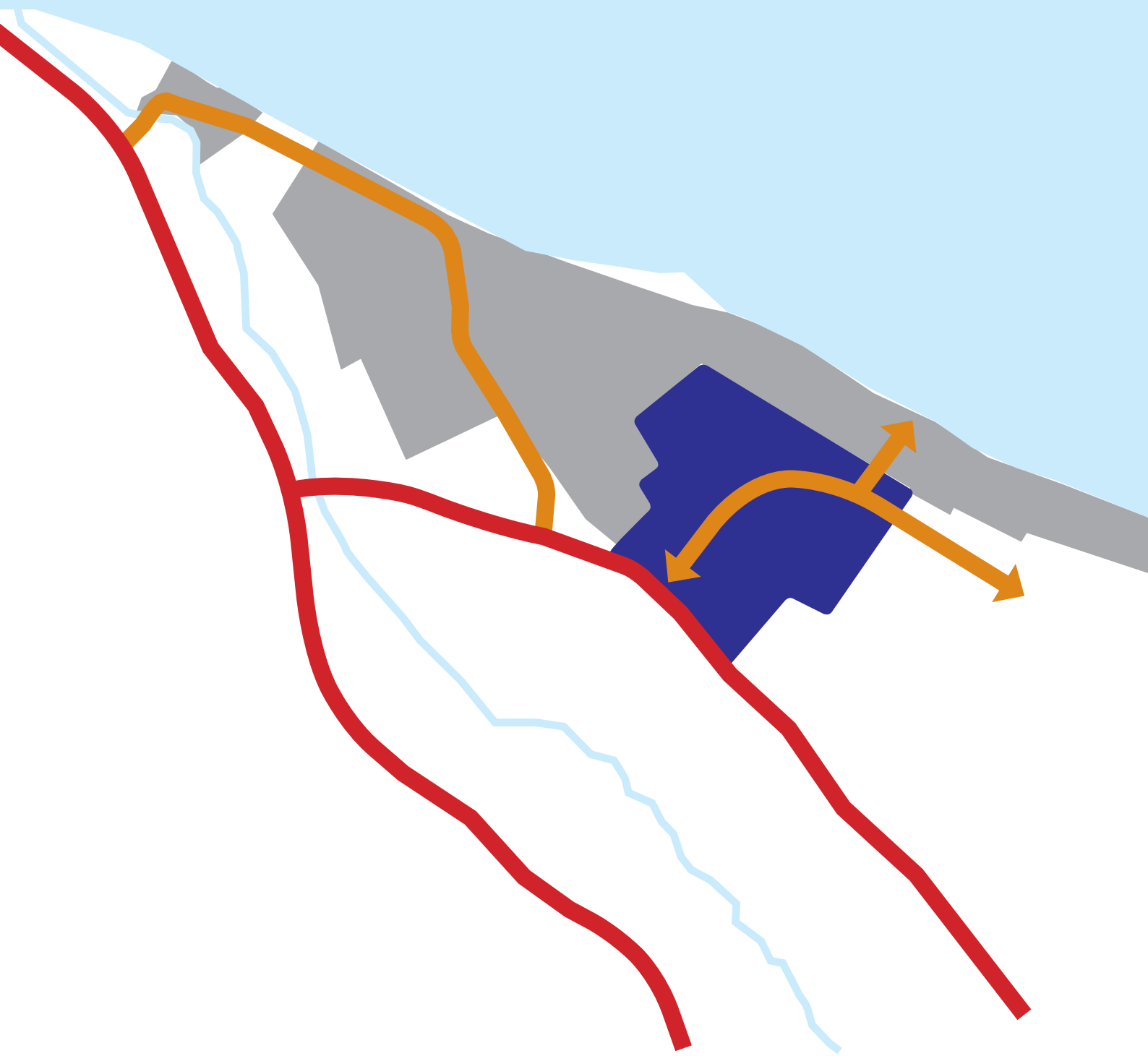


VALLØ KOMMUNE

Strøby Egede

3 vej- og stiplanskitser

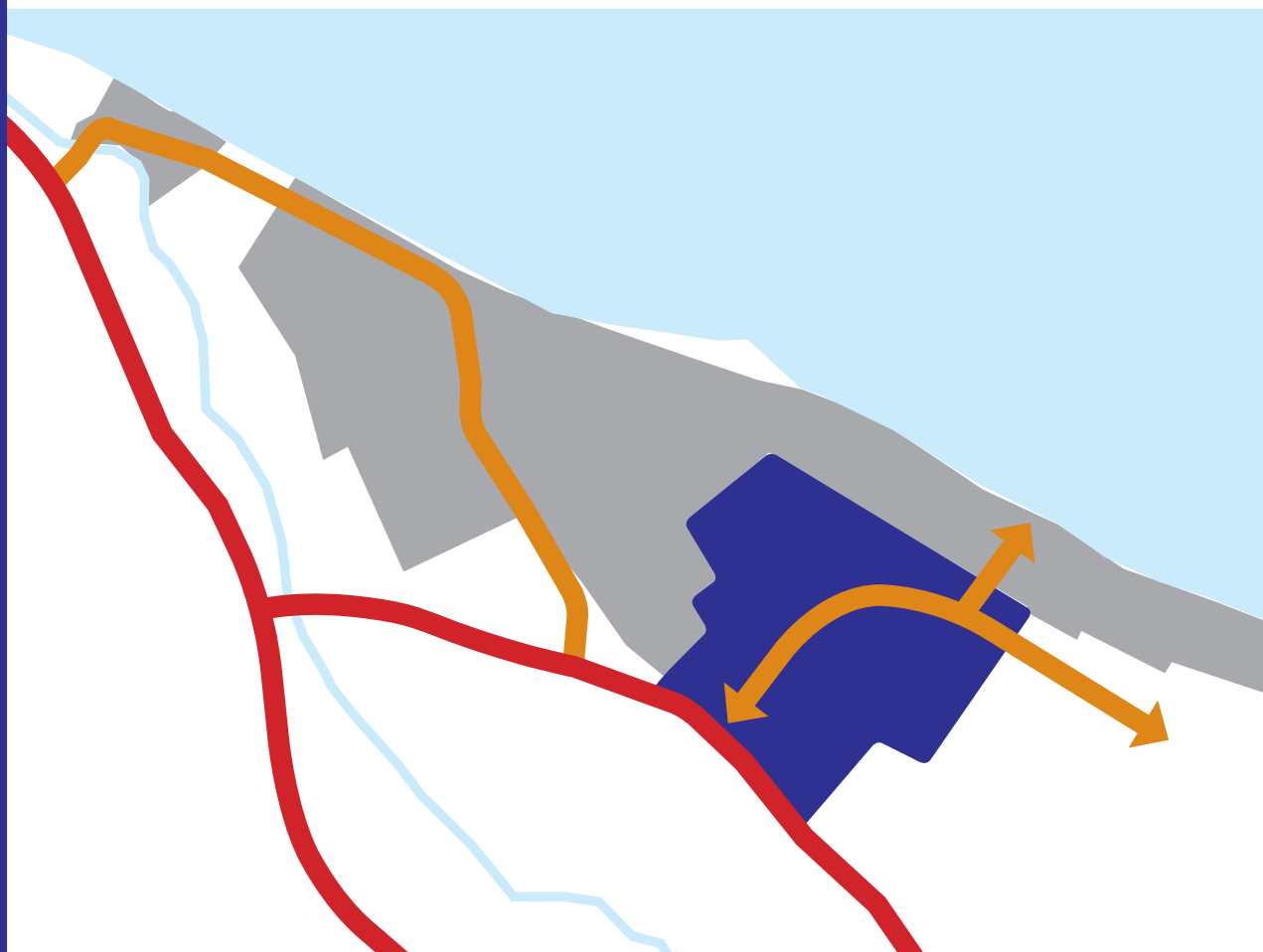


Oktober 2003

VALLØ KOMMUNE

Strøby Egede

3 vej- og stiplanskitser



Oktober 2003

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
1. Baggrund	3
2. Trafikken	3
2.1 Analyser/tællinger 1984-2003	3
2.2 Den fremtidige trafik	4
3. Vej- og stiplan 2016	4
3.1 Generelt	4
3.2 Forslag 1	5
3.3 Forslag 2	6
3.4 Forslag 3	6
3.5 Tilslutning mellem ”Gl.” Stevnsvej og Ldv. 514	6
3.6 Kystvejens samspil med aflastningsvejene	7
3.7 Trafikbetjening af Amerikanergården	7
3.8 Nimgårdens rolle i vejplanen	8
3.9 Strøby Skole / Strøby Hallen	8
3.10 Trafikken 2016	8
4. Etapeopdelinger	9
4.1 1. etape 2005	9
4.2 2. etape 2007	9
4.3 3. etape 2009	10
4.4 Udbygninger 2009-2016	10
5. Sammenfatning og konklusion	10

ILLUSTRATIONER

1. Årsdøgntrafik 1984 og 2002/03
2. Døgntrafik 2016 til/fra de nye byudviklingsområder og kystområdet omdannet til helårsbebyggelse
3. Vej- og stiplanskitse
Forslag 1 og 2, 1. etape 2005
4. Vej- og stiplanskitse
Forslag 3, 1. etape 2005
5. Vej- og stiplanskitse
Forslag 1 og 2, 2. etape 2007
6. Vej- og stiplanskitse
Forslag 3, 2. etape 2007
7. Vej- og stiplanskitse
Forslag 1 og 2, 3. etape 2009
8. Vej- og stiplanskitse
Forslag 3, 3. etape 2009

9. Vej- og stiplanskitse 2016 for Strøby Egede Forslag 1 (indlagt i lomme)
10. Vej- og stiplanskitse 2016 for Strøby Egede Forslag 2 (indlagt i lomme)
11. Vej- og stiplanskitse 2016 for Strøby Egede Forslag 3 (indlagt i lomme)

1. Baggrund

I forbindelse med det igangværende arbejde med at udarbejde en ny kommuneplan for perioden 2004-2016, er det blevet aktuelt at revidere den hidtidige vej- og stiplan. Dette skal også ses i sammenhæng med Roskilde Amts revision af regionplanen, hvor Ldv. 514's nye forbindelse til Ldv. 529 over Tryggevælde Å antages at blive virkeliggjort inden for en overskuelig årrække. Planen for denne vejforbindelse er efterhånden ca. 30 år gammel og har således indgået som et langtidsperspektiv i de forløbne år med en deraf følgende usikkerhed vedr. trafikale tiltag på Ldv. 514 gennem Strøby Egede.

Det må forudses, at kystområdet over en længere årrække gradvist vil ændre karakter fra sommerhusområde til helårsbebyggelsen. Endvidere påtænkes en byudvikling på Amerikanergården, Nimgården og Stolpegårdens jorder.

Det er derfor nødvendigt at udarbejde en ny samlet vej- og stiplan, som både kan give en væsentlig forbedring af adgangsforholdene til kystområdet og vil kunne betjene de nye byudviklingsområder tilfredsstillende.

På ovennævnte baggrund har Teknisk Forvaltning anmodet firmaet Rambøll Nyvig A/S om at udarbejde en samlet vej- og stiplanskitse etapeopdelt således, at der arbejdes med et Scenario for henholdsvis 2005, 2007, 2009 og 2016.

Valget af scenarieår er begrundet i den successive inddragelse i byzone med tilhørende udbygning af Amerikanergården, Nimgården og Stolpegården.

2. Trafikken

2.1 Analyser/tællinger 1984-2003

I "Forslag til trafiksaneringsplan" for Strøby Egede udarbejdet i 1986 fremgår årsdøgntrafikmængderne 1984 på en række tælleposter. Disse er sammen med målingen af årsdøgntrafikken for 2002-03 gengivet på ill. 1.

Det fremgår heraf, at årsdøgntrafikken på Ldv. 514 mellem Prambroen og Kystvejen er steget fra ca. 7.000 biler/døgn i 1984 til 12.400 i 2002 eller med 77% svarende til godt 4% årligt.

I 1987 blev der af amtet gennemført en stopinterviewanalyse, som konkluderede, at ca. halvdelen af trafikken på Ldv. 514 mellem Prambroen og Kystvejen var gennemfartstrafik, som kører gennem hele Strøby Egede. Ca. 10% af trafikken var gennemfartstrafik mellem kystområdet og Prambroen.

Formentlig vil årsdøgntrafikken nord for Strøby Skole være 2-400 biler/d større end syd for skolen. Det vil sige, der ville kunne forventes en årsdøgntrafik ud for Amerikanergården på ca. 7.-7.200. Dette svarer til en stigning på 70-76% mellem 1984 og 2002 eller samme størrelsesorden som for Ldv. 514 gennem Strøby Egede.

2.2 Den fremtidige trafik

Der antages et bilejerskab i 2016 på i gennemsnit 1 bil pr. husstand. Hver bil kører 4 ture, hvoraf 3,0 ture har mål eller udgangspunkt i boligen.

Det vil sige, at 100 boliger skaber en "egentrafik" på 300 ture til/fra boligerne. Hertil skal lægges øvrig besøgstrafik, servicekørsel mv., som anslås til 50 ture til/fra 100 boliger.

I alt skaber 100 boliger således en biltrafik til/fra boligerne på 350 biler/d. Denne turrate vil blive anvendt til at vurdere "trafikproduktionen" af såvel de nye byudviklingsområder som af kystområdet.

Størrelsen af trafikken til/fra plejecenteret kan opgøres, som følger:

Antallet af ansatte kan antages at udgøre 0,8 pr. bolig eller for 24 boliger 19 personer. Med en antagen bilbenyttelse på 50%, vil personalet skabe ca. 20 bilture pr. døgn til/fra Plejecenteret. Hertil skal lægges ekstern servicekørsel samt besøg, som skønnes at udgøre 20 ture til/fra.

Hvis Plejecenteret udvides til det dobbelte, vil antal bilkørsler naturligvis også blive øget men dog ikke proportionalt med antal boliger. Det skønnes, at trafikken vil stige med 50%.

3. Vej- og stiplan 2016

3.1 Generelt

Plan 2016 bygger på, at der dels skal skabes en rimelig vej- og stibetjening af de nye byudviklingsområder dels skal skabes en radikal forbedring af kystområdets trafikstruktur.

Den overordnede vejstruktur er knyttet til Ldv. 514, som forlægges syd om Strøby Egede til forbindelse med Ldv. 529 vest for Tryggevej Å.

Den ”Gl.” Stevnsvej gennem Strøby Egede tilsluttes den forlagte Ldv. 514 i en rundkørsel, og den ”Gl.” Stevnsvej fardæmpes til 40 km/t gennem Strøby Egede.

Stiforbindelserne er primært rettet mod de vigtigste mål for cyklister/fodgængere, det vil sige skole/sportshal/lokalcenter samt de rekreative funktioner langs Kystvejen. Kommunen har allerede for mange år siden etableret en dobbeltrettet sti på østsiden af Ldv. 514, primært som skolesti. Denne sti vil også i fremtiden fungere som en hovedstiaakse, som det øvrige stinet bør tilsluttes. Herudover er det vigtigt, at de nye byudviklingsområder får så direkte stiforbindelse som muligt til Strøby Skole.

På baggrund af ovennævnte generelle forudsætninger har teknisk forvaltning drøftet en række forskellige forslag til betjening af udviklingsområderne og kystområdet.

Drøftelsen har resulteret i 3 forslag til vej- og stiplanskitse.

3.2 Forslag 1 (indlagt i lomme)

Der anlægges 2 trafikveje mellem Ldv. 514 og kystområdet, Ny Stolpegårdsvej og Ny Lendrumvej – Vindspinderivej. Sidstnævnte tilsluttes Ldv. 514 i en rundkørsel umiddelbart nordvest for Vandværket.

Medens Ny Stolpegårdsvej kan forudsættes at betjene kystområdet mellem Nimgårdsvej og Lendrumvej, vil Ny Lendrumvej kunne betjene hele kystområdet øst for Lendrumvej via Lemgårdsvej og Strandvejen.

Ny Lendrumvej vil udover at betjene kystområdet også være den vej, som benyttes som adgangsvej til P-plads ved Strøby Hallen / Strøby Skole samt det planlagte udviklingsområde øst for ”Gl.” Lendrumvej.

Da der vil være behov for en afsætningsmulighed i nær tilknytning til Ldv. 514, foreslås det, at der etableres en sådan som en blind vej, der ”ender” i en afsætningsrundkørsel ud for vestenden af den bygning, som rummer fritidscenter. Herfra vil børnene kunne gå via en nyanlagt sti vest for bygningen til skolen. ”Gl.” Lendrumvej spærres for biltrafik fra syd og bliver således den primære adgang for cyklister fra hovedstien langs Ldv. 514 til skolen.

Husrækken langs Ldv. 514 umiddelbart syd for ”Gl.” Lendrumvej betjenes i dag via ”Gl.” Lendrumvejs tilslutning til Ldv. 514, men tilkørslen foreslås ”vendt” således, at adgangen finder sted fra sydenden af bebyggelsen. Denne vej kunne da også give forbindelse til lokalbiblioteket ved hjørnet af ”Gl.” Lendrumvej og Ldv. 514.

3.3 Forslag 2 (indlagt i lomme)

Dette forslag adskiller sig kun fra forslag 1 ved, at parallelvejen til Kystvejen føres over i Ny Stolpegårdsvej, som derved vil optage den kystvejs- trafik, som i forslag 1 føres ad 2 veje til Ldv. 514. (Ny Stolpegårdsvej og Ny Lendrumvej – Vindspinderivej).

Ny Lendrumvej vil i forslag 2 være en blind trafikvej, som primært betjener området i den sydøstlige del af Stolpegårdens jorder skole / sportsområ- rådet og udviklingsområdet øst for "Gl." Lendrumvej. Stiadgang samt afsætning ved skolen er som i forslag 1, og der henvises derfor til beskrivel- se af forslag 1.

3.4 Forslag 3 (indlagt i lomme)

I dette forslag vil parallelvejen til Kystvejen blive ført ned på Ldv. 514 sydøst for den nuværende adgangsvej til Stolpegården, Plejecentret på Amerikanergården vil således blive betjent fra denne vej ved en stikvej.

Ligesom i forslag 2 samles således trafikken til/fra kystområdet på én tra- fikvej (foruden Strandvejen). Strøby Hallen og Strøby Skole vil som i for- slag 1 og 2 få adgang til p-pladsen fra nord, medens afsætning samt stiad- gang finder sted fra sydvest. Der henvises til beskrivelsen i forslag 1.

3.5 Tilslutning mellem "Gl." Stevnsvej og Ldv. 514

"Gl." Stevnsvej, som ved anlæg af Ldv. 514's forlægning syd om Strøby Egede bliver omdannet til en fartdæmpet byvej, foreslås tilsluttet Ldv. 514 i en rundkørsel. Denne rundkørsel foreslås placeret ca. 200 m vest for det punkt, hvor Ldv. 514 går fra den eksisterende Ldv. 514 over i det nye tra- cé.

Det har tidligere i forhandlinger mellem forvaltningen og Roskilde Amt, Teknisk Forvaltning været foreslået, at den "Gl." Stevnsvej skulle tilsluttes den rundkørsel, som Ny Stolpegårdsvej tilsluttes i på Ldv 514. Dette for- slag er imidlertid ikke særligt hensigtsmæssigt. For det første vil vinklen mellem det "ben", som udgøres af "Gl." Stevnsvejs tilslutning og det vest- lige forløb af Ldv. 514 være meget lille og derved give manøvretekniske problemer med mindre, der laves en "shunt-løsning" for trafikken fra nord mod vest.

Herudover vil selve lokaliseringen af denne rundkørselstilslutning medfø- re, at færre trafikanter fra den sydøstlige del af Strøby vil benytte omfarts- vejen og i stedet køre igennem hele byområdet til Prambroen. Med andre ord vil den "indre" oplandsgrænse forskydes mod sydøst således, at der vil være flere trafikanter, der ikke føler, at Ldv. 514 repræsenterer en hurtigere vej mod Køge (og København).

3.6 Kystvejens samspil med aflastningsvejene

For at sikre, at kystområdet faktisk vil anvende de nye trafikvejsforbindelser til Ldv. 514, vil det enten være nødvendigt at gennemfører spærringer, eller være nødvendigt at gennemfører så ”kraftige” fartdæmpende foranstaltninger på Kystvejen, at de nye veje bliver attraktive, også hvis trafikkanterne har ærinde i Strøby Egede Bycenter ved den gamle Stevnsvej i Strøby Egede. På planerne er vist den mest radikale løsning, som består i en række spærringer for biltrafik, som tvinger bilisterne fra afgrænsede oplande til at benytte de nye vejforbindelser. Spærringerne skal dog udføres som bussluser, således at kystvejen i hele sin længde fremdeles kan busbetjenes.

Det bør dog bero på et nærmere detailstudium, hvorvidt det er muligt at gennemføre fartdæmpende foranstaltninger, som tillader gennemkørsel, men hvor dette alternativ ikke er attraktivt i forhold til at benytte forbindelsesvejene til Ldv. 514.

Til sin tid vil det være oplagt at gennemføre nogle forsøgsopstillinger af fartdæmpninger suppleret af målinger af trafikflytninger og dialoger med beboerne.

Det er imidlertid oplagt, at den nuværende bredde af Kystvejen er helt uacceptabel i forhold til den blanding af trafikanter, som anvender vejen. Dette medfører en høj grad af utryghed for især fodgængere og cyklister. Vejen har således et meget stort rekreativt potentiale, som slet ikke er udnyttet i dag.

Strøby har i dag en del gennemfartstrafik om sommeren til/fra kystområdet via Strandvejen. Denne vej har et meget uhensigtsmæssigt forløb umiddelbart før tilslutningen til Ldv. 514 i Strøby. Den nye vejforbindelse ad Vindspinderivej vil flytte denne trafik fra Strandvejen – Ldv. 514 gennem Strøby og dermed øge trafiksikkerheden.

3.7 Trafikbetjening af Amerikanergården

Amerikanergårdens arealer er planlagt at skulle indeholde et plejecenter, nogle ældreboliger, en lav tæt bebyggelse samt parcelhuse som en afrunding af den eksisterende parcelhusudstyknings øst for Opalvej – Topasvej.

Set i lyset af ønsket om, dels at sikre en aflastningsforbindelse for Kystvejen dels at skabe en vejforbindelse til betjening af Nimgårdens byudviklingsområde, er det oplagt at placere denne vejforbindelse således, at den kan betjene Amerikanergården.

I forslag 1 og 2 er denne vej derfor anlagt langs østskellet af Amerikanergården, men på vestsiden af skellet for at undgå indgreb i Stolpegårdens arealer i 1. og 2. etape. I forslag 3 er trafikvejen placeret øst for adgangsalléen til Stolpegården. Derved forudsættes indgreb i Stolpegårdens jorder

allerede i 1. og 2. etape. På længere sigt opnås dog en ekspansionsmulighed for Plejecentret på Stolpegårdens arealer.

Det har været overvejet, hvorvidt boligbebyggelsen øst for Opalvej – Topasvej burde betjenes via Opalvej – Ellevej – Nimgårdsvej. Hvis der indlægges en lokalvej i nordskellet af Amerikanergårdens areal, vil det være naturligt at betjene alle boliger fra en sådan vej. Dette er så meget mere rimeligt som det eksisterende vejforløb. Opalvej – Ellevej – Nimgårdsvej er ikke særligt attraktivt hverken for ”de nye trafikanter” som for de beboere, som allerede har etableret sig i et ”blindt” område. Omvejskørslen ved at benytte ”Ny Stolpegårdsvej” vil være ubetydelig også for trafikanter med mål i centerområdet i Strøby Egede.

3.8 Nimgårdens rolle i vejplanen

Nimgårdsvej har i den tidligere planlægning været udset til trafikvejsforbindelse til Kystvejen. Selvom vejen i store træk er uden direkte tilslutninger til parcelhuse, som er beliggende langs vejen, vil en opgradering af vejen til trafikvej være problematisk, da der er en del lokaltrafik samt en nyetableret børnehave 400 m fra Stevnsvej. Det foreslås dog, at den bebyggelse, som eventuelt bliver placeret i det vestlige hjørne af Nimgårdens areal trafikbetjenes via Nimgårdsvej, da en tilslutning til Ny Stolpegårdsvej vil stille sig hindrende i vejen for en rimelig planlægning af grønnyrderne i bebyggelsen og yderligere medføre en stor omvejskørsel for de trafikanter, som har mål i lokalcentret i Strøby Egede.

3.9 Strøby Skole / Strøby Hallen

Strøby Skole og Strøby Hallen er i dag betjent fra Lendrumvej, som afgrænser skole-sportsområdet mod øst. Længst mod syd er placeret et bibliotek og en børneinstitution. Sammenblandingen af trafikanter, som afsætter deres børn ved børneinstitutionen og de øvrige trafikanter, som har mål på den store p-plads for at afsætte skolebørn eller, som er ansat på skolen, er uheldig.

Alle tre vej- og stiplanforslag indeholder derfor en trafikal funktionsopdeling således, at p-anlægget betjenes fra nord, medens afsætning samt let trafik ankommer fra syd. I forslag 1 findes en nærmere beskrivelse.

3.10 Trafikken 2016

På ill. 2 er vist, hvilken ”trafikproduktion”, der kan forventes pr. døgn med anvendelse af de i afsnit 2.2 angivne turrater og et skøn over antal af boliger i de enkelte delområder.

Som det fremgår af planen, som svarer til forslag 1, kan den forlagte Ldv. 514 påregne en merbelastning fra de nye områder på ca. 3.200 biler/d. Kystområdet påregnes at bidrage med ca. 1450 biler/d. Størsteparten af denne trafik har mål eller udgangspunkt i Ldv. 514's opland mod nord.

Den østlige del har hidtil haft Strandvejen – Ldv. 514 over Strøby som alternativ til Kystvejen. Det vides dog ikke, hvorledes trafikfordelingen er i dag mellem disse vejalternativer. Dermed kan der heller ikke siges noget præcist om, hvorledes trafikken vil fordele sig på Strandvejen og Vindspinderivej / Ny Lendrumvej / Ny Stolpegårdsvej. Der er her skønnet en fordeling på 20/80 mellem Strandvejen og Vindspinderivej.

Hvis den generelle årlige trafikforøgelse fortsætter med at andrage ca. 4%, vil den nuværende belastning på ca. 7.000 biler/d øges med ca. 50% til 10.500 biler/d i 2016.

De nye boligområder og den omlagte trafik til/fra kystområdet medfører således, at den forlagte Ldv. 514 kan forventes at få en belastning på omkring 17.000 biler/d.

4. Etapeopdelinger

4.1 1. etape 2005 (ill. 3 og 4)

I 2005 vil Ldv. 514 fortsat forløbe gennem Strøby Egede byområde. På Amerikanergården påregnes Plejecentret at være taget i brug.

I forslag 1 og 2 betjenes centret fra Ny Stolpegårdsvej, som er placeret langs sydøstskellet, på dette tidspunkt behøver vejen kun at være ført frem til indkørslen til centret.

I forslag 3 er Ny Stolpegårdsvej placeret øst for adgangsalleen til Stolpegården, og denne løsning forudsætter således arealerhvervelse på Stolpegården. En fordel på langt sigt er, at Plejecentret sikres en udvidelsesmulighed mod sydøst.

4.2 2. etape 2007 (ill. 5 og 6)

I 2007 forudsættes Ldv. 514 forlagt syd om Strøby Egede. For at udnytte de muligheder, som der herved vil være til stede for flytning af trafikken på Kystvejen til den forlagte Ldv. 514, foreslås det at forlænge Ny Stolpegårdsvej til Kystvejen.

I forslag 1 vil Ny Stolpegårdsvej blive ført i en blød S-kurve ud til Kystvejen.

I forslag 2 vil Ny Stolpegårdsvej på langt sigt blive ført over til Vindspinderivej, og det vil derfor være hensigtsmæssigt, at dette tracé forberedes således, at der etableres et 90° knæk på Ny Stolpegårdsvej i 2. etape.

I forslag 3 foreslås principielt samme midlertidige løsning som i forslag 2, det vil sige med et 90° knæk på Ny Stolpegårdsvej i 2. etape.

Den del af Amerikanergården, som ikke udnyttes til Plejecentret, vil i alle 3 forslag blive betjent af en ny lokalvej langs nordskellet af Amerikanergården og tilsluttet Ny Stolpegårdsvej.

4.3 3. etape 2009 (ill. 7 og 8)

I perioden 2005-2009 vil der ikke blive anlagt trafikveje i området, men Nimgårdens områder vil blive udbygget og muligvis den nordligste del af Stolpegårdens arealer i forslag 1 og 2.

I forslag 3 er det nærliggende at inddrage Stolpegårdsvejens jorder i byudviklingen på grund af vejforløbene, som formentlig ikke tillader en rimelig landbrugsdrift.

4.4 Udbygninger 2009-2016

I forslag 1 kan anlæg af Ny Lendrumvej – Vindspinderivej ske i 2 etaper således, at den sydlige del anlægges først. Herved kan der åbnes for udnyttelse af Stolpegårdens østlige områder, og adgangsforholdene til skolen og Strøby Hallen kan forbedres.

I forslag 2 anlægges Ny Lendrumvej i én etape fra Ldv. 514 til ”Gl. Lendrumvej”. Endvidere bør Vindspinderivej anlægges så tidligt som muligt for at skabe den fornødne aflastning af Kystvejen.

I forslag 3 er Ny Stolpegårdsvej anlagt i 2009, og Stolpegårdens østlige arealer kan derfor udbygges uden anlæg af ny trafikvej. Forløbet fra Ny Stolpegårdsvej til Strandvejen kan deles i 2 etaper: 1. etape fra Ny Stolpegårdsvej til ”Gl.” Lendrumvej hvorved vejbetjening af skole / sportshal kan ændres, og 2. etape fra ”Gl.” Lendrumvej til Strandvejen.

Det må dog anbefales at gennemføre forløbet Ny Stolpegårdsvej til Strandvejen i én etape for at aflaste Kystvejen så tidligt som muligt.

5. Sammenfatning og konklusion

Forslag 1 fordeler trafikken til/fra kystområdet på to trafikveje mellem Ldv. 514 og kystområdet, medens forslag 2 samler al trafik mellem kystområdet og Ldv. 514 på en trafikvej forløbende parallelt med Kystvejen mellem Strandvejen og Ny Stolpegårdsvej.

For begge forslag vil en første etape af vejanlægget bestå af en mindre stikvej i Amerikanergårdens sydøstskel, som betjener det kommende Plejecenter.

I 2. etape foreslås det, at ovennævnte stikvej føres helt frem til Kystvejen. Dette kan ske i 2 alternative forløb afhængig af, om der ønskes en løsning baseret på forslag 1 eller 2 for 2016. Når det foreslås allerede i perioden 2005-2007 at udføre Ny Stolpegårdsvej helt frem til forbindelse med

Kystvejen, skyldes det et ønske om at koble kystområdet på den forlagte Ldv. 514, så snart denne er realiseret for dermed at opnå den maksimale aflastning af Stevnsvej gennem Strøby Egede.

I 3. etape udbygges Nimgården og eventuelt den nordligste del af Stolpegården.

I 4. etape anlægges Ny Lendrumvej, som i perioden 2009-2016 i forslag 1 anlægges helt frem til Strandvejen delvist i Vindspinderivejs tracé. I forslag 2 anlægges Ny Lendrumvej kun frem til "Gl." Lendrumvej, idet man herfra vil kunne betjene hal og skole nordfra med hensyn til biltrafik. Kortvarig afsætning af skolebørn finder i alle tre forslag sted fra en blind lomme med tilslutning til Ldv. 514 ud for den vestlige del af børneinstitutionen. Den nuværende tilslutning af "Gl." Lendrumvej til Ldv. 514 lukkes for biltrafik. Boligerne sydøst for "Gl." Lendrumvej betjenes fra en ny tilslutning i "sydenden" af bebyggelsen.

Forslag 3 adskiller sig fra forslag 1 og 2 ved, at Ny Stolpegårdsvej allerede i 1. etape anlægges på Stolpegårdens jorder vest for alléadgangen til gården. Hvis der ønskes en "tidlig" kortslutning mellem kystområdet og Ldv. 514, det vil sige umiddelbart efter, at Ldv. 514's forlægning syd om Strøby Egede er taget i brug, vil det være nødvendigt at erhverve hele Stolpegården, da den af vejforløbene skabte opdeling af Stolpegårdens jorder vil skabe u hensigtsmæssige forhold for landbrugsdriften..

Konklusionen af ovennævnte betragtninger er, at forslag 2 må anses for det forslag, som på langt sigt, det vil sige i året 2016, vil skabe den klareste vejplan, idet hele kystområdet får én sammenhængende aflastningsvej fra Strandvejen til Ldv. 514. Hertil kommer, at Stolpegården stort set vil kunne fungere som landbrugsejendom indtil den inddrages i sin helhed som byzone.