

En biltogstunnel med tilhørende biltogsmateriel vil have væsentligt forøgede drifts- og vedligeholdelsesudgifter i forhold til anlægslovsforlagets løsning.

6.6 Løsningens kapacitet

Generelt bemærkes, at biltogsløsningen har mindre kapacitet end en kombineret vej- og togløsning – i og med, at biltogsløsningen kun har to jernbanespor over Øresund, medens en kombineret løsning har 2 jernbanespor og 4 vejbaner.

Endvidere forventes en biltogsløsning at give færre trafikanter og dermed mindre indtægter.

7 Forslag E

Boret tunnel, kombineret jernbane/motorvej, delt linieføring

7.1 Løsningens bestanddele

Alternativet baserer sig på »Idéoplæg Øresundsforbindelsen« af maj 1991 – udarbejdet af Innovation-Strategy-Management (Jesper Glahn A/S).

For at kunne bedømme det forelagte alternativ er det på figurerne E-01, E-11 og E-12 søgt skitseret bedst muligt.

Der er her anvendt tunneldiameter og tunnellængder, der er mere korrekte end de, der er anført i det fremlagte idéoplæg.

Løsningen, der også berører de danske landanlæg, består af følgende hovedelementer:

Kyst-kyst-anlæg

Jernbane:

2 stk. 16,2 km lange borede tunneler, hver med en indvendig diameter på 7,2 m. På grund af den meget lange tunnelstrækning med deraf

følgende sikkerhedskrav er der desuden forudsat en servicetunnel med en indvendig diameter på 4,5 m forbundet med tværtunneler til strækningstunnelerne.

Linieføringen er som beskrevet i anlægsloven.

Motorvej:

2 stk. 14,4 km lange borede tunneler, hver med en indvendig diameter på 10,5 m med plads til 2 spor, svarende til anlægsloven.

Tunnelerne er indbyrdes forbundet med tværtunneler. Anlægget er placeret syd for anlægslovens linieføring fra Dragør til Lernecken.

På strækningen placeres 2 ventilationstårne med beskyttelsesøer.

Ved ilandføringen ved Sveriges kyst udføres et ca. 1,5 km langt rampeanlæg med »cut and cover-tunnel«.

Landanlæg

Jernbaner:

De borede tunneler fortsætter under Kastrup og Tårnby til Kongelundsvej og afsluttes med et rampeanlæg med »cut and cover-tunnel«.

Herfra er anlægget som beskrevet i anlægsloven.

Motorvej:

De borede tunneler fortsætter ca. 1,4 km under bebyggede områder i Dragør.

Via et rampeanlæg føres vejen op i terræn syd om landingsbanerne i Københavns Lufthavn, videre over Vestamager og tilsluttes eksisterende Amagermotorvej ved Kalvebodsbrogene.