

torvejens opland såvel øst som vest for Høje Taastrup.

Med forlængelse ud over 1. etape vil Tværvej få øget betydning for trafikken ud over Københavns Amt og ud over Hovedstadsregionen. Ved forlængelse mod nord skønnes trafikken således at ville stige med 1-2.000 biler i døgnet på 1. etapestrækningen nord for Roskildevej (afhængigt af, hvor langt vejen føres mod nord). Ved forlængelse også mod syd til Tune Landevej øges trafikken på 1. etapestrækningen med yderligere 4.000 biler, og dele af det omkringliggende vejnet aflastes tilsvarende, herunder Ring 4, Motorringvejen samt Køge Bugt Motorvejen nord for Tune Landevej.

1. etape af Tværvej forventes at mindske bilisternes køretid med 50.000 timer om året. Samtidig vil antal kørte km øges med 1,4 mio. årligt.

Antal personskadeuheld er i rapporten fra 1993 beregnet at stige med 0,5 pr. år. Dette skyldes, at tilslutningen til Roskildevej var forudsat udformet som et simpelt ruderanlæg. Dette er siden blevet ændret, og i forbindelse med den kommende detailprojektering vil der blive indarbejdet yderligere forbedringer, således at der for det samlede projekt opnås en positiv sikkerhedsmæssig effekt i forhold til den nuværende situation.

Det er beregnet, at projektet vil få en næppe mærkbar, men dog positiv effekt på det støjmæssige miljø inden for konsekvensvejnettets områder.

Langs de nye veje forventes ingen boliger at blive belastet med et støjniveau højere end 55 dB(A). Medvirkende hertil er, at størstedelen af Tværvej ligger i afgravning.

I nærheden af skæringerne med henholdsvis Roskildevej og Holbækmotorvejen belastes hvert sted én bolig med et udendørs støjniveau over 55 dB(A), som dog primært skyldes støj fra de skærende veje.

På Tværvej syd for Blekinge Boulevard og på Sydvej kan trafikmængden blive større i en situation, hvor Sydvej/Tværvej, men ikke Blekinge Boulevard er åben for trafik. I så fald kan to ejendomme umiddelbart nord for Sydvej blive belastet med et støjniveau større end 55 dB(A).

I det omfang ejendomme belastes med støjniveauer over 55 dB(A) på grund af de nye vejanlæg, vil der blive etableret støjbegrænsende foranstaltninger.

1. etape af Tværvej vil medføre en reduktion af den lokale luftforurening. Den regionale luftforurening vil stige, men ved gennemførelse af yderligere etaper af Tværvej vil den regionale luftforurening blive mindre.

Samlet vil CO₂ emissionen stige med 400 t årligt, NO_x-emissionen med 9 t årligt og emissionen af par-

tikler med 0,1 t årligt, mens HC-emissionen vil falde med 0,7 t årligt.

En gennemgang af de beregnede koncentrationer viser, at den trafikskabte del af koncentrationen af CO og NO_x sjældent overstiger halvdelen af den totale koncentration, samt at alle beregnede totalkoncentrationer er langt under EU's og Miljøstyrelsens grænseværdier.

3.5. Konsekvenser for landskab og natur

Der vurderes ikke at være geologisk værdifulde dannelser syd for Holbækmotorvejen og dermed ingen konflikt mellem geologiske interesser og Tværvejs 1. etape.

1. etape af Tværvej vil ikke medføre væsentlige ulemper for natur, landskab og kulturminder.

Umiddelbart nord for Holbækmotorvejen findes to vandhuller, hvoraf det østligste formentlig vil forsvinde eller blive stærkt påvirket af det kommende tilslutningsanlæg. Begge vandhuller (vådområder) er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

Ved Bakkegård er der to bevarede gravhøje. Den ene er beliggende vest for Tværvejs mulige forlængelse mod nord. Gravhøjens markante beliggenhed frit i landskabet vil formentlig blive forringet af rampeanlægget ved motorvejen.

Området mellem Høje Taastrup og Hedehusene er ikke udpeget som landskabeligt interesseområde. Den østlige del af området er udlagt til byformål, og det resterende åbne område er udlagt til transportkorridorformål i regionplanen.

3.6. Rekreative forhold

Området mellem Høje Taastrup og Hedehusene anvendes kun i begrænset omfang til friluftsliv. Regionplan 1993 indeholder to »prioriterede« hovedstier øst-vest gennem området.

Den ene er planlagt etableret langs nordsiden af jernbanen. Den anden er planlagt til at forløbe langs nordsiden af Sydvej. Vejanlæggene skal forberedes for, at de to stiforløb senere kan gennemføres.

3.7. Overfladevand og grundvand

Etableringen af vejanlæggene vurderes ikke at få mærkbar indflydelse på vandføringen eller vandkvaliteten i åerne.

Det forventes ikke, at vejanlæggene vil udgøre nogen fysisk eller vandkvalitetsmæssig risiko for det primære reservoir og for vandindvinding.

Det vurderes, at der ikke er behov for grundvands-sænkning i anlægsfasen.

Afgravningen til vejanlægget vil dog betyde en permanent sænkning af grundvandet i de øvre jord-