

December 2002

LEDER:
ET SKRIDT FREM

GENERALFORSAMLING 2002

VI FÅR EN UDBYGGET
MOTORVEJ

OPERATION NABO-
OVERVÅGNING

HVAD ER DIN RET OG
DIN PLIGT?

DA STORMFLODEN
RAMTE SOLRØD STRAND

ER DIN OLJETANK LOVLIG
OG OVERHOLDER DEN DE
NYE REGLER ...

WWW.SSGSOLROD.DK

REKLAMENS MAGT ER
UNDERFULD ...

DELTE INTERESSER

TRAFIKPLANER
AD LIBITUM

PRISERNE STIGER
FORTSAT I SOLRØD

OPLAG 2000

STRANDSIDEN

MEDLEMSBLAD FOR SOLRØD STRANDS GRUNDEJERFORENING

Solrød Strands Grundejerforening har altid støttet den kollektive trafik. Vi har gentagne gange kommenteret myndighedernes overordnede trafikplaner og har gang på gang påpeget, at de storkøbenhavnske trafikplaner ikke kan løses ved at udbygge motorvejsnettet uden samtidig at give den kollektive trafik et markant kvalitetsløft.

Starten til dette markante løft er indledt med anlæg af 1. etape af Københavns nye Metro fra Nørreport til Vestamager og Lergravsparken. Når 2. etape til Frederiksberg og Vanløse og 3. etape til Lufthavnen står færdige er den københavnske nærtrafik virkelig forbedret. Med færdiggørelsen af Metroringbanen og S-baneringen er den kollektive dækning optimal. Tilbage er kun at håbe på, at togene kører, som de skal – uden aflysninger og forsinkelser.

Højt serviceniveau påkrævet

Det er efter grundejerforeningens opfattelse alfa og omega, at den kollektive trafik er til at stole på. Det nytter ikke at bo tæt ved S-tog og Metro, hvis togene ikke kører til tiden eller serviceniveauet ikke opfyldes. Så vælger folk hellere bilen og sidder i endeløse rækker på motorvejene.

Da DSB efter en omfattende reklamekampagne igangsatte den nye S-tog køreplan 15 september var det et skridt i den rigtige retning. Men det er desværre et skridt frem og to tilbage.

Ifølge køreplanen skulle togene fra Køge køre hurtigere og direkte til Hovedbanegården fra Ishøj med en tidsbesparelse på 2 minutter. Det har vist sig ikke at passe.

ET SKRIDT
FREM

Tidsbesparelsen bliver spist op af forsinkelser ved indkørslen til Hovedbanegården.

Service og komfort er heller ikke forbedret. Tværtimod. De ekstratog som i morgenmyldretiden skulle køre ekstra hurtigt og yde ekstra service, er ekstra korte, faktisk kun halvt så lange som normaltogene. Det medfører, at folk står som sild i en tønde. En simpel løsning ville være at gøre ekstratogene lige så lange som normaltogene. **Vi kan kun sige: Prøv det!**

Prøv i det hele taget at gøre serviceniveauet så højt som det loves i annoncerne. En løsning kunne være at kanalisere de mange reklamekroner over i togdriften. **Vi kan kun sige: Prøv det!**

Det er i virkeligheden ufatteligt, at de kollektive trafikselskaber ikke sætter al kraft ind på at erobre kunder gennem øget service, komfort og information. Netop nu, hvor bilkøerne vokser på motorvejen og hvor der trods alt er nogle år til de forventede forbedringer af motorvejsystemet er synlige, sætter HT (eller HUR) priserne på kollektiv transport op. Samtidig reklameres der i en anden gren af transportsektoren for prisfald på benzin!

Kan man tænke sig, at politikerne kunne tænke anderledes – noget i retning af – vi sænker priserne på den kollektive trafik, og vi hæver prisen på benzin. Merprovenuet kanaliseres over i den kollektive trafik. Der bygges flere baner, sættes flere tog ind, kort sagt der ydes en langt bedre service. Vi ved godt, at det måske ikke er et grundejerforeningsspørgsmål, men det fremsættes alligevel fordi det er tvingende nødvendigt at tænke i andre og nye trafikpolitiske baner. **Vi kan kun sige: Prøv det** – i første omgang som et regneeksempel.

► Vi er jo alle bilister – og kollektivister. Det er ikke sikkert vi er lige meget af hver slags hele livet. Vi har brug for den kollektive trafik og at den kollektive trafik er den mest effektive transportform

mellem bolig og arbejde. Det er lige så sikkert, at bilen til alle andre rejseformål er uovertruffen. De to transportformer skal supplere hinanden, derfor skal de økonomiske og planlægnings-

mæssige aspekter ses i sammenhæng med arbejdstid og fritidsliv. Hvis alle ikke mødte på samme tid og gik hjem på samme tid kunne vi spare udbygning af motorvejsnettet. **Vi kan kun sige: Prøv det!**

Generalforsamling maj 2002 Bestyrelsens beretning

"Lad os indlede med konklusionen! Året har ikke budt på de helt store problemer – når man betragter tingene overordnet og vurderer konfliktuelt. Det har været muligt, at fortsætte en positiv dialog med kommunen. Det er gunstigt for et samarbejde."

Med denne indledning bød Kurt Poder på bestyrelsens vegne velkommen til årets generalforsamling, som blev afholdt på "Strandgården" den 7. Maj 2002. Der blev budt særligt velkommen til gæsterne: Borgmester Mogens Baltzer, Formændene for Solrød Center, Niels Ove, for Jersie Strands Grundejerforening, Tommy Johannessen og for Solrød Vandværk, N.P. Christensen samt til pressen.

Forsamlingen valgte Erik Normann Sørensen som dirigent. Formanden aflagde derefter bestyrelsens beretning for året april 2001 til 2002.

Området ved Solrød Strandvej er kommunens "mest centrale" midtpunkt, man har Solrød Strandkirke, Solrød Center med centrale funktioner, Solrød Station og Rådhuset. Desværre finder man her

også noget af det grimme og mest forsømte, nemlig forladte huse og et ubebygget hul i husrækken, hvor Solrød Center skal ligge. Vi er blevet lovet en oprensning, det har vi måske også fået, men vi vil også have centeret bygget færdigt. Det er i den forbindelse positivt, at Solrød Kommune har udnyttet tilbagefaldsklausulen i salgsbetingelserne. Det bør kunne skabe muligheder for at komme videre.

Strandvejen

Erhvervsudnyttelsen af de stjerne markerede grunde ved Strandvejen har gennem årene været anledning til både glæder og sorger. Vi har kunnet påpege meget uheldige svipsere. Ingen kan have noget i mod, at der etableres virksomheder på dertil egnede steder, men under forudsætning af at virksomhederne passer til omgivelserne. Vi må bede om, at parkeringsforholdene på forhånd er vurderet og bragt i orden. Virksomheder, der skaber tung trafik passer ikke til strandvejens status som miljøprioriteret lokalvej. Endelig er strandområdet generelt betragtet – og i henhold til lokalplanerne – pri-

mært et boligområde. Bestyrelsen har derfor aftalt med Solrød Kommune, at der skal udarbejdes en plan, som regulerer erhvervsplaceringen langs strandvejen.

Et andet problem i forbindelse med strandvejen er den trafikale udformning. Grundejerforeningen var med ved udformningen af Solrød Strandvej, som indtil dato er den eneste del af den gamle 512, der er færdiggjort i Solrød Kommune. Mod nord har vi Karlstrup Strandvej, der med fire vognbaner og 70 km/t, forbinder to lange strækninger med kun to vognbaner og 50 km/t. Det er årsag til u hensigtsmæssige overhalinger. Mod syd har vi Jersie Strandvej, der ganske vist er ombygget i discountudgave med i princippet to vognbaner og 50 km/t, men som alligevel skaber meget uheldige overhalinger. Solrød Kommune bør arbejde for en færdiggørelse af hele strandvejen, senest samtidig med centerets færdiggørelse.

Naturen

Langs Solrød Strandvej finder vi Solrød Strandpark. Et skovliggen-

de parkområde, som burde være trukket helt frem til Solrød Strandvej. Området, der rummer resterne af den gamle skovrejsning, er delvis fredet og absolut bevaringsværdigt. Det var i sin tid den offentlige adgang til stranden. Det må beklages, at amtet moderniserede parkeringspladsen – en kostbar og helt unødvendig foranstaltning. I stedet burde man have genplantet efter stormen i 1999. Bestyrelsen har foreslået, at Solrød Kommune overtager området for at sikre en pleje som det der sker i Trylleskoven.

Stranden

Den nedlagte Strandbeskyttelseskommission har afsluttet arbejdet med beskyttelseslinierne langs kysten i Roskilde Amt. Forhåbentlig lykkes det, at fastholde de nuværende forhold med enkelte justeringer. Arbejdet sker i samarbejde med de to nabogrundejerforeninger og Solrød Kommune.

Trafik

Trafikområdet holder fortsat bestyrelsen beskæftiget. Medlemmerne er som pendlere, afhængige af enten det offentlige transportsystem eller af vejnettet. Men! Moderne trafik skaber støj, så det er mere end det rent trafikale problem, der skal løses.

Motorvejen bliver udvidet i et vist omfang, men får vi samtidig det meget påtrængende støjproblem løst? Og hvornår sker det? Mange kommuner og grupper af kommuner, amter og grupper af amter henvender sig i disse år enten sammen eller hver for sig i Trafikministeriet om det samme emne, bedre trafikale forhold. Man kan kun håbe på, at man i trængslen husker at trække på den samme hammel! Trafikløsninger er blevet en politisk slagvare!

Forhåbentlig bliver København-Ringsted løsningen (banen vi ikke vil ha') også et varmt politisk emne i tiden fremover! Der er sket det mærkværdige, at den tidligere

trafikminister, Sonja Mikkelsen valgte at henlægge forslaget om en udbygning af København-Ringsted forbindelsen, medens hendes efterfølger, Jacob Buksti, genoptog sagen og fik besluttet "Nybygningsløsningen". Netop den løsning som vil belaste hele Køge Bugt-området voldsomt og som vi protesterede voldsomt imod. Det var et næsten enigt Folketing, som stod bag beslutningen. I den forbindelse skal vi erindre, at banen skal placeres ved siden af motorvejen – den udvidede motorvej. Hvis det bliver tilfældet, så vil man kunne tale om støj. Hvem har politikerne tænkt på?

Der skal politisk mod til at gennemføre det projekt.

Gammel Køgevej

Projektet med trafikdæmpende foranstaltning på Gammel Køgevej er afsluttet. Der er anlagt en række beplantede chikaner. Det er bestyrelsens opfattelse, at foranstaltningen vil være en stor gevinst for området.

www.ssgsolrod.dk

Bestyrelsen har i gennem nogen tid arbejdet med en hjemmeside. Arbejdet er så vidt fremskredet, at siden meget snart vil kunne åbnes.

Debat

Bestyrelsens beretning gav anledning til nogen debat. Der blev spurgt om, hvor mange parkeringspladser, der skal pligtanlægges. Bestyrelsen svarede, at det er reglen, at man skal anlægge to pladser selv om lokalplanen omtaler mindst to pladser. Er der tale om erhverv gælder andre regler. Der blev spurgt om pligten til at vedligeholde veje når man er vejbreddesjer til mere end én vej. Der var tilsyneladende divergenser mellem kommunens og foreningens opfattelse. Bestyrelsen svarede, at den ordning som kommunen hidtil har haft fastlægger pligt til at vedligeholde vejen(ene), men at bestyrelsen på den givne

foranledning undersøger om praksis er ændret.

Der blev spurgt om sikkerheden kan øges ved at ændre rundkørslerne. Bestyrelsen svarede, at der næppe var mulighed herfor.

Der blev spurgt om adgangsforholdene til stranden for redningskøretøjer. Bestyrelsen svarede, at man vil undersøge sagen.

Borgmester Mogens Baltzer fik derefter ordet. Han indledte med at takke for samarbejdet. Derefter orienterede han om Solrød Center. Han beklagede, at projektet har trukket i langdrag, men der var tale om forhold som kommunen ikke var herre over. Kommunen har købt arealet tilbage med virkning fra 1. januar 2003. Derefter skal der udarbejdes et nyt projekt. Med hensyn til strandvejen så han gerne, at den samme udformning blev gennemført over hele strækningen, men mulighederne var nok ikke til stede lige nu.

Med hensyn til København-Ringsted banen var det hans klare opfattelse, at "Nybygningsløsningen" ikke bør gennemføres. Kommunen arbejder fortsat ihærdigt for at undgå denne løsning.

Borgmesteren bekræftede, at to parkeringspladser er normen, men såfremt der er tale om erhverv gælder andre regler. Borgmesteren oplyste, at der findes tre redningsveje til stranden. Arrangementet er godkendt af Falck.

Beretningen blev herefter godkendt

Regnskaberne blev godkendt ligesom kontingentet på 50 kr. pr. år blev godkendt.

Kurt Poder og Keld Wohler blev genvalgt til bestyrelsen. Endvidere blev Preben Larsen nyvalgt til bestyrelsen.

Som revisor og revisorsuppleant blev valgt henholdsvis Leif Dræby og Kim Olsson



Kilde: vejdirektoratet

Solrød Strands Grundejerforening har anmeldt meninger om betingelserne for udvidelsen af Køge Bugt Motorvejen.

Vejdirektoratet har udsendt et debatoplæg i juni måned 2002 om den planlagte udvidelse af Køge Bugt Motorvejen mellem Hundige og Greve syd. Grundejerforeningen har i den anledning skrevet til Vejdirektoratet og redegjort for nogle hovedsynspunkter samtidig med at foreningen har fremsat ønske om at blive indbudt til at deltage i en bebudet høring i 2003.

Solrød Strands Grundejerforening er ikke direkte nabo til det aktuelle afsnit af Køge Bugt Motorvejen, men motorvejen er på godt og ondt en meget væsentlig del af vore medlemmers daglige pendlerrute og det må desuden forventes, at en tilsvarende udformning vil blive anvendt når udvidelsen af motorvejen fortsætter mod syd.

Det fremgår af foreningens kommentarer, at Grundejerforeningen forudsætter, at udvidelsen af Køge Bugt Motorvejen vil ske på en sådan måde, at miljøpåvirkningen af boligområderne ikke bliver yderligere belastet. Køge Bugt Motorvejen er allerede i dag Danmarks mest befærdede motorvej og vil i de kommende år skulle modtage yderligere trafikmængder. Et trafikalt sammenbrud er i denne forbindelse ikke blot et slagord, men et realistisk og forudsi-

geligt billede af virkeligheden. Køge Bugt Motorvejen og det tilsluttede vejnet er hidtil ikke blevet udbygget i takt med de stigende trafikproblemer, uanset de ansvarlige myndigheder har været vidende om problemernes udvikling. For eksempel har man bygget to motorvejsbroer, en over Storebælt og en over Øresund, som er en integreret del af det motorvejsnet som Køge Bugt Motorvejen forbinder. De to motorvejsbroer er politisk argumenteret som økonomisk selv bærende – altså begrundet med et forventet stærkt stigende trafikgrundlag

Dette forhold bør efter foreningens opfattelse betyde, at udbygningen af Køge Bugt Motorvejen får den højeste prioritet – såvel trafikteknisk som miljøpolitisk frem for andre motorvejsstrækninger i hovedstadsområdet, men også, at man overvejer placeringen i det åbne land af en parallel, supplerende motorvejstrækning. Med en sådan motorvejstrækning vil man kunne flytte transittrafikken og den tunge trafik og dermed aflaste boligområderne. Samtidig vil man kunne flytte den kommende København-Ringsted-bane væk fra boligområderne i Køge Bugt fingeren. Grundejerforeningen finder det i øvrigt bemærkelsesværdigt, at det fremlagte debatoplæg omfatter anlæg af en ottesporet motorvej med Danmarks største trafikbelastning, hvortil kommer anlæg af

en jernbane parallelt med motorvejen, hvor gods- og fjern tog skal køre i døgndrift! Udsigterne til, at Køge Bugt området bliver Danmarks mest trafik- og miljøbelastede område er meget bekymrende!

Solrød Strands Grundejerforening har følgende bemærkninger til det fremlagte forslag:

- at Køge Bugt Motorvejen anlægges med støj dæmpende asfalt-belægning af hensyn til de boligområder som motorvejen passerer,
- at Køge Bugt Motorvejen indrammes af beplantede støjvolde, der har en sådan kapacitet, at støjen bekæmpes effektivt,
- at man gennemfører strategiske fartreguleringer og trafiklederanlæg, som kan medføre en glidende trafikafvikling,
- at man gennemfører et markant kvalitetsløft af den kollektive trafik
- at det overvejes at etablere en parallel motorvej i det åbne land, hvor man kan give den nationale og den internationale transittrafik samt den tunge trafik, et bedre trafiktilbud,
- at man overvejer at placere København-Ringstedbanen sammen med en ny motorvejstrækning i det åbne land, vest for Køge Bugt Motorvejen. ■

I sidste nummer af STRANDSIDEN bragte vi på opfordring af Karlslunde Nærpoliti en artikel om indbrud og tyveri i vores område. I dette nummer bringer vi en geografisk orienteret statistik, som Nærpolitiet har udarbejdet og som viser, hvor mange indbrud i biler og boliger man har registreret.

Samtidig udsendes med dette nummer, friske eksemplarer af naboovervågningsmærkaten.

I 1984 tog Solrød Strands Grundejerforening i samarbejde med Jer-sie Strands Grundejerforening initiativ til Operation Naboovervågning. Det skete i et tæt samarbejde med det lokale Mosede Politi. Grundejerforeningen fremstillede det lille gule mærkat – NABOOVERVÅGNING – til opklæbning synligt på parcelhuset så uønskede fremmede kunne se, at man havde aftalt at holde øje med naboens hus.

Operation Naboovervågning blev en succes. Den daværende politimester Uffe Kornerup udtalte under politiets nytårsparade 1986/87, at initiativet havde medført en stærk nedgang i indbruds- og hærværkskriminaliteten i Solrødområdet: "jeg kan ikke finde nogen anden forklaring end, at naboovervågningen har været effektiv" var ordene. En anden side af succes'en var økonomien. Mange beboer- og grundejerforeninger over hele landet købte vores mærkater. Vi måtte genoptrykke oplaget flere gange. Det medførte overskud på foreningens regnskab i de år.

Vi stillede vores koncept vederlagsfrit til rådighed for Det Kriminalpræventive Råd, men vi fik mildt sagt en kold skulder! Vi søgte også bistand til at lave en undersøgelse af kampagnens effekt på kriminalitetsudviklingen, på naboforholdene og på beboernes tryghedsfølelse, men vi fik aldrig noget svar! Der var mildt sagt overhovedet ingen interesse for et privat initiativ på

det præventive område. Men uanset disse fortrædeligheder fortsatte vores fortræffelige samarbejde med det lokale politi, det gør det stadig.

Nogle måneder senere præsenterede Det Kriminalpræventive Råd selv et initiativ. Man skulle have lup for at se forskel på det nye koncept og vores. Navnet var ændret til Nabo-Hjælp og farven var en anden! Der er stadig behov for at vi hjælper hinanden med se efter "fremmede" på vejen. Det er

er foreløbig opgjort til 125 i 2002 – en stigning.

Foreløbig tak til politiet. Analysen har afsløret, at de største problemer finder man i beboelsesområderne, som ligger tæt på Solrød Station. Det er jo ikke overraskende. Men der må også være andre forklaringer, for eksempel ligger boligområdet Trylleskoven i den øvre ende af belastningsskalaen, der kan banen ikke være årsagen.

Operation Nabo-overvågning



vigtigt, at vi holder øje med vores huse og biler og iagttager usædvanlige hændelser. Politiet opfordrer til, at vi melder usædvanlige hændelser. Man rykker ud på grundlag af iagttagelser. Derfor blev det besluttet på sidste generalforsamling at genoptrykke vores gule mærkat som vi opfordrer til at sætte op på synlige steder.

Til belysning af problemets omfang har Karlslunde Nærpoliti beredvilligt udarbejdet en statistik, som beskriver den kriminelle belastning af områder, der nogenlunde dækker foreningsområdet.

Antallet af indbrud i boliger og biler

Men hvad kan vi gøre selv. Hovedbudskabet må være: Lad være med at friste! Der bør ikke ligge værdier i bilen når vi forlader den. Det sker ofte, at der stjæles mobiltelefoner, kontanter, nøgler til huset fra bilen. Og så skal bilen låses! Man bør heller ikke lægge værktøj frit fremme ved et forladt hus, det gør det nemmere at smadre en rude. Læs på www.stopindbrud.dk mere udtømmende om de rigtige forholdsregler.

Bestyrelsen vender tilbage til disse problemer, men foreløbig må vi henstille at mærkaterne opsættes og at man taler med naboen om den gensidige overvågning. ■

	1999	2000	2001	Antal beboelser
Området Østre Grænsevej, Solrød Strandvej, Egevej	19	18	31	536
Området Vestre Grænsevej, Solrød Byvej, S-Banen, Solrød Strandvej	10	24	10	207
Området Ellevej – Gammel Køgevej (nord) – Solrød Strandvej	16	20	20	329
Område 4 Solrød Byvej, Cementvej, S-Banen, Solrød Strandvej	24	31	21	338

HVAD ER DIN RET OG DIN PLIGT?

Solrød Strands Grundejerforening får med mellemrum stillet spørgsmål om rettigheder og pligter i forbindelse med private fællesveje. En del medlemmer har forpligtelser i forbindelse med flere tilgrænsende veje.

Problemerne eller konflikterne opstår ofte i de gamle sommerhusområder. Under afviklingen af den seneste generalforsamling kunne bestyrelsen fornemme, at kommunen har justeret sin hidtidige opfattelse af reglerne. Vi bringer derfor en moderne udgave af reglerne, som i øvrigt vil blive lagt på foreningens hjemmeside.

I nyere områder er der som hovedregel taget stilling til spørgsmålet om private vejes vedligeholdelse i forbindelse med oprettelse af for eksempel vejlaug m.v.

I nyudstykkede områder vil kommunen stille krav om, at der på de enkelte ejendomme tinglyses pligt til at være medlem af en grundejerforening.

Man skal være opmærksom på, at der kan være tinglyst servitutter eller deklarationer, som medfører særlige rettigheder eller pligter på den enkelte ejendom, der kan også være regler for vejene. Ofte fremgår disse regler ikke af lokalplanen, men må opsøges i tingbogen, hvilket kan ske telefonisk.

Findes der ikke sådanne regler, er det tre love, der danner rammen om de regler vi skal forholde os til om vores rettigheder og pligter på vejen, nemlig

- 1.Lov nr. 670 af 19.08.1999 om private fællesveje.
- 2.Lov nr. 713 af 11.09.1997 om grundejerbidrag til offentlige veje (vejbidragslov) og

- 3.Lov nr. 714 af 11.09.1997 om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje.

Hovedreglen om vedligeholdelse af private fællesveje fremgår af privatvejslovens § 57, hvorefter det påhviler ejerne af de til en privat fællesvej grænsende ejendom, at holde vejen i en, under hensyn til færdsels art og størrelse, i god og forsvarlig stand.

Såfremt grundejere med vejret til en vej ikke kan opnå enighed om, hvorledes vedligeholdelsen skal finde sted, er vejmyndigheden beslutningsdygtig. Vejmyndigheden hos os er Solrød Kommune.

Udgifterne til vedligeholdelse fremgår af:

privatvejslovens § 62, der bestemmer, at "når istandsættelse eller vedligeholdelse af en privat fællesvej udføres som et samlet arbejde, fordeles udgifterne ved arbejdet mellem ejerne af en tilgrænsende ejendom med vejret til vejen af vejmyndigheden efter §§ 11 og 12 i lov om grundejerbidrag til offentlige veje".

Ved ændringsloven af 1985 er det bestemt, at udgiften alene skal pålægges ejerne af tilgrænsende ejendomme med vejret til vejen, jf. § 2, stk. 2. Bestemmelsen giver således i de enkelte tilfælde, hvor der ikke er tillagt naboejere vejret til vejen, mulighed for at friholde disse for udgifter til istandsættelse af vejen, eller i øvrigt om anvendelse af private bestemmelser om udgiftsfordelingen henvises spørgsmålet til domstolene, og vejmyndigheden fordeler udgifterne mellem ejerne af samtlige til vejen grænsende ejendomme.

Vejmyndigheden kan således ikke

bestemme, at en ejendom fritages for vejbidrag, da det er et spørgsmål, om ejendommen har vejret eller ej.

Vejmyndigheden kan dog bestemme, at der til nogle ejendomme skal gives en reduktion i vejbidraget i særlige tilfælde, ligesom det kan bestemmes, at en ejendom får forhøjet bidrag i særlige tilfælde.

Der er som regel næppe tvivl om, hvem der har vejret til en vej. Det følger af lovens § 2, stk. 2, at "Ved vejret forstås den ret, som den til enhver tid værende ejer af en fast ejendom har over en privat fællesvej, der tjener som færdselsareal for ejendommen".

Afklaringen af ordet vejret anvendes bl.a. til at afgrænse den kreds af grundejere, der kan protestere over, at en privat fællesvej nedlægges.

Det er altid tilrådeligt, at grundejerne opnår aftale om, hvorledes vejene skal vedligeholdes. Det er derfor også tilrådeligt, at Vejlaugene opretter en særlig fond, der årligt opsparer midler, således at disse er til stede, når nødvendigheden af et vedligeholdelsesarbejde indtræffer.

Kan der imidlertid ikke opnås enighed mellem grundejerne, bestemmer vejmyndigheden, hvorledes udgiftsfordelingen finder sted. Det er reglerne i vejbidragsloven, der herefter finder anvendelse.

Der følger heraf, at fordelingen finder sted mellem de bidragspligtige grundejere på grundlag af ejendommens facadelængde mod vejen, størrelsen af ejendommens arealer og ejendomsværdien eller eventuelt måden, hvorpå ejendommen benyttes eller må forventes benyttet. I bestemmelsen er der endvidere hjemmel for, at vejmyndigheden kan bestemme, at hjørnegrunde og andre grunde, der har facader mod mere end én vej, betaler et passende reduceret bidrag.



Det fremgår af loven om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje, at der påhviler grundejerne pligt til at rydde fællesarealer for sne snarest muligt efter snefald. Pligten omfatter endvidere, at grundejeren skal træffe foranstaltninger mod glat føre til snarest

muligt efter førets indtræden at bestrø færdselsarealerne med grus, sand el.lign.

Renholdelsespligten, der påhviler grundejeren, omfatter endvidere pligt til at fjerne ukrudt, feje asfalterede, brolagte eller flisebelagte

eller på anden måde overfladebehandlede færdselsarealer, fjerne affald, der er særligt forurennet eller til ulempe for færdsel samt at renholde grøfter, rendesten, nedløbsriste, rørgennemløb og udløbsrender for alt, der kan hindre vandets frie løb. ■

DA STORMFLODEN RAMTE SOLRØD STRAND

af Kjeld Ejdorf, Solrød Strand

Sol, sommer og et stenkast fra stranden er noget, der taler til fordel for en adresse på Solrød Strand. Med det nære naboskab til stranden har man så sagt ja til en alvorlig risiko. Det "glemmes" til daglig, for det er så længe siden, at der sidst var tale om en rigtig oversvømmelse og orkan, der hjemsøgte vore kyststrækninger.

Læseren husker sikkert orkanen den 3. december 1999. Her var tale om århundredets orkan, der nok væltede dele af Trylleskoven, men ikke indebar helt alvorlige ulykker hos os.

Med Stormfloden den 13. november 1872 taler vi om årtusindets stormflod. Den dag fejede en nordøstlig vind af orkanstyrke ind over Danmark, og drev Køge Bugts vandmasser ind over kysten i en højde af 6-8 fod ud for Solrød Strand og med maksimum på 11-12 fod i Køge. Politimesteren skrev i sin rapport: "Paa hele Jernen(stranden) fra Ølsemagle og indtil Carlstrup fandtes Jordsmonnet oprevet og kastet omkring i Bunker blandet med store Tangdynger".

Oversvømmelserne var evidente. Heldigvis boede kun få mennesker dengang ved stranden og de slap med skrækken og livet i behold og molesterede huse. Alle de bagved liggende moser og enge, der nu til dels er bebyggede i dag, lå bagefter hen som enorme indsøer.

Selv om det var hårdt nok for egnens beboere var det for intet at regne i forhold til en stranding på kysten, hvor søfolk kæmpede for livet i bølgerne. Sådan forløb vejen til enden: Da skibene den 13. november kom bragende med vinden i ryggen gennem Østersø-

beretninger. At strande var uundgåeligt. Men hellere her på en sandstrand end de frygtede klinte på Stevns. Ved strandingen blev masterne om muligt kappede, for ikke at skibene skulle vælte helt om på siden.

Ud for Solrød strandede 8 store skibe, der transporterede træ fra nordsvenske havne. Mirakuløst nok omkom ingen af søfolkene, der senere på dagen eller den følgende dag blev reddet i land.

Den strandede bark AXELS besætning tilbragte et døgn på skibet, der uafslægt blev tumlet rundt af den buldrende brænding. Tilsyneladende udramatisk heder det alligevel fra en sømand ombord: Natten tilbragte vi alle i Kahytten, hvor vi fordrev Tiden med at koge Kaffe paa Kaminen. I virkeligheden var det kun dér, søfolkene ikke var i akut livsfare, så længe skibet ikke blev splittet ad.

Bark AXEL af Tønsberg afsejlede den 25. oktober fra Herønsand med Dieppe som destination og med fuld trælast ombord.

Katastrofen ramte også de norske barker HERMOD og AXEL, brigkerne EIDEREN, SAGA og SOMMEREN, samt sluppen MARTHA. Desuden strandede den svenske



en, forsøgte kaptajnerne at dreje skibene i læ bag Skanør eller ankre til søs. Ofte sprængtes ankerkæderne eller skibene drev med slæbende ankre. Sejlene blev revet i laser, og skibene drev nu hjælpeløst tværs over Køge Bugt. Så gjaldt det om at redde liv og gods hed det sig bagefter i kaptajnernes

bark GEORGE EDWARD og den engelske bark PRINCESS. Barkski-bene havde sædvanligvis en besætning på 10-12 mand, og lidt færre på de mindre skibe. I lokalhistorien omtales ligeledes den norske bark VULCAN, men barken strandede på det nordlige Ølsemagle Strand. På denne ene dag strandede ca. 250 skibe fra fuldrigere til dæksbåde. Det blev Danmarks største strandingskatastrofe.

Søfolkene fra skibene blev af de lokale myndigheder indkvarteret rundt om på gårdene. Ifølge en lokal erindring skulle en norsk kaptajn ha' boet hele vinteren på Jernvejsgården, mens mange andre kaptajner fik husly på Skillingskroen, der lå hvor Skensved Å danner skellet mellem Solrød og Køge.

Den enes død den andens brød siger man. Last af fyrreplanker, rigning og inventar blev bjerget i land og gav en masse arbejde for beboerne på egnen. De syntes det var sjovere at få sig en tjans på stranden end at passe den daglige trummerum, forfornemmer man i de lokalhistoriske erindringer. Alt gods fra skibene blev samlet og sat til salg på strandingsauktioner gennem mange måneder, og i mens arbejdede fiskere og bjergningsentrepriser på at trække skibene fri af kysten til efterfølgende reparationer. Det var et arbejde der tog sin tid.

For et flertal af skibene lykkedes det at komme fri. På Karlstrup Strand blev GEORGE EDWARD og PRINCESS formodentlig tilbage. På Jersie Strand blev bark AXEL ligeledes. De andre kom med sikkerhed ud igen.

Jeg har fundet en lille historie om badelivet og vrage i 1890'erne på Solrød Strand af C.C. Jensen: "I 90'erne var der intet badeliv. Vi

var nogle faa Unge fra Havdrup Station, som cyklede derud nogle Gange hver Sommer, men vi saa aldrig andre Badende. Der laa dengang og ligger vel endnu – et gammelt forlist Skib et stykke ude i Stranden. Jeg har engang været derude og gaaet rundt paa Skibets Jernskrog". Om vraget har noget til fælles med stormfloden vides desværre ikke.

Stormfloden spøjte længe, og her følger et lille link til glæde for alle entusiaster af en smuk og trafik-sikker Solrød Strandvej. På planlægningsstadiet trådte vejen sine barnesko i en Kommission under Ministeriet for offentlige Arbejder, hvor medlemmerne i 1918-22 syslede med den nye strandvej fra Friheden til Køge. For at de vejfarende kunne nyde "fri Udsigt over



Den danske brig JANET af Kastrup. Men i 1872 hed briggen SOMMEREN af Grimstad, og strandede med en 10 mands besætning på Jersie Strand. På en strandingsauktion blev SOMMEREN solgt til Oscar Petersen i Kastrup og omdøbt til JANET. Skibet blev kondemneret i 1910.

Med tak for lån til www.fineartemporium.com

Søen" mest muligt, gik et flertal ind for at strandvejen skulle ligge ud til vandet. Et enkelt medlem, underdirektør og ingeniør Barfoed, udgjorde mindretallet og manede til besindelse imod at føre vejen langs vandkanten. For at anskueliggøre flertallets mangel på sund fornuft benyttede Barfoed sig af sin viden om stormfloden i 1872. Bølgesprøjtet mod Mosede Klint kunne ses – mil inde i landet! En vej foran klinten ville derfor være ren galimatias.

En engelsk fajancetallerken hen-slæbte længe sin tilværelse i en hønsegård på et husmandssted ved Tåstrupvejen, men kom senere til ære og værdighed. En dag var konen syg, og så måtte æggemanden selv ud og hente æggene i hønsegården. Dér fik Rud Nielsen øje på en interessant tallerken, som hønsene drak vand af. Husmandskonen forklarede, at den stammede fra et engelsk skib fra stormfloden. Kun ved at tilbyde en ny tallerken til konens hønsegård, kunne æggemanden bytte lige over og få et "klenodie" fra stormfloden. Den engelske tallerken kom siden til at pryde stuevæggen hos Rud Nielsen.

Køge Museum har et par steder på kysten, bl.a. i Jersie Strandpark opsat informationsskilte. Museet formoder, at skibsvragene herude kunne stamme fra stormfloden i 1872. Nu er det så uheldigt, at der både før og efter stormfloden strandede skibe. I hvert fald kan de 3 vrag ud for Staunings Ø ikke alle være fra 1872. Det er jeg nogenlunde overbevist om. Ved "Den lille Stormflod 1875" strandede en halv snes skibe i Køge Bugt. Svitzer var i 1876 ude på vore kanter for at uskadeliggøre nogle vrag.

Køge Bugt har desværre ingen éntydig facitliste for de gamle vrag. Det skal åbenbart ikke være for let at afkode fortidens tragiske strandinger.

Med Danmarks Meteorologiske Instituts fornemmelse for stormfloder på vore breddegrader vil det ifølge deres "statistik" vare endnu 870 år, før Solrød Strand udsættes for en lignende naturkatastrofe. Lad os håbe naturen retter sig derefter.

Olieudslip fra en forældet tank forurener jorden og kan sive ned til grundvandet. Det skal derfor sikres, at forældede olietanke er tømt og afblændet, så der ikke er risiko for udsivning. Her kan du læse om, hvilke tanke, der fortsat kan bruges, og hvilke der skal sløjfes for at undgå olieudslip. Endvidere orienteres der om de nye regler, der træder i kraft fra 1. januar 2003.

- Er din olietank nedgravet, gå til punkt A.
- Er din olietank overjordisk, gå til punkt B.
- Er din olietank taget ud af brug ved installation af fjernvarme eller naturgas, gå til punkt C.

A) For at tjekke om din nedgravede olietank er lovlig:

- Skal du sikre dig, at det er en olietank med attest, og ikke en kugleformet polyethylentank af mærket Ajva-plast A/S. Så er tanken, som hovedregel, lovlig. Kommunen skal have 2 eksemplarer af tankattesten.
- Du skal, som hovedregel, tage tanken ud af brug og afblænde den, hvis det er en olietank fra før 1. april 1970 uden attest.
- Du skal afblænde tanken ifølge reglerne for afblænding, som beskrevet nedenfor, hvis det er en kugleformet polyethylentank af mærket Ajvaplast A/S. Tanken skal afblændes senest 20 år efter nedgravning.

B) For at tjekke om din overjordiske olietank er lovlig:

- Skal du sikre dig, at den er leveret med tankattest i 3 eksemplarer hvoraf kommunen har de 2. Dette hvis den er opstillet/taget i brug efter 1981.
- Den er lovlig hvis den i øvrigt overholder reglerne for afstandskrav, hvis det er en tank med attest.
- Du skal afblænde tanken ifølge kommunens regler, som

beskrevet nedenfor, hvis du har en overjordisk tank uden tankattest som er opstillet/taget i brug efter 1. januar 1981.

C) Ved installation af fjernvarme eller naturgas:

- Skal du sikre dig, at din olietank bliver afblændet ifølge reglerne for afblænding som beskrevet nedenfor. Er det en overjordisk tank skal den bortskaffes.

Krav fra 1. januar 2003

Olietanke er det typisk indrettet sådan, at der er 2 rør der forbinder

kommunen. Blanketten udfyldes, underskrives og returneres før arbejdet udføres.

2. Tøm tanken fuldstændigt, gerne af flere gange, inden afblænding.
3. Udfyld den erklæring du får fra kommunen. Erklæringen skal være underskrevet af både ejeren og den der har udført arbejdet. Fremsend denne til kommunen.
4. Afprop påfyldningsstudsens på tanken eller som absolut minimum afblændes den 10 cm under terræn med en slutmuffe.

**Er din olietank lovlig
og overholder den
de nye regler,
der træder i kraft
fra 1. januar 2003?**

tanken med fyret, i det ene løber olien til fyret, det andet er et returrør for den olie der ikke er blevet brugt. Det er ofte fra returrøret, der sker udsivning.

Selvom din olietank p.t. opfylder gældende krav, har Miljøministeriet stillet nye krav til installationerne. Kravene er:

- Alle tanke skal have afmonteret et eventuelt returrør,
- Alle overjordiske tanke skal have monteret en overfyldningsalarm.

Disse krav gælder alle tanke både ældre som nyetablerede. Kravene skal være opfyldt senest 1. januar 2003.

**Kommunens regler for
afblænding af olietanke**

For at afblænde din olietank efter gældende regler i kommunen, skal du:

1. Få en anmeldelsesblanket fra

5. Afblænd udluftningsstudsens minimum 10 cm under terræn eller fjern den helt.

6. Fjern et eventuelt betonrør omkring påfyldningsstudsens til minimum 10 cm under terræn.

7. Rekvirer tilsyn hos kommunen på tlf. 56 14 77 11. Der skal føres tilsyn med afblændingen, inden der dækkes til igen.

8. Når papirerne er modtaget af kommunen, arbejdet er fuldført og der er ført tilsyn, afsluttes sagen. Det vil sige, at der sendes en færdigmelding til grundejeren, og BBR-registret opdateres.

Reglerne nævnt i artiklen er udformet i henhold til Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse nr. 829 af 24. oktober 1999.

Har du spørgsmål, er du velkommen til at kontakte kommunen.

Solrød Strands Grundejerforening er kommet på nettet.
Adresse er www.ssgsolrod.dk.

På hjemmesiden vil bestyrelsen løbende orientere om foreningens arbejde og om de vilkår og rammer vi som grundejere har for at udnytte lokalplanerne. Formålet med hjemmesiden er at udvide medlemmernes muligheder, både for kendskab til de gældende regler og for løbende at følge med i foreningens arbejde.

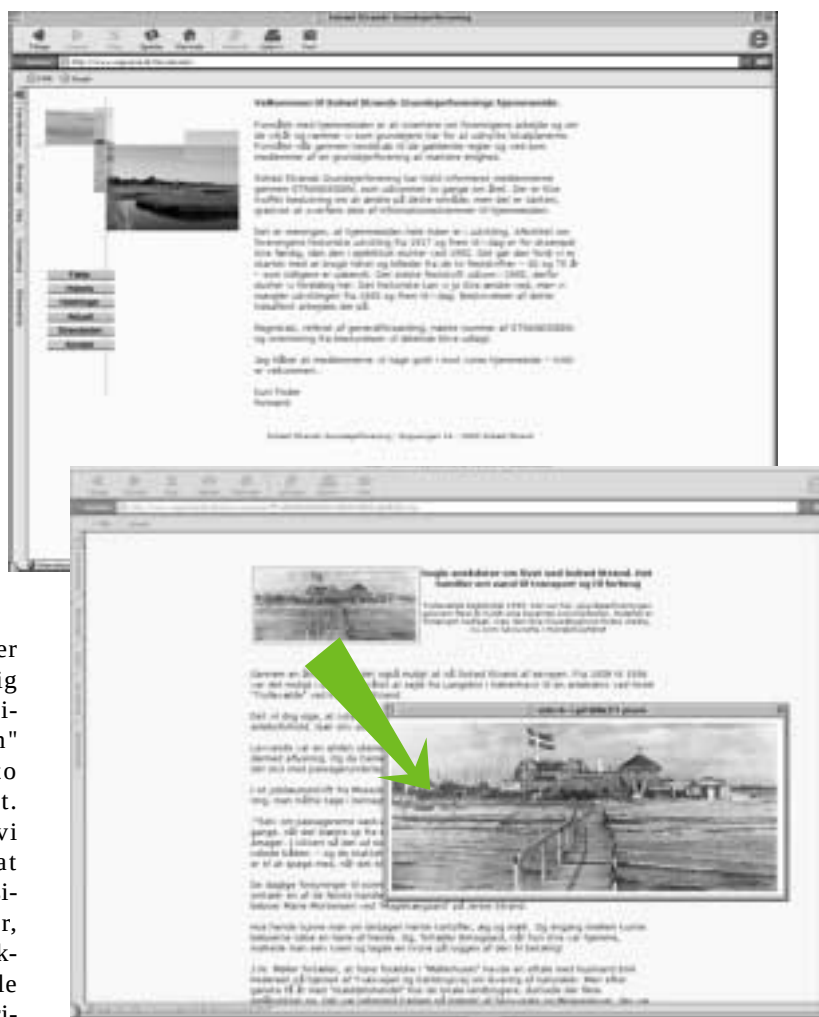
Solrød Strands Grundejerforening har hidtil kun haft mulighed for at informere vores ca. 1.500 medlemmer skriftligt, nemlig gennem Strandsiden, som "kun" udkommer to gange om året. Foreløbig har vi ikke tænkt os at ændre på Strandsidens udgivelser, for med bladet sikrer vi os, at alle medlemmer er orienteret om for-

Det er meningen, at hjemmesiden hele tiden er i udvikling. Afsnittet om foreningens historiske udvikling fra 1917 og frem til i dag er for eksempel ikke færdig, idet det i øjeblikket slutter ved 1992. Det gør det, fordi vi er startet med at bruge tekst og billeder fra de to festskrifter – 50 og 75 år – som tidligere er udsendt. Det sidste fest-

små når man læser teksten. Det er de, fordi det ville tage for lang tid at hente siderne, hvis billederne var større. Hvis man vil se et billede mere detaljeret, klikker man bare på det, så kommer der en større udgave. En del af billederne har vi lånt på Solrød Lokalarkiv, som atter en gang fandt de gamle billeder frem fra arkivet. Resten af billederne har vi skannet fra jubilæumsskriftet.

Afsnittene "Holdninger", "Aktuelt" og "Strandsiden" vil ændre sig løbende. I disse afsnit vil man finde oplysninger om en del af de emner, som foreningen arbejder med, herunder indkaldelse til den årlige generalforsamling og referatet fra generalforsamlingen. Afsnittet "Strandsiden" vil indeholde artikler fra foreningens blad. Indkaldelsen til den årlige generalforsamling vil selvfølgelig også stadig komme i bladet.

Herudover er der nogle afsnit, som ikke ændres så tit. Det er valgene under overskriften "Fakta". Her finder man



Med et klik på billederne får man en større udgave.

WWW.SSGSOLROD.DK

eningens arbejde i den udstrækning det er muligt i et foreningsblad. Vi forventer ikke, at alle foreningens medlemmer har adgang til Internettet, så derfor er foreningens informationsstrategi foreløbig tosporet: Papir og elektronik.

skrift udkom i 1992, derfor slutter det historiske afsnit foreløbig her. Det historiske kan vi jo ikke ændre ved, men vi mangler udviklingen fra 1992 og frem til i dag. Vi arbejder i øjeblikket på beskrivelsen af dette tidsafsnit.

Billederne i det historiske afsnit er

navn, adresse mm. på foreningens bestyrelsesmedlemmer, foreningens love, det sidste regnskab, foreningens område mm.

Vi håber, at medlemmerne vil tage godt imod hjemmesiden. Kommentarer og gode ideer er meget velkomne.

Reklamens magt er underfuld...

*...vis dig mod den ej trodsig
vil du have posen fuld af guld
gå blot til Monterossi...*

Sådan begynder et gammelt reklameslogan. Meget tyder på, at der er noget om snakken.

Et aktuelt eksempel kan ses på Solrød Strandvej, hvor nye busstoppesteder har afløst gamle ruinprægede jernkonstruktioner i

mange kommuner har indgået med reklame- og byudstyrsfirmaet AFA JCDecaux. Dette firma har gennem årene udviklet et stadig mere omfattende og sofistikeret produkt, som i bund og grund har forbedret det offentlige byudstyr. Aftalen mellem en kommune og firmaet kan gå ud på, at man opstiller og vedligeholder for eksempel buslæ, affaldscontainere, bænke m.m. mod at få retten

til at opsætte reklamer og indkassere reklameindtægten.

Der skal ikke indvindes noget mod denne form for samarbejde så længe det ikke er reklamerne, der styrer den måde, hvorpå det offentlige ønsker at udforme og møblere det offentlige byrum.

Der er meget, der tyder på, at det lige præcis er reklamemulighederne, der har fremtvunget den meget uheldige løsning ved busstoppestederne på Strandvejen. Det er klart, at reklamer placeret på tværs af køreretningen ses af flere trafikanter end, hvis de opstilles parallelt med køreretningen, men når det betyder, at færdselssikkerheden for gående og cyklende nedsættes markant på grund af en marginalt større reklameværdi, må der protesteres. Det kan ikke være rigtigt, at man skal træde til side for en ølreklame. Solrød Strands Grundejerforening vil derfor gerne have oplyst, om det er kommunen, HT (HUR), eller Roskilde Amt som Solrød Strandvej jo hører under, der har truffet det uheldige valg. Vi vil samtidig opfordre til, at beslutningen gøres om, og at man i stedet anvender den smalle model. ■



forskellige modeller. Fornyelsen er tiltrængt og et fint follow-up på fornyelsen af strandvejen.

Men – og der er et men – hvorfor har man valgt et busstop man ikke kan passere uden at tage cykelstien i brug? Hvem har valgt denne model når der et andet sted i kommunen, nemlig ved Solrød busstation, er en smallere model, som ville egne sig fortrinligt ved Strandvejen?

Det paradoksale er, at der ved busperronerne ved stationen er god plads til at anvende den brede "Strandvejsmodel". Svaret skal sikkert findes i det samarbejde



Af fhv. overbibliotekar,
leder af Solrød Lokalkiv, John Møller

STRANDSIDEN fortsætter serien om tidligere tiders liv på Solrød Strand.

Vi stiftede i sidste nummer bekendtskab med grosserer Groot, der i 1911 byggede det første sommerhus ved Solrød Strand og i løbet af de næste år opbyggede en koloni af sommerhuse til udlejning. Han gjorde mange mennes-

Kontrakten nævner også de mest påtrængende opgaver: "Der opføres en Bro over Aaen, som løber over den erhvervede Grund. Efter nærmere Overenskomst beplantes en del af Arealet, og opføres der en eller flere Træpavilloner til Udlejning".

Bestemmelsen om broen kan måske forekomme uforståelig i dag, for der løber da ikke en å tværs over Gyvelvej? Nej, men det gjorde der dengang, hvor Solrød Bæk løb

relse samt køkkeninventar, og at der er gravet en brønd.

Moderne bekvemmeligheder

Primitiv sommerferie har sin egen charme, men man skal ikke kimse af moderne bekvemmeligheder!

Elektricitet fik man godt nok først lagt ind 1944, men allerede 1933 overvejer man et godt tilbud fra Sydøst-sjælland. Men et WC kan man ikke undvære. Stiføringen

DELTE INTERESSER

ker glade ved at give dem muligheden for at komme i nærheden af naturen, stranden og vandet, men hvordan så andre på sagen? Sommerhusejerne havde jo strandret, og den havde de sjældent lyst til at dele med andre!

I Havdrup Stationsby var der bekymring for, at kysten ved Køge bugt – ligesom nord for København – i løbet af nogle år ville være helt i private villaejeres besiddelse og dermed blive spærret for "det almene publikum". Den 7. oktober 1912 dannede en halv snes fremsynede mænd derfor "Interessentskabet Strandly" for "ved erhvervelse af Jord at faa Adgang ud til Stranden, eventuelt tillige at opføre en eller flere Pavilloner paa den erhvervede Jord til Udlejning". Man lånte 3.000 kr. i Køge Bank og købte to parceller for 1.000 kr. for hver. Det drejede sig om de daværende matr.nr. 54b og 55b ved Gyvelvej, der 1934 blev sammenlagt som matr.nr. 54b.

Allerede den gang var man opmærksom på, at området ikke måtte udvikle sig til det rene Klondyke, for selv om interessenterne havde ret til at opføre træpavilloner til eget brug på den erhvervede jord, skulle "Pavillonernes Beliggenhed, Størrelse og Udseende først være godkendt af Bestyrelsen", som der står i interessentskabskontrakten.



Broen ud for Gyvelvej, Solrød Strand. 1926

et stykke langs kysten og først fandt ud i bugten syd for Gøgevej.

1913 har stået i arbejdets tegn. På generalforsamlingen i starten af 1914 kan formanden med tilfredshed berette, at der er sat 6.500 planter (mest forskellige nåletræer), at "Villa Strandly" er blevet rejst og monteret med nødvendige møbler i stue og sovevæ-

må naturligvis ikke genere mere end nødvendigt, og det må helst ikke misbruges af uvedkommende! Det bliver sammenbygget med villa "Bølgesang", og det besluttes at sætte dør i selve plankeværket og aflåse det. "Nøglen anbringes et Sted, som Selskabets Medlemmer er klar over". Så er problemet med misbruget forhåbentlig klaret! Vand får man i 1934, hvor man tilslutter sig det nyetablerede vandværk og indlægger vand i "Strandly".

Hvordan med finansieringen?

Med den normale driftsfase melder de store og små praktiske – og økonomiske – spørgsmål sig: "Strandly" skal vedligeholdes og forbedres, broen over åen skal repareres, Solrød Strands Grundejerforening vil gerne have et bidrag til istandsættelse af Mosevej (130 kr. er for meget, og det overlades til bestyrelsen at forhandle om et lavere beløb!), kommuneskat, amtstueskat, brandforsikring, renter og afdrag til Køge Bank. Udgifter, udgifter, udgifter! Hvor kommer pengene fra?

Som udgangspunkt betaler alle interessenter et årligt bidrag, men allerede fra 1918 får man balance i regnskabet gennem lejeindtægter fra "Strandly", stadelejer, afgift for iskiosk, udleje af parkeringsplads, vandafgift og ikke mindst frasalg.

I løbet af 1930'erne dukker der med mellemrum udbetalinger til medlemmerne op i regnskabet, og ved opløsningen af selskabet er der en pæn sum til hver.

Skal vi købe – eller sælge?

Bortset fra nogle tanker i 1916 om at udvide med en tilgrænsende parcel, hvad der ikke bliver til noget, drejer de fleste af bestyrelsens større sager sig om salg.

Der fraskilles 2 parceller i 1920, og tanken om at fordele arealet med en parcel til hver af de 10 interessenter + en fælles grund vendes på generalforsamlingen i 1929. Spørgsmålet udskydes imidlertid, da der mangler mange af interessenterne. "Derefter blev der serveret Kaffe med Flødeskumskage, efter en del Diskussion hævedes Generalforsamlingen." De danske foreningstraditioner har dybe rødder! Spørgsmålet dukker op igen 1931, men under indtryk af den påtænkte vej mellem København og Køge vedtager man at se tiden an. Priserne kunne jo tænkes at stige!

I 1931 køber grosserer Alfred Andersen, Hellestrup, en grund midt på arealet, og 1932 er der tre private husejere på Gyvelvej. I 1936 er tallet steget til 6, og i 1944 har "strandly" fået selskab af 9 private ejere.

"Amtets grund"

20. februar 1933 opmåler bestyrelsen selskabets areal vest for den påtænkte nye Solrød Strandvej uden vej til 27 m bredde og 67 m længde, i alt 1809 m². Man er enige om at arealet ikke bør udstykkes, men ved eventuelt salg sælges samlet og prisen bør sættes til 5 kr./m². Den nye vej vil naturligvis give øget trafik- og handelsmuligheder! – og det smitter af på, hvad man vil tage for grundene. Mod øst regner man den første grund fra vejen til forretning, der derfor kan

sættes til 7,50 kr./m², den anden grund 5,00 kr./m², tredje grund 3,75 kr./m² og fjerde grund 3,25 kr./m².

Senere bliver det jo mere attraktivt at bo ved vandet, og i dag er kvadratmeterprisen 570 kr. den samme på hele Gyvelvej.

Alle disse strandgæster!

Selv om selskabet var startet i selv-



Brødrehvile, Gyvelvej 24, Solrød Strand ejet af I/S Strandly. 1946

forsvar mod de private villaejere, der forsvarede deres strandret, var man heller ikke selv interesseret i for mange gæster. I 1932 føler man sig nødt til at indhegne en del af grunden fra "Villa Strandly" mod nord og langs med sagfører Sotrups areal mod syd "for at udelukke den stærke Trafik af Besøgende ved Stranden". Og det har åbenbart været et alvorligt problem, for allerede året efter bliver der på foranledning af sommerens lejer af "Villa Strandly" afspærret "fra Gravesens grund og ned til Villa Strandly for at holde uvedkommende borte fra grunden".

Det vides ikke, om der har været opsat skilte, men i 1939 vedtager

man at "istandsætte de to bomme som står for oven og for neden af vejen der fører til stranden", så signalet har været tydeligt nok!

Men alt har en ende

I 1946 synger interessentskabet på sidste vers. "Villa Strandly" sælges som det sidste hus for 10.500 kr., og de to sidste grunde går for i alt 13.600 kr.

Man kan mærke et stænk af vemod i referatet fra den afsluttende generalforsamling den 24. april 1947, hvor man fordeler de resterende midler og slutter med "... fælles Kaffe bord og lidt Samtale om Selskabets Interesse og Glæde over de mange Aars Forløb, da alle kom til Stranden for at nyde Sommerens Glæder langs Køge Bugt, som fra først af var beregnet og som i rigt Maal slog til. Yngre Slægter af Selskabets Børn vil nu paa den sidste og yderste Grund leve videre i samme Interesse".

Prolog

Hovedkilden til ovenstående historie er selskabets officielle forhandlingsprotokol, og den er derfor summarisk og præget af facts. Det må dog ikke overskygge, at man har haft utrolig mange gode timer på stranden

sammen med familie og venner, hvad der også skinner igennem i den tørre tekst mange steder.

Lad os slutte med følgende fra 7. juli 1943, hvor der planlægges en tur til stranden, såfremt der er tilslutning, og der kan fås en bil til dem, der ikke kan cykle: "Der medbringes selv Mad, Kaffe og Drikkevarer, samt nogle gode store Cigarer". Kan man ikke ligefrem se selskabet for sig?

PS.

Når denne artikel bringes på dette sted, bør det nok nævnes, at bestyrelsen i 1945 vedtager at støtte grundejerforeningens blad "Solrød Strand" med 10 kr!

Trafikplan 2003 fra HUR "Hvilken trafik vil vi have i Hovedstadsregionen". Debatoplæg fra Vejdirektoratet vedrørende den planlagte udvidelse af Køge Bugt Motorvejen. Nye meldinger fra Folketinget om udbygning af banen København-Ringsted ... Fortsatte undersøgelser om en fast forbindelse over Femern Bælt m.m.

Som det ses, så skorter det ikke på udmeldinger fra de offentlige myndigheder om det fremtidige trafikmiljø i hovedstadsregionen. En stor del af de trafikale problemer i regionen skabes fordi hovedparten af regionens 1,5 mill. indbyggere hver dag rejser til og fra arbejde, fra bolig til fritidsaktiviteter, på familiebesøg o.s.v. Også trafik fra resten af landet og fra

om trafikplan 2003 skrev vi blandt andet følgende:

"Det er grundejerforeningens principielle opfattelse, at de virkemidler, som i forbindelse med trafikplanlægning skal føre frem til forbedrede trafikforhold må tage udgangspunkt i løsningen af den kollektive trafiks problemer. Forudsætningen for overhovedet at forbedre trafikforholdene er efter grundejerforeningens opfattelse, en opgradering af den kollektive trafik således at det kollektive tilbud fremstår som et iøjnefaldende kvalitetsmæssigt alternativ. En opgradering af det kollektive trafiktilbud skal efter grundejerforeningens opfattelse indeholde flere togafgange på S-togsnettet, tog til tiden, omgående og præcis

nedbrudt S-tog kan lamme hele trafikken på linien – i særlige tilfælde med følger også for andre linier. En udbygning af skinnenettet på boulevardbanen bør primært udnyttes til fremføring af S-tog.

For det regionale banenet er det grundejerforeningens opfattelse, at man på samme måde som nævnt ovenfor bør "forkæle" passagererne for derved at opnå den størst mulige interesse for at anvende den kollektive trafik.

Anlæg af nye baner bør kun ske på en sådan måde, at man undgår miljøbelastende anlæg. Jævnfør bemærkningerne i indledningen så bør der ikke anlægges ny linieføring, som belaster boligmiljøerne i bysamfundene i Køge Bugt regionen. Etablering af en ny bane fra København til Ringsted via Køge bør ske på en sådan måde, at ingen af strandbyerne i Køge Bugt regionen belastes miljømæssigt. Solrød Strands Grundejerforening må på det skarpeste fraråde, at gennemfører den planlagte "nybygningsløsning", idet den linieføring netop ikke tager hensyn til bydannelse i Køge Bugt regionen.

Hvis motorvejsnettet i Københavnsregionen skal udbygges bør det udelukkende ske hvor den internationale og nationale trafik

udlandet påvirker hovedstadsregionens trafikbillede, der også præges af aktiviteter fra hundrede tusinder af arbejdspladser.

Jo tættere trafikstrømmene kommer Københavns tæt bebyggede område jo mindre plads bliver der til at forbedre og udbygge trafiknettet, såvel det kollektive som det individuelle.

Solrød Strands Grundejerforening har med stor energi kastet sig ud i de mange trafikdebatter og har sendt stribevis af indlæg, breve og udtalelser frem i forbindelse med høringer om udvidelser af jernbanenettet og forbedringer af motorvejsnettet.

Da Hovedstadens Udviklingsråd i forsommeren indbød til høring

information om uregelmæssigheder, øget komfort i S-togene – i sær i togene på de længere strækninger, flere gennemgående S-tog samt en fornuftig korrespondance mellem tog og busser således at ventetider undgås i videst muligt omfang. Endelig bør der være mulighed for, at S-tog kan "overhale" hinanden, således at man kan undgå de situationer, hvor et



Højhastighedstog som skal køre på den nye bane

tilsiger det. Det vil efter grundejerforeningens opfattelse betyde at udbygningen af Køge Bugt Motor-

Trafikplaner ad libitum

vejen skal have den højeste prioritet – såvel bevillingsmæssigt som tidspunktet for udførelsen. Efter grundejerforeningens opfattelse er motorvejen, der er Danmarks mest befærdede motorvej, ikke udbygget parallelt med den stigende trafikintensitet som man har været vidende om ville komme blandt andet som følge af åbningen af to broforbindelser. Som følge af etableringen af et stort transportcenter i Ølby bør det nuværende udvidelsesprojekt for Køge Bugt Motorvejen forlænges til Solrød syd eller Ølby.

Det skal i øvrigt bemærkes, at udbygningen af motorvejsnettet er en samfundsøkonomisk og miljømæssig dårlig investering. Det gælder især en udbygning af Helsingør- og Hillerødmotorvejene, som primært vil tjene behovet for lokale bolig- og arbejdsstedsrejser. De strækninger af motorvejsnettet som udbygges bør kun ske med støjdæmpende asfaltbelægning og anlæg af støjvolde.”

Vi får en ny jernbane!

I brevet til Hovedstadens Udviklingsråd om Trafikplan 2003 tager vi kraftigt afstand fra den planlagte nybygningsløsning for en jernbane fra København til Ringsted via Køge. På trods af massive protester fra Køge Bugt kommunerne og alle grundejerforeninger m.m. i forbindelse med den store jernbanehøring i 1998 har Folketinget i 2001 besluttet, at den linieføring som betegnes som “Nybygningsløsningen” skal nyde fremme.

I lov om ændring af lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted står der i §1:

“Trafikministeren bemyndiges til at undersøge og projektere de nødvendige anlæg med henblik på udvidelse af jernbanekapaciteten København-Ringsted ved:

1. Etablering af S-togsdrift mellem København og Roskilde og mellem Kastrup og Roskilde.

2. Etablering af ekstra jernbanespor mellem Hvidovre og Høje Tåstrup.

3. Anlæg af en ny jernbanestrækning København – Køge – Ringsted.”

I lovforslagets almindelige bemærkninger står der blandt andet at:

“”Nybygningsløsningen” indebærer de største samfundsøkonomiske fordele. Det skyldes primært, at denne løsning åbner for betjeningen af byområder, som ikke

føres klods op af Køge Bugt Motorvejen med støj og visuel forurening til følge. Det spørgsmål der melder sig når man ser denne massive transportkorridor er om det ville være en fordel at flytte banetraceet længere mod vest til placering i den transportkorridor som et tidligere regionplanforslag har fastlagt. Det er der hvor den nuværende 400 kw elledning føres gennem landskabet. Det ville givet være bedre for den sydlige del af Køge Bugt-området.

“Nybygningsløsningen” er under alle omstændigheder et kæmpe-



Godstog som skal køre på den nye bane

hidtil har været fjerntogsbetjent, og indebærer hurtigere rejsetider end de to andre løsninger.”

Det er jo en fantastisk begrundelse, at hovedårsagen til valg af “Nybygningsløsningen” er at der åbnes for betjening af byområder, som ikke tidligere har været fjerntogsbetjent. Det drejer sig om den nordlige del af Køge og muligvis en station i Ishøj. Resten af Køge Bugt-området får ingen glæde – kun problemer af en ny bane.

Kan banen få en anden linieføring?

Det forslag som Trafikministeriet arbejder videre med er en bane der

problem for kommunerne omkring “den grønne kile” eller Vallenbækkilen som ligger mellem Holbækmotorvejen og Køge Bugt Motorvejen. Dette smalle, knap en kilometer brede grønne slip mellem tæt bebyggede og tæt trafikerede byområder er vestegnens sidste store sammenhængende grønne område. Det vil være en skandale, hvis der føres en jernbane gennem dette område. Alene af den årsag bør “Nybygningsløsningen” tages af bordet.

Af Cheføkonom Jens Christian Nielsen
BRF-Kredit

Det nye er, at de højeste prisstigninger ses uden for hovedstaden. For hovedstadsområdet forventer vi stort set uændrede til svagt stigende priser. Samme forventning

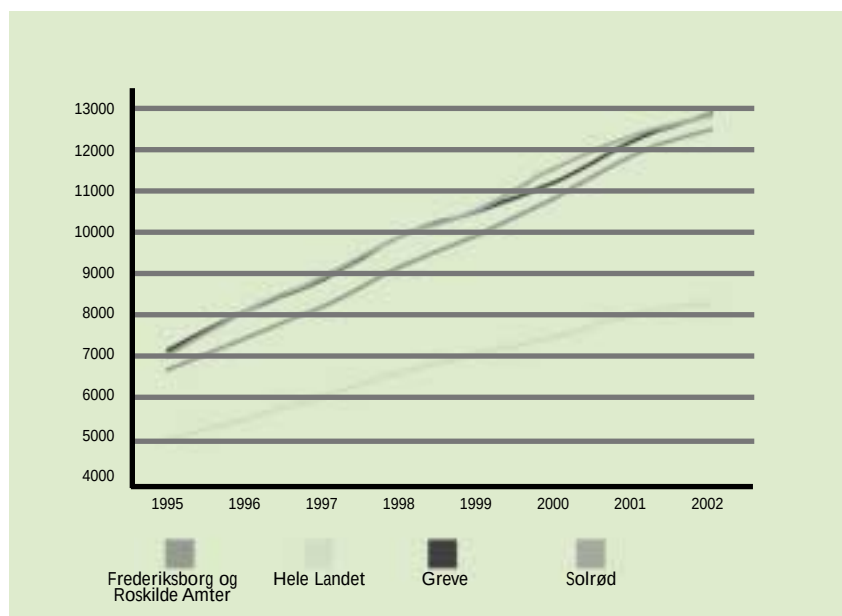
STRANDSIDEN fortsætter vurderingen af huspriserne i vores område

I størstedelen af landet har priserne på parcelhuse været stigende i perioden 1995-2002, herunder også i Greve og Solrød Strand. Med prisstigninger på henholdsvis 84% og 89% fra 1995 til 2002 har prisudviklingen været fordelagtig for kommunerne Greve og Solrød Strand set i forhold til landsgennemsnittet. På landsplan er priserne nemlig kun steget med 68% fra 1995 til 2002.

Med hensyn til priser følges de to kommuner, Greve og Solrød Strand, meget pænt ad. I en periode lå Solrød Strand en smule over Greve, men prisforskellene synes nu at være udjævnet.

Udsigterne for samfundsøkonomien har i en længere periode været magre, og det forventede opsving er flere gange blevet udskudt. På trods af dette har der på landsplan også i det seneste kvartal været en stigning i boligpriserne. Dette tyder på et sundt og stabilt boligmarked, som understøttes af det lave renteniveau. Renten forventes inden for det næste halve års tid at forblive på et lavt niveau.

Priserne stiger fortsat i Solrød Strand



Bestyrelsens adresser:

Formand
Kurt Poder
Ventegodtsvej 4
Tlf. 5614 1171
poder@os.dk

Næstformand
Lars Nielsen
Birkevej 21
Tlf. 5614 1886

Sekretær
Birger Fiala
Spættevej 20
Tlf. 5614 1423

Kasserer
Hans Erik Andersen
Egevej 23
Tlf. 5614 3200

Poul Pangø
Lundehusvænget 9
Tlf. 5614 0071

Keld Wohlert
Solrød Strandvej 42A
Tlf. 5614 2246

Preben Larsen
Vestre Groottsvej 12
Tlf. 5614 28 48

Forretningsfører
Finn Jensen,
Solrød Vandværk
Engvangen 14
Tlf. 5614 0193

Revisor Leif Dræby
Lundehusvænget 2
Tlf. 5614 4034

Revisorsuppleant
Kim Olsen
Pilevej 3
Tlf. 5614 33 35