Vinkelhusene, placeres banens krydsning med motorvejen øst for Amager Landevej. Det vil medføre, at den eksisterende lufthavnsmotorvej forlægges lidt mod syd. Den kan samtidig sænkes svarende til jernbanen og den øvrige strækning. Den nuværende motorvej nord for Vinkelhusene nedlægges samtidig.

Der vil på denne strækning blive etableret de nødvendige stiforbindelser på tværs af trafik anlægget.

Øst for Amager Landevej forlægges den eksisterende motorvej ligeledes mod syd og sænkes. Ved Amager Landevej og jernbanekrydsningen er motorvejen ca. 5 meter under terræn. Umiddelbart før udenrigsterminalen krydser jernbanen over motorvejen.

Ved Amager Landevej retableres broen i en lavere højde. Det er ikke fastlagt om tilslutnings anlægget til Amager Landevej skal retableres, eller om trafikken til lufthavnen kan forløbe ad en parallelvej.

På strækningen gennem Kastrup og Københavns Lufthavn ligger jernbanen og motorvejen adskilt, idet persontogene føres forbi Københavns Lufthavns udenrigsterminal, mens motorvej og jernbanespor for godstog forløber nord om lufthavnen.

Der etableres en station i terræn langs udenrigsterminalen i Københavns Lufthavn. Den nærmere udformning drøftes med Københavns Lufthavn A/S med henblik på at opnå en koordinering af stationen med udenrigsterminalen, herunder det planlagte nye terminalanlæg.

Undersøgelser har vist, at en linieføring, hvor jernbanen føres direkte under lufthavnens hangarområde og motorvejen umiddelbart nord om hangarerne, er billigere end linieføringen i Øresundsrapporterne fra 1987 og 1989, hvor både motorvej og jernbane føres i en bue nord om hangarområdet. Dette skyldes, at anlægget fra kyst til kyst bliver kortere.

Denne direkte linieføring berører desuden en mindre del af EF-fuglebeskyttelsesområdet end den tidli-

gere linieføring og giver tidsmæssige besparelser for både togpassagerer og bilister. Jernbanestrækningen bliver således 1,3 km og motorvejen 0,7 km kortere.

Banen føres fra stationen via en rampe gennem et hjørne af varmfordelingscentralen og hangar 1, der nedrives. Herfra føres jernbanen i en »cut and cover« tunnel under hangarforpladsen og umiddelbart øst om hovedlandingsbanen til en opfyldt halvø, hvor banen og motorvejen mødes og føres over i kyst-kyst anlægget.

Da det i de aktuelle trafikplaner forudsættes, at IC3 togene føres videre fra Københavns Hovedbanegård til lufthavnen, vil lufthavnstationen også skulle fungere som endestation. Det kan derfor blive nødvendigt at etablere et klargøringscenter for IC3 togene i Kastrup. Klargøringscentret kan placeres på den kunstige halvø.

Motorvejen føres i en kurve med radius på mindst 1.000 meter uden om hangarområdet. Der etableres tilslutningsanlæg til lufthavnen ved udenrigsterminalen og ved Amager Strandvej. Den nuværende tilslutning til Kastrupvej nedlægges, og Kastrupvej afbrydes nord for motorvejen. Der etableres en stikrydsning ved Kastruplundsgade. Afgrænsningen af vej anlæggene til lufthavnsområdet aftales med Københavns Lufthavn A/S.

Jernbanens linieføring langs nordsiden af den eksisterende lufthavnsmotorvej frem til lufthavnsområdet og motorvejens videreføring nord om hangarområdet medfører, at der skal nedrives ca. 80 boliger, og at anlægget ved lufthavnen derudover afskærer ca. 35 boliger, der forudsættes ekspropriet, idet ejendommene herefter vil overgå til anden mindre miljøfølsom anvendelse.

Godstogene føres via en godsforbindelse på sydsiden af motorvejen og med et delvis dobbeltspor for krydsende godstog uden om hangarområdet.

Til § 4

Bestemmelsen i stk. 1 indebærer, at den endelige udformning af Øresundsforbindelsen og de danske landanlæg skal foretages under hensyn til, hvad der er økologisk motiveret, teknisk muligt og økonomisk rimeligt, således at de skadelige virkninger på miljøet forebygges.

Bestemmelsen indebærer sammen med forslagets § 4, stk. 2, at der skal opstilles en samlet miljøkvalitetsmålsætning for, hvad der er miljømæssigt acceptabelt, idet denne målsætning danner grundlag for anlæggenes endelige udformning.

Det fremgår af de generelle bemærkninger, at reeringen er langt fremme med arbejdet vedrørende opstilling af en sådan målsætning. Det videre arbejde hermed vil ske i et samarbejde mellem bygherren,