

nal. Sydvej er således i dag eneste adgangsvej til transportcentret.

Motorvejsnettet i området samt de omtalte tilsluttede veje er stærkt trafikerede.

På Køge Bugt Motorvejen er årsdøgntrafikken ca. 70.000, på Holbækmotorvejen mellem Ring 4 og Motorringvejen ca. 60.000, vest for Ring 4 ca. 40-55.000, på Motorringvejen ca. 40-50.000 og på Ring 4 ca. 30-40.000 biler.

Uden for motorvejsnettet findes de største trafikmængder på Roskildevej: 14- 26.000 og på Hveen Boulevard: 6-16.000 biler pr. døgn.

I spidstimerne er der flere steder problemer med at afvikle trafikken, bl.a. ved flettestrækningerne på Køge Bugt Motorvejen ved Ishøj og Greve, og på Motorringvejen nord for Jyllingevej.

3.3. Projektets udformning

3.3.1. Tværprofil

Den nye hovedlandeveisstrækning anlægges som facadeløs 2-sporet motortrafikvej med 8 m bred kørebane og 2,5 m brede nødspor.

Forbindelsesvejen mellem Tværvej og Sydvejs forlængelse udføres som 2-sporet vej med 8 m bred kørebane uden nødspor.

3.3.2. Linieføring

Linieføringen fremgår af Bilag 2.

Vejen er beliggende inden for den i regionplanen fastlagte transportkorridor og følger den tidligere fastlagte linieføring for Ringmotorvej M5. Denne linieføring er siden indgået i regionplanlægningen og kommuneplanlægningen.

Linieføringen tilgodeser en mulig fremtidig forlængelse af Tværvej både mod syd og nord.

Tværvejs 1. etape forbindes mod syd med Sydvej ved en 2-sporet forbindelsesvej frem til Sydvejs forlængelse. Linieføringen tilgodeser en eventuel fremtidig anvendelse som tilkørselsrampe i et tilslutningsanlæg mellem Tværvej og Sydvej.

Vejanlæggene udføres med bedst mulig tilpasning til det eksisterende terræn. Tværvej forløber i afgravning på størstedelen af strækningen.

3.3.3. Tilslutninger

Nord for den ovennævnte forbindelsesvej til Sydvej etableres tilslutning til Blekinge Boulevard. Tilslutningsanlægget udføres dog først på et senere tidspunkt, hvor Blekinge Boulevard forlænges mod vest til Tværvej.

Der etableres fuld tilslutning til Roskildevej og til Holbækmotorvejen.

Tilslutningen til Holbækmotorvejen udføres således, at det ved en forlængelse mod nord af Tværvej er muligt at ombygge denne til et forbindelsesanlæg udført som et »kløverblad«.

Det vurderes, at anlæg af de vestvendte ramper i tilslutningsanlægget ved Holbækmotorvejen kan udskydes til et senere tidspunkt – dog senest til det tidspunkt, hvor Tværvej forlænges mod nord. Indtil da må trafikken mellem Sydvej og Holbækmotorvejen mod vest henvises til at benytte Tværvejs tilslutning til Roskildevej samt Roskildevejs eksisterende tilslutning til Holbækmotorvejen ved Baldersbrønde.

3.4. Trafikale og miljømæssige konsekvenser

Der er i Vejdirektoratets rapport om Tværvej (April 1993) redegjort for resultaterne af trafikberegninger og konsekvensberegninger udført for forskellige udbygningsalternativer for Tværvej.

Ved anlæg af 1. etape af Tværvej (inkl. Sydvejs forlængelse) opnås en klar forbedring af transportcentrets tilgængelighed i forhold til motorvejsnettet.

Den forventede hverdagsdøgntrafik på 1. etape af Tværvej er beregnet til 7-8.000 biler svarende til trafikniveau år 2000 med et fuldt udbygget transportcenterområde.

Trafikken til og fra transportcenterområdet i år 2000 er prognosticeret til i alt ca. 13.000 biler pr. døgn, hvoraf ca. 6.000 vil benytte 1. etape af Tværvej.

Af de 6.000 biler vil 4.000 køre mod øst ad Holbækmotorvejen og 2.000 mod vest ad Roskildevej-Holbækmotorvejen.

Uden anlæg af Tværvej ville denne trafik køre ad henholdsvis Sydvej-Hveen Boulevard og Sydvej-Hallands Boulevard-Roskildevej til de nærmeste nuværende tilslutningsanlæg til Holbækmotorvejen.

Foruden ovennævnte 6.000 biler vil 2.000 biler benytte en øst-vestgående rute ad (Ishøj Stationsvej)-Hveen Boulevard-Sydvej-Tværvej-Roskildevej (Holbækmotorvejen).

Endelig vil 3.000 biler, der har mål eller udgangspunkt i og omkring Hedehusene, benytte en øst-vestgående rute ad Holbækmotorvejen-Tværvej-Roskildevej i stedet for en rute ad Holbækmotorvejen-Hedevej (»Frakørsel 8, Fløng Hedehusene«). Herved aflastes det lokale vejnet i boligområder i Hedehusene.

Det fremgår af ovenstående, at anlæg af Tværvejs 1. etape mellem Sydvej og Holbækmotorvejen primært får lokal betydning, idet der bliver flyttet trafik mellem vejene i Høje-Taastrup-området. Den trafik, som vil benytte Tværvej, bliver først og fremmest trafik mellem Høje Taastrup-området og Holbækmo-