

erne ved Klampenborgvej, Rævehøjvej og Egebækvej en gang med tiden skal fornyes.

Tilslutnings- og forbindelsesanlæggene tilpasses det smalle 6-sporede profil, men ændres iøvrigt ikke.

1.2. Tværvej i Høje-Taastrup Kommune

Der har gennem en lang årrække været planer om anlæg af en overordnet ydre ringvejsforbindelse omkring København, oprindeligt benævnt B5, senere benævnt M5.

Den 8. juni 1967 vedtog Folketinget en projekteringslov (Lov nr. 252) for en hovedlandevej udbygget som motorvej fra Helsingørmotorvejen ved Brønsholm vest om Farum og Taastrup til Kildebrønde med mulig forlængelse til Vest- og Sydmotorvejen.

Ringmotorvej M5 indgik derefter som den overordnede vejforbindelse i den planlagte nord-sydgående transportkorridor, som var en del af hovedstrukturen i Regionplan 1973 for Hovedstadsregionen.

I Regionplan 1989 er motorvejsprojektet M5 erstattet af en 2-sporet vej, »Tværvej«, som forudsættes etableret, delvis ved nyanlæg, delvis ved benyttelse af eksisterende veje, som overordnet forbindelse fra Høje Taastrup-knudepunktet via Måløv-knudepunktet til Allerød.

Rapporten om Hovedstadsområdets Trafik, juni 1988, støtter dette forslag og begrundet det med beslutningen om at etablere den faste Øresundsforbindelse mellem København og Malmø – og dermed ikke mellem Helsingør og Helsingborg – samt med, at knudepunkts-centrene i transportkorridoren nu forventes at få et mindre omfang end oprindeligt planlagt.

Efter anmodning fra Trafikministeren har Vejdirektoratet efterfølgende forestået et undersøgelsesarbejde vedrørende Tværvejs betydning for regionen.

Resultatet af undersøgelsen foreligger i rapporten »Tværvej, en ny vejforbindelse fra Høje Taastrup centret over Måløv centret til Hillerødmotorvejen«, Vejdirektoratet april 1993 (»Tværvejs-rapporten«). Her er undersøgt alternative projektforslag for en ny overordnet vej på tværs af byfingrene mod Roskilde og Frederikssund, fra Høje Taastrup til Måløv knudepunkt og videre mod nord til forbindelse med Hillerødmotorvejen via landevejen Nymøllevej. Endvidere er undersøgt en forlængelse mod syd til landevej 526, Tune Landevej, hvorfra der er forbindelse til M 10, Køge Bugt Motorvejen.

Det af lovforslaget omfattede projekt er i overensstemmelse med rapportens 1. etape af Tværvej (Sydvej – Holbækmotorvejen). Denne vejstrækning er

beliggende i den planlagte tracé for Ringmotorvej M5 og samtidig inden for det område, der i Regionplanen er reserveret til transportkorridorformål. Anlægget af 1. etape af Tværvej foregriber ikke stillingtagen til linieføringen for efterfølgende etaper.

Vejanlægget er som nævnt en delstrækning af den planlagte »Tværvej«, der skal forbinde erhvervsudviklingsområderne i Høje Taastrup og Måløv. Tværvej vil ud over biltilgængeligheden også skabe mulighed for etablering af en højklasset S-busforbindelse mellem disse knudepunkter, som i retningslinierne for erhvervslokalisering i Regionplan 1993 for Københavns Amt er tillagt væsentlig betydning. Tværvej vil endvidere blive af stor betydning for betjeningen af det nye store godsterminalområde/transportcenter i Høje Taastrup. Området er udpeget til et overordnet transportknudepunkt til aflastning af de mere centrale byområder og indeholder idag bl.a. DSB's kombiterminal og Danske Fragtmænds fragtcntral. Transportcentret har således betydning for den udvikling af containertrafikken på bane, som regeringen ønsker fremmet.

Med anlæg af Tværvejs 1. etape fra Sydvej til Holbækmotorvejen vil der være skabt en tiltrængt forbedring af vejbetjeningen af godsterminalområdet, og samtidig sker der en aflastning af lokale veje for tung lastbiltrafik.

Københavns Amt har som led i planlægningsprocessen vedrørende etablering af 1. etape af Tværvej udarbejdet Regionplantillæg nr. 2 til Regionplan 1993, som blev vedtaget af amtsrådet den 17. august 1994.

Regionplantillæg nr. 2 udgør sammen med Regionplan 1993 det regionplanmæssige grundlag for anlæg af 1. etape af Tværvej mellem Sydvej og Holbækmotorvejen.

Regionplantillægget indeholder retningslinier for beliggenhed og udformning af vejanlægget med tilhørende redegørelse, der omfatter en vurdering af anlæggets miljømæssige konsekvenser – en VVM-redegørelse.

De i høringsperioden modtagne indsigelser til forslaget er resumeret og vurderet i »Planlægningsnotat nr. 18, Vurdering af indkomne høringssvar til Forslag til Regionplantillæg nr. 2«, som er indgået i amtsrådets behandling af sagen. Amtsrådet har ikke på baggrund af indsigelserne fundet anledning til at ændre regionplantillæggets retningslinier.

I tilknytning til regionplantillægget er udarbejdet følgende rapporter: »Skitseprojekt, Tværvej 1. etape og Sydvejs forlængelse, Beskrivelse«, Københavns Amt januar 1994, med tegningsbilag. »Tværvej – 1. etape og Sydvejs forlængelse, Landskabelig udformning«, Københavns Amt, december 1993. Desuden