



Stevns Kommune

Vejforbindelser mellem Kystområdet og Stevnsvej i Strøby Egede

Trafikforhold

Marts 2008



Stevns Kommune

Lendrumvej i Strøby

Trafikforhold

Marts 2008

Ref. Stevns Kommune

Version V1

Dato 2008-03-28

Udarbejdet af JV

Kontrolleret af RL/PF

Rambøll Nyvig

Bredevej 2

DK-2830 Virum

Danmark

Telefon +45 4574 3600

www.nyvig.dk

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning	2
2.	Forudsætninger	2
3.	Trafik	3
3.1	Analyse/tællinger 2007	3
3.2	Trafik til og fra kystområdet	3
3.3	Børneinstitutionen	3
3.4	Boligområdet – Nimgårdens Jorder	3
3.5	Trafikken på Lendrumvej, Stolpegårdsvej og Stevnsvej – år 2007 og i år 2020	3
4.	Kapacitetsvurdering af kryds	4
4.1	Krydset Lendrumvej/Stevnsvej	4
4.2	Krydset Stolpegårdsvej/Stevnsvej	5
5.	Uheld	6
6.	Barrierevirkning	7
7.	Støj	8
	De 2 linjeføringer: Lendrumvej og Stolpegårdsvej	8
7.1	Lendrumvej	8
7.2	Stolpegårdsvej	9
8.	Sammenfatning	10
8.1	Trafik	10
8.2	Kapacitet	10
8.3	Uheld	10
8.4	Barriereeffekt	10
8.5	Støj	10
8.6	Lendrumvej	10
8.7	Stolpegårdsvej	11
9.	Bilag	12

1. Indledning

I forbindelse med etableringen af en ny børneinstitution med vejtilslutning til Lendrumvej ved Strøbyskolen, byggemodning af et boligområde på Nimgårdens Jorde og en omlægning/opgradering af Lendrumvej for at forbedre vejforbindelse mellem kystområdet og Stevnsvej, har Stevns kommune bedt Rambøll Nyvig vurdere konsekvenserne for:

- Trafik:
 - de trafikale effekter for det eksisterende vejnet
 - forslag til krydsudformning for Lendrumvej/Stevnsvej
 - forslag til linjeføring og tværprofiler for Lendrumvej mellem kystområdet og Stevnsvej
 - forslag til linjeføring og tværprofiler for Stolpegårdsvej mellem kystområdet og Stevnsvej
- Uheld
- Barriereeffekt
- Støj

I et tidligere notat (*Lendrumvej i Strøby, februar 2008*) er beskrevet 5 forslag til linjeføringer mellem Kystområdet og Stevnsvej. De 5 forslag blev præsenteret for Plan- og Teknikudvalget den 11. marts 2008, hvor det blev besluttet at udvalget ønsker yderligere 2 forslag til linjeføring mellem kystområdet og Stevnsvej via henholdsvis Lendrumvej og Stolpegårdsvej.



Figur 1: Viser de 2 linjeføringer for omlægning af Lendrumvej og Stolpegårdsvej.

2. Forudsætninger

Som forudsætning for at vurdere trafikken på Lendrumvej, Stolpegårdsvej og Stevnsvej har Stevns kommune oplyst, at den nye børneinstitution på Lendrumvej skal være til 100 børn og skal placeres nordøst for Lendrumvej nr. 2.

Endvidere indgår *Lokalplan nr. 101 Boligområde på Nimgårdens Jorde i Strøby Egede, del 1.*

Desuden har Vejdirektoratet i ugerne 37/38 i 2007 udført snittællinger på Stevnsvej og Lendrumvej, som skal danne grundlag for beregningen af den fremtidige trafik og kapacitetsberegninger for krydset Lendrumvej/Stevnsvej.

3. Trafik

3.1 Analyse/tællinger 2007

På Stevnsvej er der i perioden (ugerne 37/38 2007) registeret en årsdøgntrafik på 8.300 køretøjer/døgn og på Lendrumvej er der registeret en trafik på 1.200 køretøjer/døgn.

3.2 Trafik til og fra kystområdet

Til beregning af antallet af genererede ture til/fra kystområdet til Stevnsvej via Lendrumvej og til/fra den nye børneinstitution, benyttes følgende bilturrater:

- Tæt lav bebyggelse: 3,6 bilture/bolig/døgn
- Parcelhuse: 4,5 bilture/bolig/døgn
- Institutioner: 0,4 bilture/barn/døgn

I kystområdet er der ca. 930 boliger der skønnes at benytte Lendrumvej når forbindelsen til Stevnsvej bliver opgraderet. Trafikken vil fordele sig med ca. 675 bilture fra det vestligste område og 3.500 bilture fra det østligste område.

Fra det østlige område skønnes ca. 20 % af trafikken (ca. 700 køretøjer/døgn) at køre mod syd via Strandvejen og ca. 80 % (ca. 2.800 køretøjer/døgn) at køre mod nord via Vindspinderivej og Lendrumvej efter en opgradering.

Samlet set vil kystområdet generere 3.475 bilture/døgn (2007 tal) til Lendrumvej.

I kystområdet er der ca. 200 boliger der skønnes at benytte Stolpegårdvej, når forbindelsen til Stevnsvej bliver mulig. Område skønnes at ville generere en årsdøgntrafik på ca. 900 bilture/døgn (2007 tal) via Stolpegårdsvej.

3.3 Børneinstitutionen

Den nye børneinstitution på Lendrumvej vil med ovenstående bilturrater generere ca. 40 bilture/døgn til Lendrumvej.

3.4 Boligområdet – Nimgårdens Jorder

Det nye boligområde på Nimgårdens Jorder vil med ovenstående bilturrater generere ca. 4.811 bilture/døgn (2007 tal) til Lendrumvej.

3.5 Trafikken på Lendrumvej, Stolpegårdsvej og Stevnsvej – år 2007 og i år 2020

Trafikken skønnes på de overordnede trafikveje dvs. Stevnsvej at stige med ca. 2 % pr. år, mens trafikken på øvrige veje skønnes at stige med 1 % pr. år.

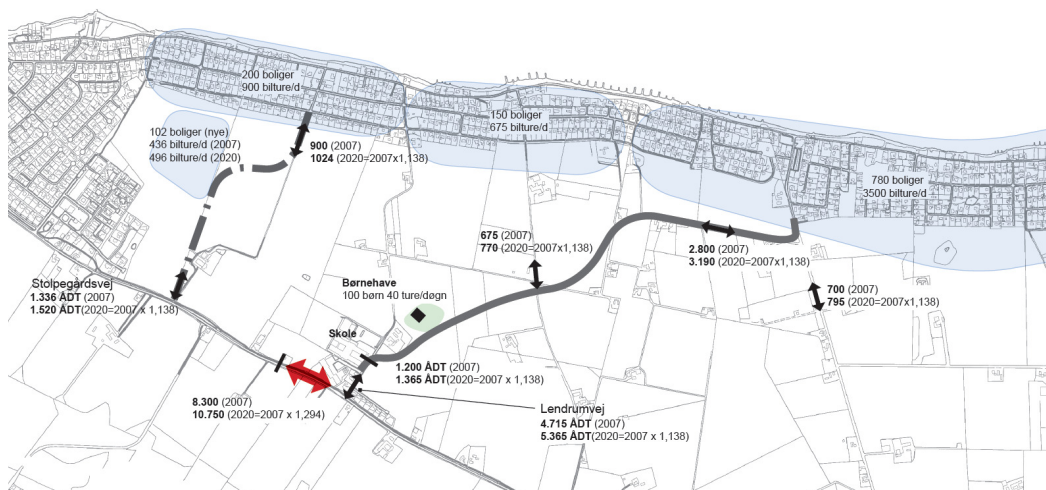
En fremskrivning af trafikken svarende til perioden for den kommende kommuneplan 2009 - 2020 vil betyde at trafikken på Stevnsvej vil stige med 29,4 % og for de øvrige veje med 13,8 %.

Den samlede ind- og udkørende trafik på Lendrumvej fra Stevnsvej vil med den nye børneinstitution udgøre 4.715 bilture/døgn (2007 tal) og stige til ca. 5.365 bilture/døgn i 2020.

Såfremt der ikke etableres en ny vejforbindelse mellem Kystområdet og Stevnsvej vil den samlede ind- og udkørende trafik på Lendrumvej fra Stevnsvej vil med den nye børneinstitution udgøre 1.336 bilture/døgn (2007 tal) og stige til ca. 1.520 bilture/døgn i 2020.

På Stevnsvej vil årsdøgntrafikken stige fra 8.300 bilture/døgn i 2007 til ca. 10.750 bilture/døgn i 2020.

I nedenstående figur 2 er vist årsdøgntrafikken (ÅDT) for Lendrumvej, Stolpegårdsvej og for Stevnsvej i 2007 og i 2020.



Figur 2: Viser trafikken til/fra Kystområdet via Lendrumvej og Stolpegårdsvej til Stevnsvej i 2007 og 2020.

4. Kapacitetsvurdering af kryds

På baggrund af trafiktallene på Stevnsvej og Lendrumvej er der foretaget kapacitetsberegninger for krydset Stevnsvej/Lendrumvej. Hvilken krydstype der vil være mest hensigtsmæssig bestemmes ud fra kapacitetsberegninger, en trafiksikkerhedsmæssigvurdering og de fysiske forhold.

4.1 Krydset Lendrumvej/Stevnsvej

Der er beregnet kapacitet for trafikmængderne der er beregnet for 2020. Der regnes kapacitet i en spidstime og det forudsættes at spidstimetrafikken på Stevnsvej og Lendrumvej/Ny vej udgør henholdsvis 10 % og 12 % af døgntrafikken. Derudover forudsættes det at trafikken i spidstimen er fordelt ligeligt mellem de to retninger.

Således bliver trafikken i år 2020 som angivet i skemaet (figur 3) herunder:

Fra	Til	Kt/time
Stevnsvej øst	Stevnsvej vest	377
	Lendrumvej/ny vej	161
Stevnsvej vest	Stevnsvej øst	377
	Lendrumvej/Ny vej	161
Lendrumvej/Ny vej	Stevnsvej vest	161
	Stevnsvej øst	161

Figur 3: Trafikstrømme i år 2020 i krydset Lendrumvej/Stevnsvej

4.1.1 Kapacitetsberegninger

Med de trafikmængder der er angivet i førnævnte skema, vil det være forbundet med en forøget uheldsrisiko at bibeholde den dobbeltrettede cykelsti med en væsentlig forøgelse af trafikken på Lendrumvej.

Der foreslås en signalregulering af det eksisterende kryds Stevnsvej /Lendrumvej. Den dobbeltrettede cykelsti føres gennem krydset i et fodgængerfelt, således at cyklister skal gå over Lendrumvej. Der er regnet kapacitet i et T-kryds med et ligeudspor og en venstresvingsbane fra Stevnsvej - Vest og fra Stevnsvej - Øst er der regnet med et ligeudspor og en højresvingsbane. Der er regnet med en omløbstid på 60 sekunder og en mellemtid på 6 sek. Grøntiderne på Stevnsvej og Lendrumvej er henholdsvis 30 og 18 sek. I kapacitetsberegningerne forudsættes det, at trafikken kommer ligeligt fordelt over spidstimen.

Kapacitetsberegning for en sådan udformning er vist i figur 4.

	Stevnsvej øst		Stevnsvej vest		Lendrumvej
	Ligeud	Højre	Ligeud	Venstre	
Belastningsgrad	0,42	0,28	0,42	0,51	0,51
Middelventetid (sek./køretøj)	13	12	13	23	17
Gennemsnitlig kølængde (meter)	30	12	30	18	30
95 % fraktil af kølængde (meter)	54	30	54	36	48

Figur 4: Kapacitetsberegningen for et signalkryds med svingspor.

Som det fremgår af tabellen er middelventetiderne for alle tilfarter mellem 12 og 23 sek. hvilket må anses for at være tilfredsstillende.

Dette forslag kan afvikle trafikken tilfredsstillende, hvorfor det er hovedforslaget. Det påpeges dog at der ikke er lagt separat tid ind til afvikling af de lette trafikanter i fodgængerfeltet, men det må forventes at ventetiden for de svingende fra Stevnsvej vil få reduceret deres serviceniveau som følge af vigepligt overfor mange lette trafikanter.

Derudover kan det lette afviklingen hvis der etableres trafikstyring, således at de venstresvingende får grønt, når der ikke kommer trafikanter fra øst. Der er ikke regnet på dette forslag, men det vil øge ventetiden for bilister fra øst og reducere ventetiden for de venstresvingende.

4.2 Krydset Stolpegårdsvej/Stevnsvej

Der regnes kapacitet i en spidstime og det forudsættes at spidstimetrafikken på Stevnsvej og Stolpegårdsvej og den nye vej udgør 10 % af døgntrafikken. Derudover forudsættes det at trafikken i spidstimen er fordelt ligeligt mellem de to retninger.

Således bliver trafikken i år 2020 i krydset med Stolpegårdsvej som angivet i figur 5:

Fra	Til	Kt/time
Stevnsvej øst	Stevnsvej vest	462
	Stolpegårdsvej	38
Stevnsvej vest	Stevnsvej øst	462
	Stolpegårdsvej	38
Stolpegårdsvej	Stevnsvej vest	38
	Stevnsvej øst	38

Figur 5: Trafikstrømme i år 2020 i krydset Stevnsvej/ Stolpegårdsvej

4.2.1 Kapacitetsberegninger

Der kapacitetsberegnes på krydset Stevnsvej/Stolpegårdsvej. Det foreslås at krydset anlægges som en rundkørsel.

Til beregning af kølængder forudsættes det at en bil i kø fylder 6 m. I kapacitetsberegningerne forudsættes det at trafikken kommer ligeligt fordelt over spidstimen.

Kapacitetsberegningen for en rundkørsel med den trafik der er angivet i figur 5 er som vist i figur 6 herunder. (der beregnes ikke gennemsnitlig kølængde i en rundkørsel).

	Stevnsvej øst	Stevnsvej vest	Stolpegårdsvej
Belastningsgrad	0,48	0,48	0,10
Middelventetid (sek./køretøj)	7	7	5
95 % fraktil af kølængde (meter)	18	18	6

Figur 6: Resultat af kapacitetsberegningen for en rundkørsel ved Stevnsvej/Stolpegårdsvej

De gennemsnitlige belastningsgrader for tilfarterne i spidstimen er under 0,48. Det vurderes at medføre en tilstrækkelig kapacitetsreserve til at rundkørslen kan afvikle trafikken også i fremtiden.

En rundkørsel i krydset Stevnsvej/ Stolpegårdsvej vil således give et tilfredsstillende serviceniveau og en kort kølængde, samtidig med at den kan fungere som en hastighedsdæmpende foranstaltning også i timer med lav trafik.

5. Uheld

Der er foretaget en uheldsmodelberegning for at belyse de forventede trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser ved etableringen af en ny vejforbindelse mellem Kystområdet og Stevnsvej for henholdsvis Lendrumvej og Stolpegårdsvej. Det er i beregningen forudsat, at den trafik der i dag kører langs Kystvejen, flyttes til den nye forbindelsesvej, og kører via Stevnsvej nordpå. Der sker således en forbedring på Kystvejen, idet der flyttes trafik fra en vej med mange sideveje og bløde trafikanter, til en mere facadeløs vej. Til gengæld oprettes et nyt signalreguleret kryds ved Stevnsvej, mens der også i beregningen er medtaget nye tilslutninger til forbindelsesvejen.

I figur 7 er vist antallet af materiel- og personskadeuheld

	Kryds Uheld/år	Strækninger Uheld/år	Samlet Uheld/år
Eksisterende forhold	0,3	2,4	2,7
Med nye vejanlæg	1,2	1,7	2,9

Figur 7: Forventede antal materiel- og personskadeuheld i dag

Resultatet af den gennemførte uheldsberegning indikerer, at der ikke sker en mærkbar ændring i antallet af uheld. Der vil sandsynligvis ikke ske en reduktion, da der for de 2 vejforbindelser kan registreres en svag stigning på ca. 0,2 uheld/år. Antallet af uheld øges ved gradvis når området bebygges med flere boliger.

6. Barrierevirkning

Barrierevirkningen er undersøgt ved hjælp af Vejdirektoratets metode fra 1989. Her beregnes et tal for barrierevirkningen på baggrund af trafikmængden på vejen inklusiv andelen af tunge køretøjer, samt vejens bredde og skilte hastighed. Barrierevirkningen angives som et tal mellem 0 og 15. Værdierne kan inddeles i intervaller som defineret nedenfor:

Ubetydelig	<5,5
Moderat	5,5-9,0
Stor	9,0-15,0
Uovervindelig	>15,0

De veje, hvor der sker en markant stigning/fald i trafikmængden er blevet undersøgt. Det drejer sig herunder om Kystvejen, Lendrumvej, Stolpegårdsvej samt Stevnsvej.

I figur 8 er angivet de væsentligste ændringer for barrierevirkningen som følge af at forbindelsesvejen etableres.

Barrierevirkning	ÅDT før	ÅDT efter	Barriere før	Barriere efter	Ændring
Kystvejen	3.500	500	3,2	1,2	-2,0
Stolpegårdsvej	-	1.336	-	2,5	-
Lendrumvej	1.200	5.365	2,2	4,6	2,4
Stevnsvej	8.300	10.750	15,8	19,0	3,2

Figur 8: Væsentligste ændringer af barrierevirkningen på enkelte strækninger.

Kystvejen har i dag en moderat barrierevirkning som reduceres til ubetydelig i alle tilfælde.

For Lendrumvej, og Stolpegårdsvej sker der en stigning i barrieren pga. den øgede trafik.

For Stevnsvej er barrieren allerede i dag uovervindelig, og dette øges ved en trafikstigning.

7. Støj

For trafikstøjen er der foretaget en vurdering for ændringen af støjgenerne for hhv. Kystvejen, Lendrumvej og Stolpegårdsvej. Støjberegningerne er foretaget med standardeksempler for nord 2000 standarden. I alle tilfælde er der regnet på en vej anlagt i terræn og uden støjvold/støjskærm.

For Kystvejen sker der en generel reduktion på hele strækningen idet ÅDT reduceres fra 3-4000 til under 1000. For Kystvejen bliver støjkorridoren målt fra vejmidte for 55 dB, som er miljøstyrelsens grænseværdi, reduceret fra 26 meter til 10 meter. Dette bringer alle huse med facader tæt på vejen under grænseværdien, og giver dermed en væsentlig støj-mæssig forbedring for mange beboere langs Kystvejen.

For Lendrumvej er tilsvarende beregnet en 55 dB støjgrænse på 30 meter fra vejmidten ved en ÅDT på 5.365 og en skiltet hastighed på 50 km/t. Kun ganske få huse ligger indenfor denne afstand i det foreslåede tracé.

For Stolpegårdsvej er beregnet en 55 dB støjkorridor på 10 meter ved en ÅDT på 1.520 og en skiltet hastighed på 40 km/t. Det betyder at alle huse med facader tæt på vejen ligger under støjgrænseværdien.

De 2 linjeføringer: Lendrumvej og Stolpegårdsvej

For Lendrumvej og Stolpegårdsvej er der udarbejdet ét forslag for hver af de to strækninger.

I det efterfølgende er der for de to forslag en kort beskrivelse af linjeføringen, forslag til tværprofil og en trafikalvurdering med fordele og ulemper.

7.1 Lendrumvej

For den østlige del af Vindspinderivej og den nordlige del af Strandvejen fra krydset Vindspinderivej/Strandvej foreslås en breddeudvidelse på en strækning på ca. 640 meter. Krydset Vindspinderivej/Strandvej foreslås ombygget med ændrede vigepligtsforhold således at retningen via Vindspinderivej får hovedprioriteten, mens retningen fra syd via Strandvejen får vigepligten.

Vindspinderivej forlægges øst om renseanlægget og øst om den nye børneinstitution frem til krydset Lendrumvej/Stevnsvej. Krydset Lendrumvej/Stevnsvej foreslås signalreguleret. Lendrumvej langs Strøbyskolen, SFO'en og Biblioteket tilsluttes til den forlagte Lendrumvej i et nyt prioriteret T-kryds.

For Lendrumvej anbefales en skiltet til en hastighed på 50 km/t. Den sidste strækning fra T-krydset til skolen og krydset Lendrumvej/Stevnsvej anbefales en skiltet hastighed på 40 km/t pga. af hensyn til trafikken til/fra skolen og hallen mv.

Af hensyn til krydsudbygningen er det nødvendigt at ejendommen Lodbjerggårdsvej nr. 2 er nedrives/fjernes.

7.1.1 Tværprofil

Fra Vindspinderivej frem til Lendrumvej foreslås et tværprofil tilpasset en hastighed på 50 km/t med en kørebane på 6,50 meter med delte stier i begge sider på 3,00 meter der adskilles til kørebane af 1,00 meter brede rabatter med kantstene. I bakkanten af de delte stier anlægges rabatter i en bredde på 0,50 meter.

7.1.2 Trafikalvurdering

Fordele

Ved at breddeudvide den østlige strækning af Vindspinderivej og den nordlige strækning af Strandvejen betyder, at man får et mere ensartet vejprofil til gavn for trafik-sikkerheden fra Kystområdet til Stevnsvej.

Ved at forlænge Vindspinderivej øst om den nye børnehave og de øvrige institutioner undgås at trafikken fra kystområdet passerer forbi skolen og hallen, hvor der er mange lette trafikanter færdes.

Ulemper

En breddeudvidelse af Vindspinderivej vil betyde arealerhvervelser i nordøst siden af det nuværende tracé.

Krydset Stevnsvej/Lendrumvej kan kun anlægges som et signalreguleret kryds, hvis ejendommen Lodbjerggårdsvej nr. 2 er nedrives/fjernes. Ved et signalreguleret kryds er der en risiko for rødkørsler.

Sikkerhedsmæssigt vil det være at fortrække at anlægge en rundkørsel, men arealforholdene giver ikke plads til en rundkørsel uden arealerhvervelse og nedrivning af kommunens ejendomme Lodbjerggårdsvej nr.2 og Lendrumvej nr.3.

7.2 Stolpegårdsvej

Stolpegårdsvej foreslås forlænget mod sydvest frem til adgangsvejen til udstykningen på Nimgårdens Jorde. Herefter benyttes adgangsvejen til udstykningen på Nimgårdens Jorde frem til Stevnsvej.

Forlængelsen fra Stolpegårdsvej til adgangsvejen bliver en strækning på 450 meter med en horisontalkurve på R=400 meter tilsluttes via et T-kryds.

Ifølge *Byernes Trafikarealer hæfte 2, tracéringselementer* anbefales en skiltet hastighed på 40 km/t ved den anvendte horisontalkurve.

Adgangsvejen til udstykningen på Nimgårdens Jorde forslås tilsluttet til Stevnsvej i en ny rundkørsel med en ø-diameter 15,00 meter.

7.2.1 Tværprofil

Ifølge lokalplan nr. 101 (lokalplanens bestemmelser pkt. 8, Vej-, sti og parkeringsforhold) skal adgangsvejen til udstykningen på Nimgårdens Jorde etableres som en sidevej til Stevnsvej og udformes som en stillevej med vejtræer på den sydlige del af vejen og med grønne rabatter i en bredde på min. 16,50 meter. En stillevej harmonere ikke med den trafikmængde som vejen vil få når den overgår fra en lokalvej til en trafikvej med trafik fra kystområdet.

Det anbefales at Stolpegårdsvejs forlængelse og adgangsvejen langs udstykningen på Nimgårdens Jorde anlægges med et tværprofil med en kørebane på 6,00 meter, delte stier i begge sider på 3,00 meter der adskilles til kørebane af 0,50 meter brede rabatter. I bakkanten af de delte stier anlægges rabatter med træbeplantning i en bredde på 0,50 meter.

På strækning anbefales en hastighed på 40 km/t af hensyn til antallet af vejtilslutninger, udkørsler fra private ejendomme og den anvendte horisontale kurver på Stolpegårdsvejs forlængelse.

7.2.2 Trafikalvurdering

Fordele

Ved at forbinde Stolpegårdsvej med Stevnsvej aflastes kystvejen for gennemkørende trafik.

Ulemper

Den væsentligste ulempe ved forslaget er at hovedtrafikken fra kystområdet skal via et T-kryds ind på adgangsvejen til udstykningen på Nimgårdens Jorde med udkørsler fra private boliger for at komme til Stevnsvej. Strækningen langs de nye boliger på Nimgårdens Jorde skal sikres mod støj ved støjafskærmning.

8. Sammenfatning

8.1 Trafik

- Årsdøgntrafikken på Stevnsvej skønnes at stige fra 8.300 bilture/døgn i 2007 til 10.750 bilture/døgn i 2020.
- Årsdøgntrafikken på Lendrumvej skønnes at stige fra 4.715 bilture/døgn i 2007 til 5.365 bilture/døgn i 2020.
- Årsdøgntrafikken på Stolpegårdsvej forlængelse/adgangsvejen til udstykningen på Nimgårdens Jorde skønnes at stige fra 1.336 bilture/døgn i 2007 til 1.520 bilture/døgn i 2020

8.2 Kapacitet

Der er beregnet kapacitet i krydsene med kapacitetsberegningsprogrammet Dankap.

- Krydset Stevnsvej/Lendrumvej skal anlægges som et signalkryds med venstre- og højre svingbaner for at udgå kapacitetsproblemer i 2020.
- Krydset Stevnsvej/adgangsvej til udstykningen på Nimgårdens Jorde kan anlægges som rundkørsel.

8.3 Uheld

- Uheldsberegning indikerer en svag stigning på ca. 0,2 uheld/år, hvilket er en ikke mærkbar ændring i antallet af uheld.

8.4 Barriereeffekt

- Kystvejen har i dag en moderat barrierevirkning som reduceres til det ubetydelig.
- For Lendrumvej, og Stolpegårdsvej sker der en stigning i barrieren pga. den øgede trafik.
- For Stevnsvej er barrieren allerede i dag uovervindelig, og dette øges ved en trafikstigning.

8.5 Støj

- For Kystvejen sker der en generel reduktion på hele strækningen - støjkorridoren for 55 dB reduceret fra 26 meter til 10 meter.
- For Lendrumvej er beregnet en 55 dB støjgrænse på 30 meter fra vejmidten, men kun ganske få huse ligger indenfor denne afstand i det foreslåede tracé.
- For Stolpegårdsvej er beregnet en 55 dB støjkorridor på 10 meter ved en ÅDT på 1.520 og en skiltet hastighed på 40 km/t. Det betyder at alle huse med facader tæt på vejen ligger under støjgrænseværdien.

8.6 Lendrumvej

- Hastigheden skiltes til 50 km/t.
- Den østlige del af Vindspinderivej og den nordlige del af Strandvejen fra krydset Vindspinderivej/Strandvej en strækning på ca. 640 meter breddes udvides

- Krydset Vindspinderivej/Strandvej foreslås ombygget med ændrede vigepligtsforhold således at Strandvejen for vigepligten
- En breddeudvide vil betyde at man får et mere ensartet vejprofil til gavn for trafiksikkerheden fra Kystområdet til Stevnsvej
- En breddeudvidelse af Vindspinderivej vil betyde arealerhvervelser i nordøst siden af det nuværende tracé
- Krydset Stevnsvej/Lendrumvej kan kun anlægges som et signalreguleret kryds, hvis ejendomme Lodbjerggårdsvej nr.2 nedrives.

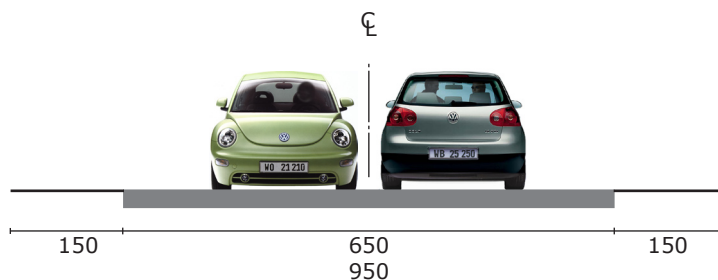
8.7 Stolpegårdsvej

- Hastigheden på adgangsvejen til udstykningen på Nimgårdens Jorder og Stolpegårdsvejs forlængelse foreslås skiltet til 40 km/t.
- Det anbefalede tværprofil til Stolpegårdsvej og adgangsvejen til udstykningen på Nimgårdens Jorder svarer ikke til lokalplanens forslag
- Tilsluttes til Stevnsvej i en rundkørsel med en ø-diameter 15,00 meter.

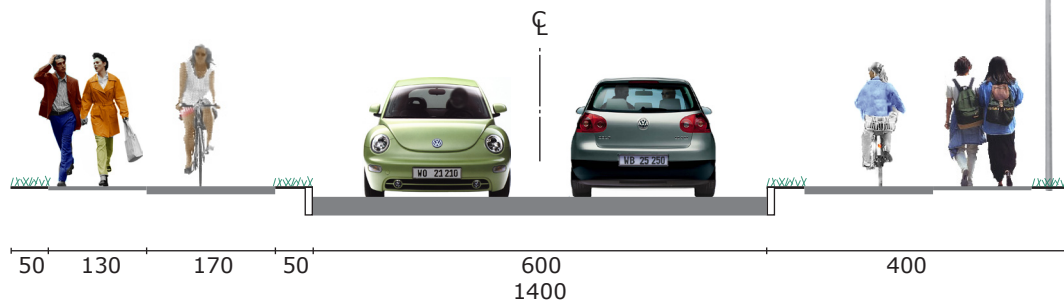
9. Bilag

Stolpegårdsvej

Eksisterende snit

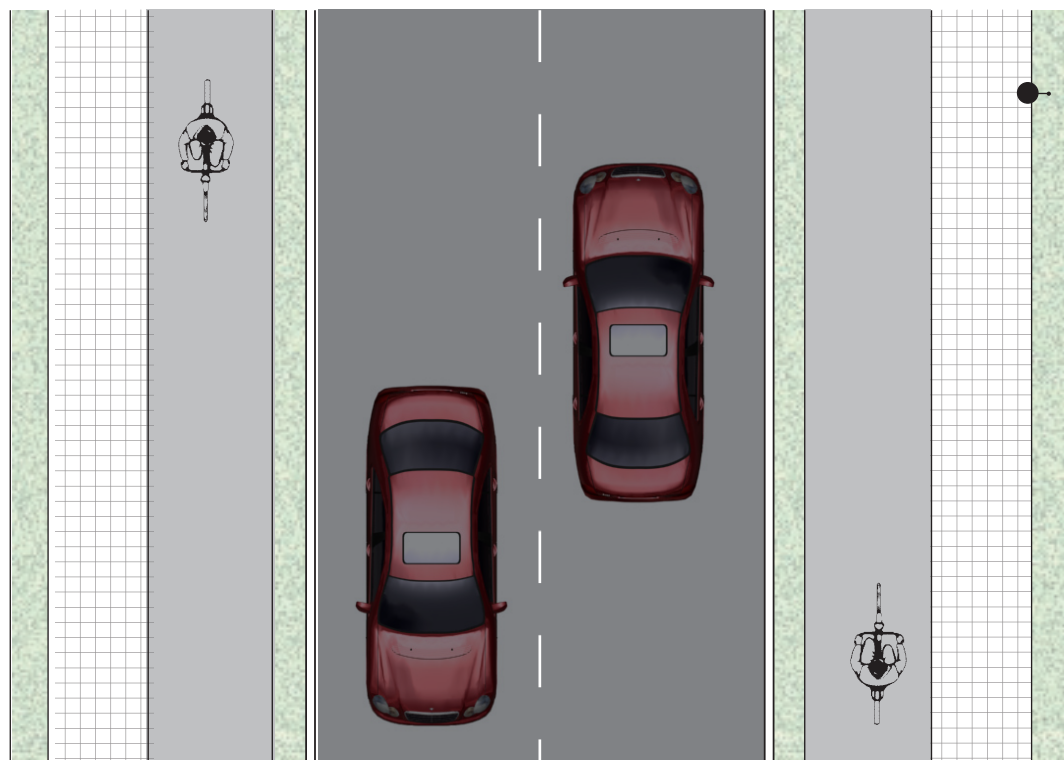


Forslag til snit



Rabat Fortov Cykelbane Rabat- græs Kørespor Kørespor Rabat Cykelbane Fortov Rabat

Plan



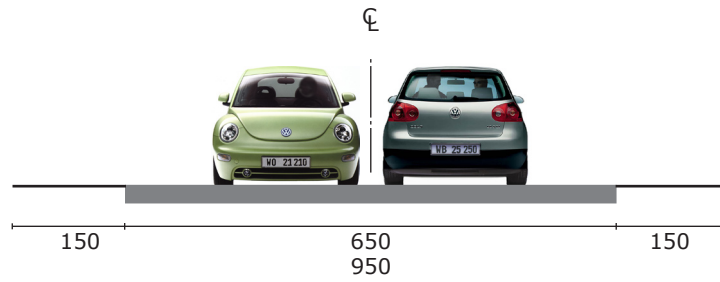
40 km/t

Stevns Kommune
Stolpegårdsvej

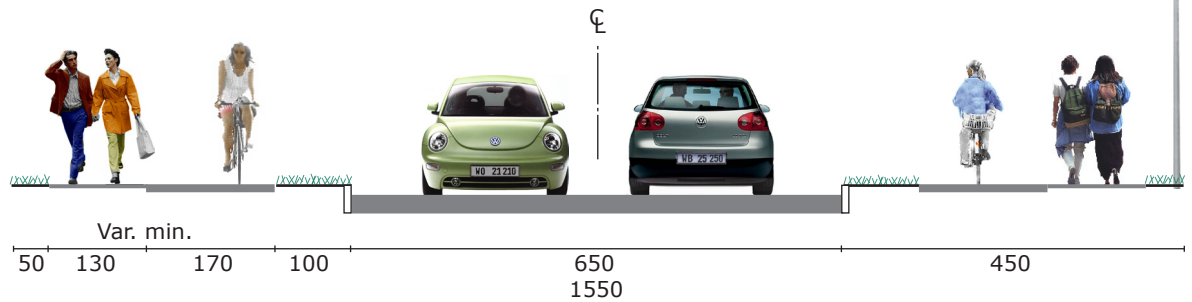
Mål 1:100 17.03.2008
Rambøll Nyvig

Lendrumvej

Eksisterende snit

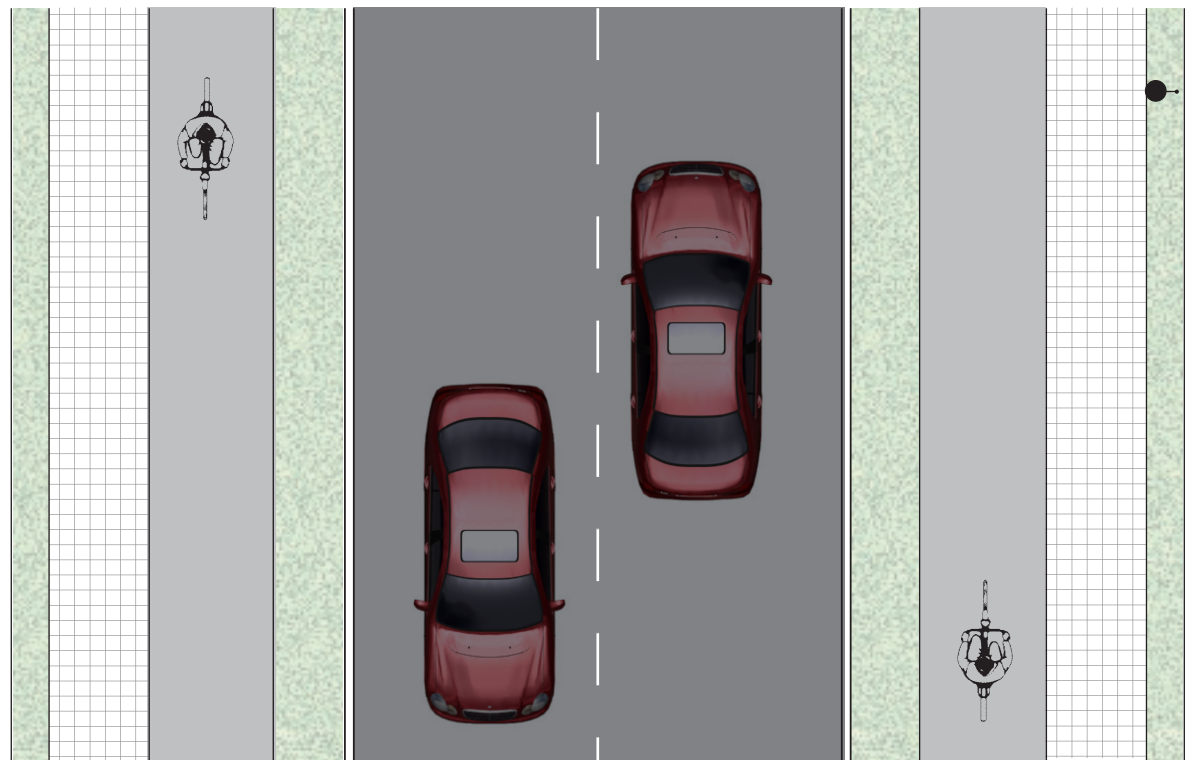


Forslag til snit



Rabat Fortov Cykelbane Rabat- græs Kørespor Kørespor Rabat Cykelbane Fortov Rabat

Plan



50 km/t

Stevns Kommune
Lendrumvej

Mål 1:100
Rambøll Nyvig

17.03.2008