

rødvej, men også på strækningen nord for Øverødvej, typisk helt op til Hørsholm. På sidstnævnte strækning vil busserne i morgenmyldretiden hænge fast i køen sammen med den øvrige trafik og derfor få samme forsinkelse som denne. Køkørsel såvel nord som syd for Øverødvej kan kun undgås ved at stille alle 6 spor til rådighed for hele trafikken.

En løsning, hvor de to nye spor (ydersporene) reserveres til både busser og biler med mindst to personer, er også blevet undersøgt. Heller ikke denne løsning er fundet egnet: Da tilslutningsanlæggene på strækningen ligger tæt ved hinanden, vil til- og fra-kørende biler i vid udstrækning legalt kunne benytte ydersporene, hvilket gør det vanskeligt at overvåge, om bilisterne overholder reservations-reglen.

Dette ville i øvrigt også være tilfældet ved den rene busbaneløsning. Reservation af ydersporene til det ene eller det andet formål vil således under alle omstændigheder være trafikalt uhensigtsmæssigt.

Endelig ville det være et problem, at det måtte forbydes lastbiler at overhale, fordi det smalle inderste spor er mindre egnet til kørsel med lastbiler ved høj hastighed, jævnfør afsnit 2.3.

Den mindst komplicerede løsning, hvor alle biler må benytte det yderste spor, vil med de gældende trafikale forudsætninger give de bedste vilkår for alle inklusive den kollektive trafik. Ved udbygning til 6 spor vil trafikken, og herunder bustrafikken, således under alle omstændigheder få en glidende afvikling, som ikke vil kunne opnås ved brug af specielle busbaner/samkørselsbaner.

2.8. Ressourceforbrug ved anlæg

Forbruget af grusmaterialer til vejens opbygning vil være ca. 59.000 m³, og forbruget af asfalt til vejens belægning ca. 27.000 t.

2.9. Økonomi, anlægsprogram og beskæftigelse

De samlede omkostninger ved at udbygge den omhandlede strækning af Helsingørmotorvejen til et smalt 6-sporet profil er anslået til 196 mio. kr. inklusive projektering og administration (prisniveau 1995, eksklusive moms). Af dette beløb er ca. 100 mio. kr. udgifter til etablering af nødspor, renovering af vejbelægninger, broer m.v.

Omkostningerne til de af Skov- og Naturstyrelsen ønskede projektændringer skønnes at kunne afholdes inden for det anførte beløb.

Udgiften påregnes at fordele sig således:

1995: 28 mio. kr.

1996: 40 mio. kr.

1997: 128 mio. kr.

Anlægsarbejdet forventes at give en direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 500 mandår.

3. Anlæg af Tværvej fra Sydvej til Holbækmotorvejen (Bilag 2)

3.1. Beskrivelse af vejanlægget

Projektet omfatter en knap 3 km lang 2-sporet motortrafikvej forberedt for en evt. senere udbygning til 4-sporet motorvej, fra landevej 531, Sydvej, mod nord til M11, Holbækmotorvejen, samt en 0,7 km lang forbindelsesvej mellem Tværvej og Sydvejs forlængelse.

Vejen anlægges som 1. etape af Tværvej på en sådan måde, at den videreføres henholdsvis nord for Holbækmotorvejen og syd for Sydvej. Anlæg af denne 1. etape af Tværvej foregriber ikke stillingtagen til efterfølgende etaper, hvorom der i Vejdirektoratets rapport om Tværvej (april 1993) er redegjort for flere alternative muligheder.

Vejstrækningen er beliggende inden for den i regionplanen fastlagte transportkorridor og følger den tidligere fastlagte linieføring for Ringmotorvej M5.

Tværvej skærer Vestbanen, Roskildevej og Holbækmotorvejen ude af niveau. De planlagte øst-vestgående stiforbindelser, én langs nordsiden af Vestbanen og én langs nordsiden af Sydvej, kan føres over Tværvej på selvstændige stibroer, når disse stier gennemføres.

Visse dele af vejanlægget forberedes til en eventuel senere udbygning til 4-sporet motorvej. Det drejer sig om broer, afvandingsanlæg og tilslutningsanlæg. Udbygningen skal i givet fald ske på vestsiden af vejen.

Forlængelsen af Sydvej, der er amtsvej, forudsættes udført samtidig med Tværvej frem til forbindelsesvejen til Tværvej. Forbindelsesvejen udføres som en 2-sporet vej, der såfremt Tværvej forlænges mod syd og Sydvej mod vest, kan ombygges til en enkeltsporet rampe for trafik fra øst mod nord i et fremtidigt tilslutningsanlæg mellem Sydvej og Tværvej.

3.2. Nuværende vejforhold (trafikale forhold)

Holbækmotorvejen (M11) og Ring 4 (M4) passerer gennem Høje-Taastrup Kommune med direkte forbindelse til hele motorvejsnettet. Langs kommunens sydlige begrænsning forløber Tune Landevej (Roskilde-Greve), landevej 526.

Forbindelsesvejene til motorvejene er amtsvejene Roskildevej, Hveen Boulevard, Sydvej, samt kommunevejen Blekinge Boulevard. Sydvej og Blekinge Boulevard er endnu ikke ført frem til Tværvej, og Blekinge Boulevard er i modsætning til Sydvej ikke ført frem til transportcentret med DSB's godstermi-