



Indhold

LEDER:

Nedtur for medbestemmelse og demokrati

Side 1+14

BORGMESTERENS HJØRNE

Af Niels Hörup

Side 2-3

FREMTIDENS TRAFIKALE DANMARK I 2030

Side 4-7

Side 8-9

BESKYTTELSE AF NATUROMRÅDER I SOLRØD KOMMUNE

SIG NAVNET - TANGVEJ

Side 10

ROSKILDE LUFTHAVN DROPPER UDVIDELSE

Side 11

BADEBRO VED SOLRØD STRANDPARK

Side 12

LOKALPLAN FOR STRANDVEJEN VEDTAGET

Side 13

OPSLAGSTAVLEN

Side 15

INDKALDELSE TIL GENERAL- FORSAMLING

Side 16

NEDTUR FOR MEDBESTEM- MELSE OG DEMOKRATI



Firemileskoven og Karlslunde Skov - Jernbane eller skovsti

Af Lars Nielsen

Infrastrukturkommissionen har lige barslet med en rapport om fremtidens trafikale Danmark. Men de sidste ugers politiske udmeldinger – ikke om rapporten – men om et af de trafik anlæg, der i lang tid har været debatteret, nemlig jernbaneforbindelsen mellem København og Ringsted, har betydet at Solrød Strands Grundejerforening fuldstændigt har flyttet focus fra rapporten.

Den nye trafikminister er

Hvad er det da der er sket? Der er sket det, at den nye konservative trafikminister Carina Christensen – den tredje på seks måneder – som en af sine første embedshandlinger har meldt ud, at det ikke er nødvendigt at gennemføre en VVM høring af 5.spor-modellen. Det er den ene af de to løsningsmodeller, der er opstillet for at belyse, hvorledes kapaciteten

kan forbedres på ovennævnte bane-strækning. Den anden model er som bekendt den af os frygtede nye bane langs Køge Bugt.

Vi kan kun tage ministerens udmelding som udtryk for, at det er besluttet, at det er anlæg af en ny bane langs Køge Bugt, der skal løse kapacitetsproblemerne.

...utroværdig

Efter vor opfattelse må ministeren hermed betragtes som dybt utroværdig. Det har flere gange været slået fast, blandt andre af Henriette Kjær fra samme politiske parti, at der skulle gennemføres en VVM undersøgelse af begge forslag. Der foreligger da også en folketingsbeslutning herom.

De politiske udmeldinger kan kun tolkes som forsøg på at undgå indblanding fra borgerne, og dermed

se bort fra de protester mod nybygningsløsningen, som Solrød Strands Grundejerforening og næsten 100 grundejerforeninger langs Køge Bugt fremsatte på mere end 30.000 medlemmers vegne i forbindelse med høring af den såkaldte "Strategianalyse".

Planloven

Politikernes udmeldinger er efter vores opfattelse også i strid med planlovens intentioner. Ifølge planloven skal redegørelsen til VVM retningslinier indeholde en vurdering af de miljømæssige konsekvenser. I den sammenhæng skal der gives en beskrivelse af de væsentligste alternativer og alternative placeringer. Årsagen til at der skal undersøges flere muligheder er selvfølgelig at berørte parter skal have lejlighed til at udtale sig.

Fortsættes på side 14

BORGMESTERENS HJØRNE



Af Niels Hörup, Borgmester

Borgernes år

Jeg har i min nytårsudtalelse udnævnt 2008 som borgernes år. Byrådet har besluttet at gennemføre en borgertilfredsundersøgelse i starten af januar 2008.

Resultaterne af undersøgelsen vil være værdifuld viden, som Byrådet vil bruge i det videre politiske arbejde med prioritere aktiviteter og videreudvikle Solrød Kommune.

Borgerundersøgelsen skal også bruges til at fastlægge et sæt principper for god borgbetjening. Dette vil skabe mere klarhed over, hvad borgerne kan forvente i forhold til kommunens administration. Jeg tror, at det vil skabe et bedre samspil mellem borgeren og Solrød Kommune og dermed bidrage til en bedre service.

Effektivisering

For at øge effektiviteten har Byrådet i 2007 iværksat flere store forandringsprojekter. Et af dem er det såkaldte LEAN-projekt, som på længere sigt vil dreje kulturen hos ledere og medarbejderne fra at leve op til love og regler, til også at have større fokus på, hvad der giver værdi for den enkelte borger. LEAN-projektet forventes at nå alle administrative afdelinger og driftsinstitutioner ved udgangen af 2009.

Byggesager



Et af de første områder, hvor LEAN-gennemgangen har givet gode resultater er behandlingen af nye byggeansøgninger. I LEAN-processen har medarbejderne skilt komplicerede regler, sagsgange og arbejdsprocesser ad – systematiseret og samlet de forskellige typer af ansøgninger igen – og med udgangspunkt i, hvad der har værdi for ansøgeren.

I slutningen af 2007 var bunkerne af ansøgninger med byggetilladelser til enfamiliehuse og

Der er tradition for at Solrøds borgmester, i Strandsiden, kommenterer og svarer på spørgsmål fra Solrød Strands Grundejerforening om rigets tilstand, og vi er glade for, at Borgmester Niels Hörup vil fortsætte denne tradition. SSG er ikke politisk, og derfor er det naturligvis den til enhver tid siddende borgmester, der som talsmand for Byrådets beslutninger, bliver bedt om kommentarer.



til- og ombygninger bragt ned, idet vi valgte at tilføre ekstra ressourcer. Antallet af ansøgninger faldt svagt i 2007 i forhold til 2006, men grundet det store efterslæb tilbage fra 2006, var 2007 præget af at indhente dette, samtidig med, at alle nye ansøgninger, modtaget i 2007, også skulle behandles.

Borgertilfredsheden er steget, idet antallet af klager er faldet og en ond cirkel er brudt. Det har frigivet mere tid til byggesagsbehandling. Som borger vil man fremover blive mødt af en sagsbehandler, der vil kunne give svar på den forventede sagsbehandlingstid – forudsat, at ansøgningen er fyldestgørende. Dette er et af de væsentligste klagepunkter jeg har oplevet i de første 2 år.

Vi vil i 2008 forbedre vores hjemmeside ved bl.a. at informere om den forventede tid for opstart af byggeansøgninger. Dette forudsætter, at man har indsendt fyldestgørende byggeansøgning, som er i overensstemmelse med bygningsreglementet, lokalplaner m.m., så der ved den første sagsbehandling, kan gives byggetilladelse.

For at give bedre informationer om hvad der forventes af en fyldestgørende byggeansøgning, vil vi i foråret 2008 udarbejde en tjekliste. Tjeklisten samt de 10 oftest stillede spørgsmål til byg-

gesagsbehandlerne, vil være at finde på vores hjemmeside sammen med andre nyheder. F.eks. træder der et nyt bygningsreglement i kraft her i foråret, som har virkning fra 1. august 2008. Hvis du allerede vil videre mere, så kan du følge med på denne hjemmeside: <http://www.br08.dk>

Byrådet fastsatte i januar 2008 mål for påbegyndelse af en sagsbehandling af forskellige sagstyper. For ansøgninger om byggetilladelser, som typisk er kendetegnende for et boligområde, vil påbegyndelsen af en sagsbehandling være 8 uger +/- 2 uger. Ansøgninger om anmeldelsessager f.eks. redskabsskure, overdækninger og lignende besvares indenfor lovens krav på 2 uger. For ansøgninger om dispensation vil målsætningen for en påbegyndelse af sagsbehandling være 10 uger +/- 2 uger.

I foråret 2008 vil vi invitere grundejerforeninger og rådgivere til et informationsmøde, hvor alle de nye initiativer bliver præsenteret.

Bedre jernbaneløsning skal ske miljøansvarligt og ikke forhastet

Så kom Infrastrukturkommissionens længe ventede rapport med anbefalinger og forslag til løsninger af Danmarks trafikale udfordringer frem til 2030.

Vi i Solrød Kommune hilser Infrastrukturkommissionens grundige og langsigtede rapport velkommen, og vi er helt enige i anbefalingerne. Der er brug for kapacitetsudvidelser både på bane og vej – samlet set et investeringsbehov på 100 mia. kr. – hvor vi lokalt har interesse i udvidelse af Køge Bugt Motorvejen og en udvidelse af jernbanekapaciteten mellem København-Ringsted med det såkaldte 5. spor.



Kommissionens anbefalinger afstedkom straks udtalelser om, at Folketinget skulle træffe beslutning om valg af bygningsløsningen. Disse udtalelser er klart i strid med det politiske forlig – og Folketingets beslutning i 2006 – om, at der inden en afgørelse træffes, først skal foretages miljøvurderinger af de 2 løsninger, henholdsvis det 5. spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup, samt en bygningsløsning langs Køge Bugt over Køge. Miljøvurderingerne forventes færdige i slutningen af efteråret 2008. Trafikstyrelsens analyser viser, at begge løsninger vil kunne dække nuværende og fremtidig jernbanebehov, og Infrastrukturkommissionen peger da heller ikke på en bestemt løsning – hvad man ellers kunne få indtryk af via pressen.

Vi i Solrød Kommune har sammen med Greve, Holbæk, Høje-Taastrup, Ishøj, Lejre, Ringsted, Roskilde og Vallensbæk kommuner fremhævet den betydelige miljøbelastning, der følger af en helt ny bane over Køge sammenlignet med miljøkonsekvenserne ved udvidelse af den eksisterende bane.

Jeg mener, at Infrastrukturkommissionen støtter vores synspunkt. De anbefaler, at der ved fremtidige investeringer i transportinfrastruktur – udover det økonomiske aspekt – på lige fod skal indgå en vægtning af klima, natur, miljø samt sikkerhed forinden der træffes beslutning om de forskellige trafikale løsninger.

Dertil kommer det samfundsøkonomiske aspekt. Det nye spor mellem Køge og København anslås, at ville koste omkring 6,5 mia. kr., men vil formentlig blive mindst 2,5 mia. kr. dyrere, hvis miljøforholdene skal op på et forsvarligt niveau. Dermed bliver det nye jernbanespor mellem 6,9 og 8,9 mia. kr. dyrere end udvidelsen med 5. sporet. For de midler vil der kunne laves en letbane langs Ring 3 fra Lyngby til Glostrup og evt. videre til Brøndby og Ishøj, udbedringer af landets jernbanelinier eller andre af de mange nødvendige

investeringer, som Infrastrukturkommissionen også peger på. Investeringer, som samlet set har langt større samfundsmæssig nytte end nybygningsløsningen.

Den nye bydel Trylleskov Strand er på vej

I september 2007 gik 1. etape i gang, hvor Solrød Kommune satte 40 parcelhusgrunde til salg i en 6 ugers periode. Desværre var boligmarkedet på det tidspunkt gået i stå og vi modtog kun tre købstilbud, som Byrådet valgte at annullere.

Byrådet har nu fået undersøgt markedsudviklingen og forventningerne til salg af byggegrunde, herunder erfaringerne fra andre hovedstadskommuner. Vi har derfor besluttet at udbyde 28 af de 40 grunde, til en fast pris, så der ikke længere er en tilbudsfrist, men at salget kan ske løbende. Prisen pr. grund er sat ned med 200.000 kr. og sælges til gennemsnitlig pris på 1,8 mio. kr. plus byggemodningsudgifter.



Disse 28 nye parcelhusgrunde (område A og B), som ligger langs markstien vest for banen udbydes via ejendomsmægler midt i februar 2008. De resterende 12 parceller (område C) er i januar 2008 udbudt som storparcel til professionelle bygherre.

Byrådet har også besluttet at ændre rækkefølgen for udbygningen af området, således at etape 2 bliver resten af arealet ud mod strandvejen. Etape 2 vil blive udbudt som storparceller i løbet af efteråret 2008, hvor der vil blive satset på senior-egnede boliger.

Solrød Kommune er gået i gang med at planlægge arbejdet ved at opføre støjvold langs motorvejen. Fredningsnævnet har givet tilladelse til, at vi opfører en støjvold i en del af det fredede område. Danmarks Naturfredningsforening har anket Fredningsnævnets afgørelse om støjvolden langs motorvejen. Naturfredningsforeningen er ikke uenig i, at der skal være en støjvold, men de er utilfredse med Fredningsnævnets procedure.

Solrød Kommune vil inddrage Naturfredningsforeningen og grundejerforeningerne i støjvoldens udformning, ved at sende planerne til høring og drøfte dem via det nye Grønne Råd, som bliver nedsat i foråret 2008.

Med vedtagelse af budget for 2008 valgte vi at udsætte igangsættelsen af en integreret daginstitution samt beslutningen om, hvorvidt der skal opføres en skole i denne nye bydel. Beslutningen om skolebyggeriet blev udsat 1 år, da den skal afvente byrådets behandling af en revideret skoleudbygningsplan.

Papir til genbrug skal indsamles på en bedre måde

I løbet af foråret 2008 bliver genbrugssække til aviser og papir erstattet af containere på hjul, som rummer 140 liter (ca. 4 genbrugssække).

Det giver flere fordele, bl.a.:

Bedre service, da borgerne slipper for at flytte og opbevare sække

Bedre arbejdsmiljø, da skraldemændene slipper for at bære på de tunge papirsække, som let kan gå i stykker i fugtigt vejr

Bedre miljø og ressourceudnyttelsen, da der forventes større papirmængder og mere tørt papir

Fremover bliver der indsamlet enten hos den enkelte husstand i mindre containere på 140 liter eller i større fælles containere på 660 liter, som flere husstande deler. Herudover har vi ca. 600 husstande, der har særligt meget papir, som vil modtage en container på 240 liter. Ca. 5.500 husstande vil modtage en container på 140 liter.



De mindre containere på 140 og 240 liter tømmes en gang om måneden sammen med øvrigt storskrald og genbrug. 660 liters containerne tømmes ugentligt eller månedligt efter behov.

Containere uddeles over en periode på ca. 2 måneder, begyndende sidst i februar. ■

FREMTIDENS TRAFIKALE DANMARK I 2030



Af Lars Nielsen

Så skal vi til det igen. Prøve at forestille os, hvordan store nye trafikanlæg vil påvirke vores hverdag og vores miljø. Vi vil jo alle gerne hurtigt frem og tilbage mellem arbejde og bolig og mel-

lem bolig og forskellige rekreative og fritidsorienterede mål. Den kollektive transport skal være effektiv, hurtig og behagelig, og på vejene skal der være god plads og fremkommelighed, så vi har mulighed for at komme hurtigt fra A til B.

Disse ønsker kolliderer så sikkert som amen i kirken med vore ønsker om ren luft, ingen støj og uforstyrret miljø i det hele taget.

Infrastrukturkommission

Hvordan skal den trafikale verden så indrettes, for at minimere de gener som uundgåeligt følger af en stadig stigende trafikmængde? Det har regeringen bedt "Infrastrukturkommissionen" om at undersøge og de har kulegravet det trafikale Danmark.

Infrastrukturkommissionen har udarbejdet en 312 sider diger rapport om de trafikale forhold. Ca. 90% handler om det nuværende vej- og banenet, om trafikmængder, om investeringer, om rentabilitet, økonomisk vækst, teknologiske systemer og fremskrivning af trafikken på vej og bane.

De sidste 10% handler om de "beskidte" afledte følger af den voldsomt voksende trafik, læs biltrafik. Det er ikke godt nok.

Vi betvivler ikke nødvendigheden af at tilvejebringe et grundigt forarbejde før der træffes beslutninger om fremtidens kæmpestore trafikinvesteringer. Men der er intet nyt under solen. Kommissionen peger på trafikproblemer alle kender, og anviser kun vage løsninger. Vi har valgt at lade kommissionen tale for sig selv ved at bringe nogle tekstuddrag og illustrationer fra sammenfatningen.

Fortsættes side 6

Kapacitetsbegrænsninger på banenettet - 2007



De enkelte transportmidlers markedsandele - passager

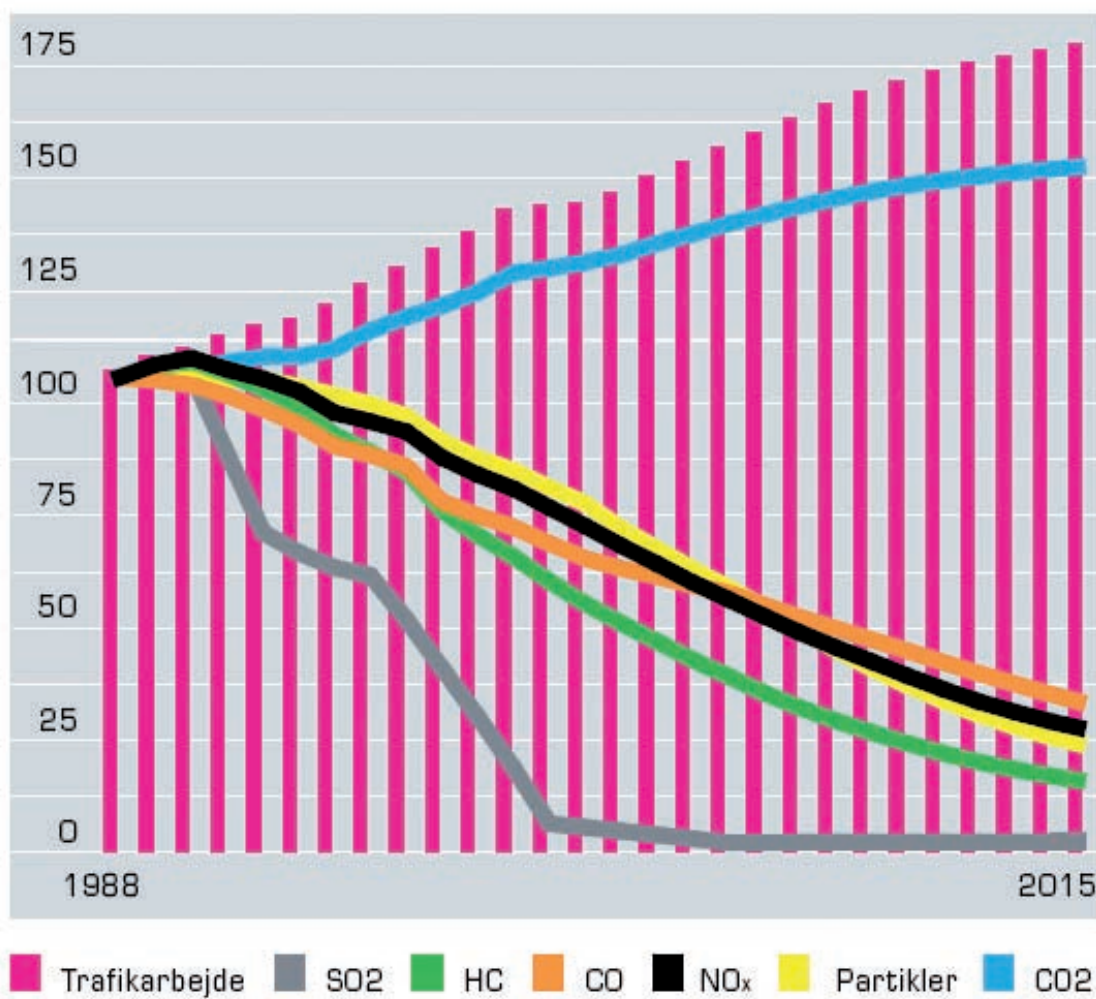
Transportmiddel	Mio. person km.	Pct.
Personbil	61.198	81,5
Bus	7.301	9,7
Tog	6.074	8,1
Indenrigsfly	308	0,4
Færge	247	0,3
I alt	75.128	100

De enkelte transportmidlers markedsandele - gods

Transportmiddel	Mio. ton km.	Pct.
Lastbil over 6 tons	10.538	80
Bane	520	4
Skib og færge	2.184	16
I alt	13.242	100

Figurerne er baseret på 2004 tal.

Udvikling i emissioner fra transporten



Situationen i dag

- Internationale undersøgelser placerer Danmarks infrastruktur blandt de bedste i verden.
- Fremkommeligheden på infrastrukturen i Hovedstadsområdet er blandt de bedste af de europæiske hovedsteder.
- Antallet af kilometer statsveje, hvor trafikken udgør over 70 pct. af vejens kapacitet (begyndende trængsel eller værre) i over 200 timer om året, var ca. 160 km i 2005.
- Bilister holdt i kø på vejene i Hovedstadsområdet i 100.000 timer hver dag heraf ca. 28.000 timer på statsvejnettet. De 100.000 timer svarer til et årligt samfundsøkonomisk bruttotalet på 5,7 mia. kr.
- Middelhastigheden på Køge Bugt Motorvejen ved Solrød mod København var i 2005 i morgenmyldretiden kl. 7-8 ca. 38 km/t.
- Der forventes, alt andet lige, en stigning i efterspørgslen efter trafik på statsvejene på ca. 70 pct. frem mod 2030, svarende til 2,2 pct. pr. år.
- I 2006 var 16 pct. af alle tog uden for S-banen forsinket mere end 6 min. og 11 pct. på S-banen forsinket mere end 2 min. Ca. halvdelen af forsinkelserne skyldtes infrastrukturen.
- På flere centrale banestrækninger, bl.a. i Hovedstadsområdet, er det på grund af kapaciteten på skinnerne ikke muligt at køre flere tog.
- Staten brugte på finansloven ca. 6 mia. kr. i 2007 på infrastruktur. På vejene blev der i 2007 brugt ca. 2,2 mia. kr. på anlæg og ca. 1,1 mia. kr. på drift og vedligehold. På jernbanen blev der brugt knapt 0,3 mia. kr. på anlæg og ca. 2,2 mia. kr. på fornyelse og vedligehold.
- Ny teknologi vurderes at kunne give et løft i udnyttelsen af den eksisterende infrastruktur på 5-10 pct. og formindske antallet af trafikulykker med op til 30 pct.
- Trafikken på hele det danske vejnet er siden slutningen af 80'erne steget med ca. 50 pct. I samme periode er udledningen af NOx, CO, HC og partikler omtrent halveret. SO2 er næsten væk. Men udledningen af CO2 er øget med godt 30 pct.
- Antallet af dræbte i trafikken er trods trafikstigningerne siden starten af 70'erne reduceret fra godt 1200 til 3-400 dræbte om året.

Fortsat fra side 4

Rapporten skal sendes til offentlig høring. Men det er uklart om den sendes ud til almindelige borgere eller deres interesseforeninger. Vi benytter derfor lejligheden til allerede nu at fremkomme med nogle synspunkter, som stykvis og delt, tidligere er fremsendt til statslige og kommunale myndigheder i forbindelse med høringer om store trafik anlæg, der berører de 185.000 indbyggere i Køge Bugtområdet.

Kommissionens anbefalinger på baneområdet

I tekstklummerne er vist de anbefalinger som kommissionen har på bane og vejområdet.

Baneområdet

Infrastrukturkommissionen anbefaler på baneområdet, at:

- Der snarest muligt træffes beslutning om en løsning på banekapacitetsudfordringerne mellem København og Ringsted, og en udvidelse af Nordvestbanen.
- Mulighederne for højklasset kollektiv trafikbetjening af Ring 3-korridoren undersøges nærmere.
- Mulighederne for en forbedring af rejsetiden i S-togskorridoren mod Hillerød gennem ekstra spor undersøges nærmere.
- Regeringen fremlægger yderligere konkrete forslag til, hvordan man kan styrke den kollektive trafik med henblik på at imødekomme udfordringerne i Hovedstadsområdet, herunder sammenhæng til anden trafik ved stationer samt tilgængelighed og kapacitet.

På længere sigt anbefaler Infrastrukturkommissionen, at følgende undersøges nærmere og inddrages i prioriteringen:

- Udvidelse af kapaciteten på og omkring Københavns Hovedbanegård og optimering af baneinfrastrukturen med henblik på øget fjern- og S-togsbetjening - herunder kapaciteten i "Røret" og muligheder for linjeføring, der kan supplere denne strækning.
- Forbedring af rejsetiden på S-banen, herunder eventuel udvidelse med ekstra spor.
- Udvidelser af Metrosystemet.
- Perspektiver for Hovedstadsområdets banetrafik i forbindelse med etablering af hurtigere tog mellem København, Odense, Århus og Aalborg.

Vejområdet

Infrastrukturkommissionen anbefaler på vejområdet at:

- Der sikres en bedre udnyttelse af det eksisterende vejnet ved aktiv brug af Intelligent Transport Systemer (ITS).
- Der snarest muligt træffes beslutning om en udbygning af den sydlige indfaldskorridor (Køge Bugt Motorvejen), etablering af motorvej i den nordvestlige indfaldskorridor mod Frederikssund, udbygning af den nordlige motorvejskorridor mod Helsingør og en udvidelse af kapaciteten på den nuværende motorvejsstrækning i Ring 4-korridoren.
- Mulighederne for en udbygning af de dele af Ring 4-korridoren, som i dag ikke har motorvejsstandard, undersøges nærmere.
- Mulighederne for etablering af en højklasset østlig forbindelsesvej i form af eksempelvis en havnetunnel el. lign. mellem de nordlige og sydlige indfaldskorridorer med henblik på at aflaste den indre by for trafik undersøges nærmere. Et konkret projekt vil i givet fald skulle sammentænkes med eventuelle lokale initiativer.

På længere sigt anbefaler Infrastrukturkommissionen, at følgende undersøges nærmere og inddrages i prioriteringen:

- Udbygning af den nordlige indfaldskorridor mod Hillerød.
- En eventuel etablering af en højklasset vej i Ring 5-korridoren fra Køge til Helsingør.

Når vi ser på anbefalingerne springer det i øjnene, at kapaciteten på jernbanen mellem København og Ringsted skal forbedres, men kommissionen har ikke taget stilling til, om forbedring skal ske ved at udbygge med et 5.spor på den eksisterende Roskildebane mellem Hvidovre og Høje-Tåstrup, eller ved anlæg af en helt ny bane langs Køge Bugt. Kommissionen anbefaler blot at der tages stilling snarest.

"Der bør ikke kun tænkes i at bygge nyt, men også i at bevare og udnytte de værdier, som udgør rygraden i den eksisterende infrastruktur bedst muligt", står der i rapporten. De største udfordringer er i den forbindelse en tilstrækkelig vedligeholdelse, udbedring af flaskehalsproblemer og udnyttelse af ny teknologi.

Vi er helt enige i disse konklusioner, og har tidligere peget på, at 5.spor løsningen på forbilledlig vis både løser flaskehalsproblemet, udnytter allerede eksisterende anlæg, herunder understøtter transportcentret i Høje Tåstrup og sidst men ikke mindst kun koster det halve af nybygningsløsningen.

Stigende udfordringer med at begrænse trafikens effekter på klimaet, naturen og miljøet er ifølge rapporten en anden af de store udfordringer. Også af den grund vil 5.spor-løsningen være at foretrække. Det skyldes, at banetrafikken bliver, hvor banetrafikken altid har været. Nye byområder langs Køge Bugt belastes derfor ikke yderligere af trafikstøj døgnet rundt. Og eksisterende byområder langs Roskildebanen kan støjs beskyttes for en brøkdel af merudgiften til en ny bane.

S-tog

Det undrer os, at kommissionen anbefaler "på længere sigt" at rejsetiden på S-banen forbedres ved eventuel udvidelse med ekstra spor. Efter vores opfattelse skal det ikke være på længere sigt. Det skal være nu. I flere år har et overhalingsspor på Køge Bugtbanen stået højt på ønskelisten, men intet er sket.

Banenettet og togdriften må af miljømæssige årsager prioriteres meget højere end vejtrafik. Først og fremmest må S-togsnettet forbedres, togvognene gøres mere attraktive og køretiderne reduceres gennem anlæg af overhalingsspor. Endvidere må billetprisen på kollektiv trafik nedsættes markant. Før disse tiltag er gennemført, kan vi godt glemme alt om, at få reduceret biltrafikken. Rapporten beskæftiger sig slet ikke nok med denne problemstilling.

Korridorer og transportkorridorer

På vejområdet anbefales det at udbygge den sydlige indfaldskorridor. Det viser sig at være Køge Bugt motorvejen. Det svirrer i det hele taget med korridorer i alle verdenshjørner og med forslag til udbygning. Hvorfor hedder det ikke bare veje og baner?

En korridor er en arealreservation til fremtidige trafik- og forsyningsanlæg. Der er i regionplanen allerede udlagt en nord-sydgående og en øst-vestgående transportkorridor. Arealreservationen er en 1 km. bred zone, der strækker sig gennem hele regionen.

Netop fordi denne zone er reserveret til transportformål har vi tidligere foreslået, at banen København-Ringsted blev placeret her, med store miljømæssige gevinster til følge. Det er jo meningen, ifølge DSB, at fjerntog og kilometerlange godstog skal køre på den nye bane. Da de principielt intet har at gøre tæt på store

nye byområder bør de så vidt muligt placeres i transportkorridorerne, som bevæger sig gennem landzonen langt fra byerne.

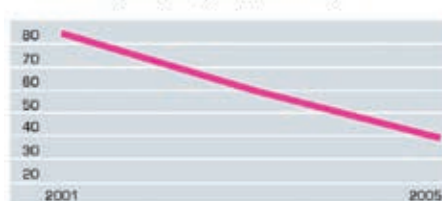
Det burde også overvejes om udvidelsen af Køge Bugt motorvejen i stedet skulle konverteres til en ny gennemfartsmotorvej i transportkorridoren fra Køge til Helsingør, så al uvedkommende fjerntrafik blev ledt uden om tætbyen. Hvorfor har kommissionens mange eksperter ikke samtænkt de store trafikantlæg?

Miljøet

Desværre beskæftiger rapporten sig heller ikke meget med trafikens miljømæssige konsekvenser. Ikke desto mindre er det biltrafikken, der

får langt den største opmærksomhed. Og det er biltrafik, der er den store, store synder, når man ser på udledning af CO₂. Prognoser synes at pege på, at biltrafikken kan stige med op til 70% på de mest trafikerede motorveje i Hovedstadsområdet frem mod 2030. Motorvejssystemet foreslås derfor udbygget, men uden forslag til hvordan miljøproblemerne løses.

Fremkommelighed på Køge Bugt Motorvejen

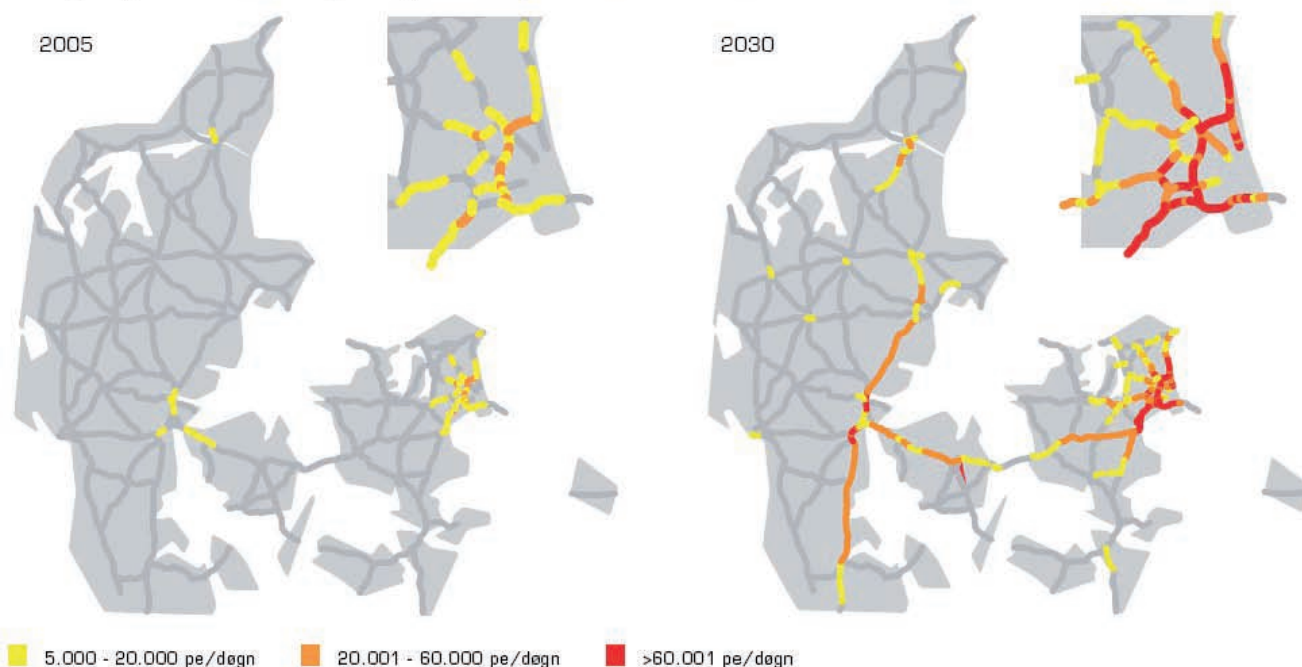


Økonomien – hvad koster det og hvordan skal der prioriteres?

Det kan undre, at der ikke er sat pris på alle de bane- og vejprojekter i hele Danmark, som omtales i rapporten. De mange røde bane- og vejstrækninger i Hovedstadsområdet taler et tydeligt sprog om, at de store trafikale problemer står i kø i denne del af landet. Bilisterne f.eks. holder i kø 100.000 timer hver dag, og det koster samfundet ca. 5.7 milliarder kroner årligt.

Rapporten og sammenfatningen kan læses her: www.infrastrukturkommissionen.dk

Trængselsproblemer i 2005 og 2030 på statsvejnettet ved uændret infrastruktur



SOLRØD STRANDS GRUNDEJERFORENING

Strandsiden

Strandsiden er medlemsblad for Solrød Strands Grundejerforening. Strandsiden udkommer to gange om året i et oplag på 2000, og uddeles til foreningens medlemmer, Byrådet i Solrød, pressen og foreningens øvrige samarbejdspartner.

Redaktion af dette nummer:

Hans Odder (ansvarshavende),
Lars Nielsen,
Preben Larsen,
Poul Pangø

Bestyrelsen:

Formand

Hans Odder
Gøgevej 10
2680 Solrød Strand
Tlf. 5614 8896

Næstformand

Poul Pangø
Lundehusvænget 9
2680 Solrød Strand
Tlf. 5614 0071

Sekretær

Kaare Halse
Engvej 8
2680 Solrød Strand
Tlf. 5614 1868

Kasserer

Hans Erik Andersen
Egevej 23
2680 Solrød Strand
Tlf. 5614 3200

Bestyrelsesmedlemmer

Lars Nielsen
Birkevej 21
2680 Solrød Strand
Tlf. 5614 1886

Keld Wohlert
Solrød Strandvej 42A
2680 Solrød Strand
Tlf. 5614 2246

Preben Larsen
Vestre Grootzvej 12
2680 Solrød Strand
Tlf. 5614 2848

Forretningsfører

Solrød Vandværk
Engvangen 14
2680 Solrød Strand
Tlf. 5614 0193

Revisor

Kim Olsson
Pilevej 3
2680 Solrød Strand
Tlf. 5614 3335

Revisorsuppleant

Flemming Petersen
Ellevej 16
Solrød Strand
Tlf. 5614 0970

BESKYTTELSE AF NATUROMRÅDER



Af *Jens Garde*, næstformand i Danmarks Naturfredningsforening, Solrød lokalafdeling

Naturen i Solrød Kommune

Vi har i kommunen mange interessante naturområder med et rigt dyre- og planteliv. Nogle områder er fredet med naturpleje, andre er kulturlandskaber. For dem alle gælder, at de er til stor glæde for såvel naturelskere som andre, der blot bruger naturen til rekreative oplevelser, og at det er områder, der skal passes på for at de kan blive bevaret.

Naturbeskyttelse

For at bevare og beskytte landskaber, natur- og kulturværdier mod nedslidning og byens og vejenes udbygning, indførtes naturfredningsloven i 1937 med bygge- og beskyttelseslinier, der angiver hvor tæt på naturen, der må bygges. Der er strandbeskyttelseslinier, sø- og åbeskyttelseslinier, skovbeskyttelseslinier, fortidsmindelinier og kirkebeskyttelseslinier. Disse linier er siden revideret og udvidet.

I naturbeskyttelsesloven fra 2004 blev strandbeskyttelseslinien generelt udvidet fra 100 til 300 meter. I Solrød kunne de 300 meter ikke gennemføres fuldt ud på grund af husenes pla-



tering, så strandbeskyttelseslinien ligger i meget forskellig afstand fra kystlinien. På kommunens kort ses tydeligt at strandbeskyttelseslinien for det meste ligger umiddelbart langs østsiden af eksisterende bebyggelse.

Øst for strandbeskyttelseslinien må der ikke ske ændringer i tilstanden, der må ikke etableres hegn, placeres campingvogne og lignende. Strandbeskyttelseslinien er dog ikke til hinder for bl.a. beplantning og hegn i eksisterende haver.

Stranden i Solrød

Stranden i Solrød er et dejligt naturområde, der benyttes af kommunens borgere og andre til rekreation både vinter og sommer. Der traves lange ture i al slags vejr, luftes hunde, rides, leges, kondiløbes og bades, ja endog vinterbades.

Stranden er populær og er udsat for stort slid, hvorfor der helt naturligt er fastsat regler så området kan beskyttes og bevares.

Se naturbeskyttelsesloven §22. (www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=13137).

I SOLRØD KOMMUNE



Ridning må kun ske i vinterhalvåret og hunde må også kun luftes uden snor i vinterhalvåret. I sommerhalvåret skal man huske snor og af hensyn til strandens andre gæster bør man medbringe høm-høm pose.

Både uden motor må i sommerhalvåret kortvarigt trækkes op på land – dog ikke op i klitterne. Men de må ikke ligge ubenyttede hen i længere tid – f.eks. overvintre. Det samme gælder master, sejl og andet udstyr – f.eks. fiskegrej. I klitterne må der ikke opstilles flagstænger og opsættes hegn, hverken mellem grundene eller

på langs ad kysten. Der må heller ikke etableres flisebelagte terrasser, selv om det kan være herligt at nyde morgen- og aftenkaffen her på egen terrasse. Det følger bl.a. af, at "der ikke må ske ændringer af tilstanden i naturen og placeres campingvogne og lignende".

Danmarks Naturfredningsforening, Solrød afdeling, opfordrer de enkelte grundejere og vejlaug til at overholde og efterleve såvel regler som intentioner i naturbeskyttelsesloven.

Klitterne langs kysten i Solrød – vurdering og indsats

Solrød Kommune vedtog i 2001 en "Handleplan for Stranden". I sommeren 2004 har kommunen foretaget en gennemgang af klitterne, hvilket førte til en rapport: "Klitterne langs kysten i Solrød – vurdering og indsats", der danner grundlag for gennemførelse af indsatser/delprojekter til bevaring af klitternes tilstand.

Danmarks Naturfredningsforening, Solrød afdeling, har etableret et godt samarbejde med kommunen for at søge rapportens intentioner ført ud i livet og opfordrer samtidig såvel Solrød Strands Grundejerforening, som de enkelte vejlaug og grundejere til at tilskynde til og bakke op om gennemførelse af de enkelte projekter.

Solrøds natur skal være til glæde og gavn for alle.

Lad os derfor stå sammen om at beskytte den – også til glæde for vores efterkommere. ■

SIG NAVNET – TANGVEJ



Det er de store vinterstorme, der kaster tangen op på stranden. Her ses bunker af Ålegræs i forgrunden. Foto Kjeld Ejdorf.

Af Kjeld Ejdorf

"Sig navnet – Oma!" Dette slogan var i min barndom en altdominerende reklame for den gode margarine i køkken og husholdning. Med en let omskrivning kan det også gælde for Sig navnet – Tangvej, der ligger nordligst på Solrød Strand.

Det handler jo om navnet. Til barnet, familien, huset, bydelen, byen eller kommunen. Et godt navn, der styrker en forventning eller et image. Et godt navn kan "sælge" bedre end et kedeligt navn. Signalværdien ligger også på det økonomiske område. Flot navn = flere penge. På trods af folks lidt kedelige associationer til tang, har tangen mange gode egenskaber. Og forhåbentlig kan tanghistorien inspirere læserne. Tangvej er *noget*.

For hundrede år siden begyndte de første pionerer at tage ophold på stranden, købe jordstykker, udstykke, bygge og skabe en tilværelse. Med tiden voksede antallet, og derfor kunne hverken postvæsenet og lokale beboere finde ud af adresserne. Der måtte vejnavne til. Det blev til mange idylliske dyre-, fugle- og plantenavne, samt selvfølgelig personnavne på de første og væsentligste aktører i strandens udstykning.

Tangvej beliggende mellem Solrød strand og Karlstrup Strand behøvede ikke noget nyt navn. Det var der i forvejen! Navnet var ligetil. I århundreder kørte bønder igennem til stranden for at hente sand og tang. Det var deres rettighed. Hjemme på bedriften brugtes sandet f.eks. til at

strø på de smattede steder i svinestien. Tangen brugtes til strøelse, og til at gemme kartofler og roer i kuler, som med tangen nærmest blev superisoleret uden at hindre rodfrugterne i at kunne "ånde" og derved fordærves. Gennem vinteren kunne man let komme til varerne, for tangen frøs sjældent til, da den indeholdt lidt salt.

Tangen kunne også bruges til at lægge ud i sin køkkenhave, for at tilføre jorden gødningskraft, og den smuldrende tang gjorde jorden mere luftig til gavn for regnorme, rødder og voksekraft. Kort sagt: En forbedret jordstruktur med letopløselige mineraler.

Tangen kunne også udlægges mellem jordbær-rækker for at holde dem fri for ukrudt og pløjes ned til fordel for kartoffeldyrkning. Dengang der var vintre til, kunne folk ved kysterne samle isstykker i kuler foret med tang, så isen senere om sommeren kunne bruges til at køle mælk og smør i husholdningen. Det var naturligvis før isfabrikationen blev industrialiseret og køle/isskabe blev almindelige. Men på landet – uden elektrisk strøm og andre "moderne" påfund havde iskulerne en funktion.

Tang er en naturressource, der er blevet benyttet langs danske kyster i flere tusinde år. Ja, såmænd langs alle kyster i verden med sådanne naturforhold. Mest kendt i Danmark er nok tangen på Læsø, hvor den dækkede husenes tage. Store tykke tage, der kunne suppleres hen ad vejen, og det ganske gratis. På Læsø kender man desuden til afbrænding af tang for at udnytte saltet i

tangen. Der skulle 18 læs tang til at tilvejebringe en tønde salt. Sikkert en yderst uøkonomisk og brændselskrævende fabrikation, der kun kunne betale sig i et salthungrende land.

I Danmarkshistorien har tangen ikke fået nogen fremtrædende rolle, selv om den helt op til vor tid har været af betydning. I en historisk skildring fra 1805 skildrer en vandringsmand, der berejser kysten mellem København og Køge med apostlenes heste, de yderst få huse langs kysten og en fin og frodig have i Vallensbæk, forbedret med tang. De mange tangvolde på kysten får ham til at udbryde: "Hvilken betydelig guldmine". På Karlslunde strand omtales Oldermandsvej som en tangvej, og samme steds blev der tidligere opført tangdiger for at stække vandet, som skyllede ind over strandsandet og eroderede klinten. Utvivlsomt har der været flere tangveje her ud til Køge Bugt.

Andre steder i landet brugtes udlagte tangrækker til at hindre sandfygning i sandede områder. Her er en idé til genetablering af kommunens klitter ved Østre Strandvej, hvor der gennem årene er opstået huller i klitrækken. Og så er tangen miljøvenlig.

Og vi taler naturligvis om tang. Ikke om "fedtemøg", der plager os om sommeren, men rigtig tang. Et par steder omkring Kalundborg og Nekselø har jeg set høns, der gik frit på stranden og hakkede løs i tangbunkerne. Her levede hønsene fint af tanglopper og andet småkravl, og resultatet blev æg med røde blomster og ikke de

ferske farver, vi oftest ser i vore indkøbte butik-sæg, fortalte de lokale beboere. Æggeblommens farve afhænger af foderet, sagde de, og tang er fint skrabe- og hakkemateriale til hønsene.

På Solrød strand omtales brug af tang som fyld i hynder og madrasser i begyndelsen af 1900-tallet. Min gamle nabo Karl Peter Andersen gik i 2. verdenskrig på stranden ud for Trylleskoven og samlede blæretang i store bunker og tjente et par håndører dér. Han huskede ikke hvad tangen blev anvendt til, men den tørrede tang er nok blevet brugt til fyld i møbler.

Blandt de gode, forskellige slags tang er vores lokale ålegræs, der er velegnet til møbler og madrasser. Det skulle være bedre end krølduld, hør, halm og mos. Saltet i tangen, hvis den bruges til isolering, imprægnerer mod råd og svamp. Det mugner ikke, og møllene går uden om den. Isolering med tang har egenskaber på højde med mineraluld. Ålegræsset er blevet brugt til byggeplader, som en blanding af tang og cement.

Der blev fremstillet tangmadrasser helt frem til 1960. Det har været brugt som tilskud i husdyrfoder, og som kompostering har det gode egenskaber.

Ålegræsset ved de danske kyster blev ramt af en mystisk sygdom i 1930'erne og først i 1960-70'erne kom det atter tilbage. Nu er ålegræsset truet af fedtemøgets udbredelse, fordi meget skygger for ålegræssets voksesteder. Lad os nu ikke skyldes skylden på svinemiklerne langs andre dele af Østersøens bredder. Vi ved det jo godt. Det er vores eget ansvar. Biologer undersøger på Syddansk Universitet, hvorfor ålegræsset har det så svært. Der kan jo også være andre årsager.

Der masser af idéer om tangens anvendelse i vore dage. På Møn foregår kompostforsøg med EU-støtte. På Femern arbejdes med opsamling af ålegræs til anvendelse til en række formål. Bl.a. til isoleringsmateriale, til restaurering af historiske bygninger (med tangtag), som råma-

teriale i plastfremstilling, til papirfremstilling, til erosionsmåtter og som erstatning for træflis i planteproduktion.

"Tang lugter" mener de fleste. Fordomme er der nok af, men ålegræs i haven lugter altså ikke! Jeg har selv prøvet det. Jeg henter ikke selv ålegræs på Solrød Strand, og slet ikke på Tangvej. Men i en nabokommune "låner" jeg lejlighedsvis tang til min lille køkkenhave og den blandes ned i jordoverfladen. Mine hjemmeavlede kartofler bliver ved tangens hjælp ualmindelig delikate med den fineste skal, uden skurv og pletter. Tangen holder et par år og muldjorden bliver lettere at arbejde med. Der er bare et minus. Det tager tid at samle tang og køre det hjem. Bor læseren på en af de små strandveje, skal der bare en frisk mand og trillebør til. Det er gratis. Men hvor ville jeg gerne abonnere på tang gennem kommunens tekniske service. Tangvej – et navn med kulturhistorie. ■

ROSKILDE LUFTHAVN DROPPER UDVIDELSE



Af Kaare Halse

Den 11. december 2007 kunne man i Roskilde Avis læse, at der ikke bliver nogen udvidelse af Roskilde Lufthavn de første mange år. Der bliver tale om en modernisering og tilpasning af terminalbygningerne.

Københavns Lufthavn vælger at satse på flyvning i mindre jets med erhvervskunder fra Roskilde Lufthavn. Flyvning med erhvervskunder kan betragtes som en videreudvikling af de såkaldte taxaflyvninger.

Heldigvis for os vil lavprisselskaberne pt. ikke flyve fra Roskilde Lufthavn. Derfor skrinlægges baneudvidelsen på grund af manglende behov.

Stop Støjen gruppen har derfor netop suppleret deres klagesag hos Naturklagenævnet med påstand om "ansøgning uden modsvarende behov". Det er en klar overtrædelse af Planloven og dermed bør sagen falde.

Naturklagenævnets afgørelse forventes at falde i løbet af første kvartal 2008. Stop Støjen har gennem aktindsigt hos Naturklagenævnet ved

selvsyn konstateret, at alle de sagsakter, de er bekendt med, er fremsendt, registreret og dermed indgår i bedømmelsen hos Naturklagenævnet. Materialet er overvældende i både omfang og kvalitet. Der påpeges så mange ulovligheder, fejl, udeladelser og forsømmelser at det vil være en stor overraskelse, hvis VVM redegørelsen overlever konklusionen af den igangværende behandling hos Naturklagenævnet.

Skulle det alligevel ske vil Stop Støjen gruppen gå videre til ombudsmanden og i sidste instans til EF-domstolen. ■

BADEBRO VED SOLRØD STRANDPARK



Af Hans Odder

Med tanke på strandens beskaffenhed – især efter et par uger med varmt vejr – ville det være dejligt at kunne gå i vandet 10-12 meter fra strandkanten. Dette kan desværre kun lade sig gøre et par steder langs hele Solrød Strand.

En ny badebro i forlængelse af Solrød Strandpark - Lunden der ligger mellem Duevej og Birkevej - er et stort ønske fra nogle af beboerne i området og vil meget passende komme til at ligge nogenlunde midt imellem broen ved Østre Strandvej og den ved Jersie Strandpark.

Som det nok er de fleste bekendt fattes kommunen penge, derfor vil et sådant "bygningsværk" ikke kunne påregnes opført for kommunale midler, derimod vil det være en mulighed såfremt der kan rejses penge via private donationer.

SSG's bestyrelse vil hurtigst muligt undersøge prisniveauet for opførelsen af en badebro i stil med de eksisterende. Forhåbentligt vil dette være afklaret således at en overslagspris kan oplyses på generalforsamlingen. Kommunen vil, ifølge Borgmesteren, overveje at stå for drift og

vedligehold, på samme niveau som det gøres nu med badebroen ved Jersie.

Eventuelle kommentarer, ris, ros eller forhåndstilsagn om økonomisk støtte bedes rettet til undertegnede på følgende mailadresse: odder@email.dk ■

VVS PETER HILLEBERG A/S

- **Blik**
- **Kobber**
- **Vand**
- **Varme**
- **Sanitet**
- **Fjernvarme**
- **Reparationer**
- **Ombygning**
- **Tilbygning**

56 14 88 82

Aut. Naturgasinstallatør

VVS Installatør, Peter Hilleberg
Kildeager 5B
2680 Solrød Strand
Mobil 40 16 88 82
Fax 56 14 78 82



LOKALPLAN FOR STRANDVEJEN VEDTAGET

Af Lars Nielsen

Efter mange drøftelser både med borgerne og i det politiske system er lokalplanen, som fastlægger hvad man må og ikke må på ejendommene langs Strandvejen, vedtaget. Grundejerforeningen har siddet med i en arbejdsgruppe, som i kommunens regi har udarbejdet grundlaget for bestemmelserne i lokalplanen. Der har bestemt ikke været enighed i gruppen og bølgerne har gået højt i diskussionerne.

Men nu har byrådet talt og resultatet foreligger. Hovedpunkterne i planen har vi trukket frem til almen orientering.

På kortet kan man se, at Strandvejen er inddelt i afsnit. På strækning A, der er koncentreret om Solrød Centers udmundning i Strandvejen, må ejendommene anvendes til bolig, publikumsorienteret erhverv såsom detailhandel, liberalt erhverv, cafeteria, restauranter og lignende. Byrådet kan her tillade en bebyggelsesprocent på 40.

På strækningerne B, mellem Spurvevej og Uglevej, må ejendommene have samme anvendelse, undtagen cafeteria og restaurant (B1). Også her kan Byrådet tillade en bebyggelsesprocent på 40. På den resterende del af strækning B (B2) må der ikke etableres butikker til dagligvareforsyning og her må man kun bygge med 25 %.

På strækning mærket C må ejendommene kun anvendes til bolig og liberalt erhverv.

Ejendomme inden for strækning D, som er resten af Strandvejen, må kun anvendes til boligformål. På visse vilkår kan der drives erhverv, men det kræver Byrådets godkendelse. Bebyggelsesprocenten inden for område C og D fastholdes på 25.

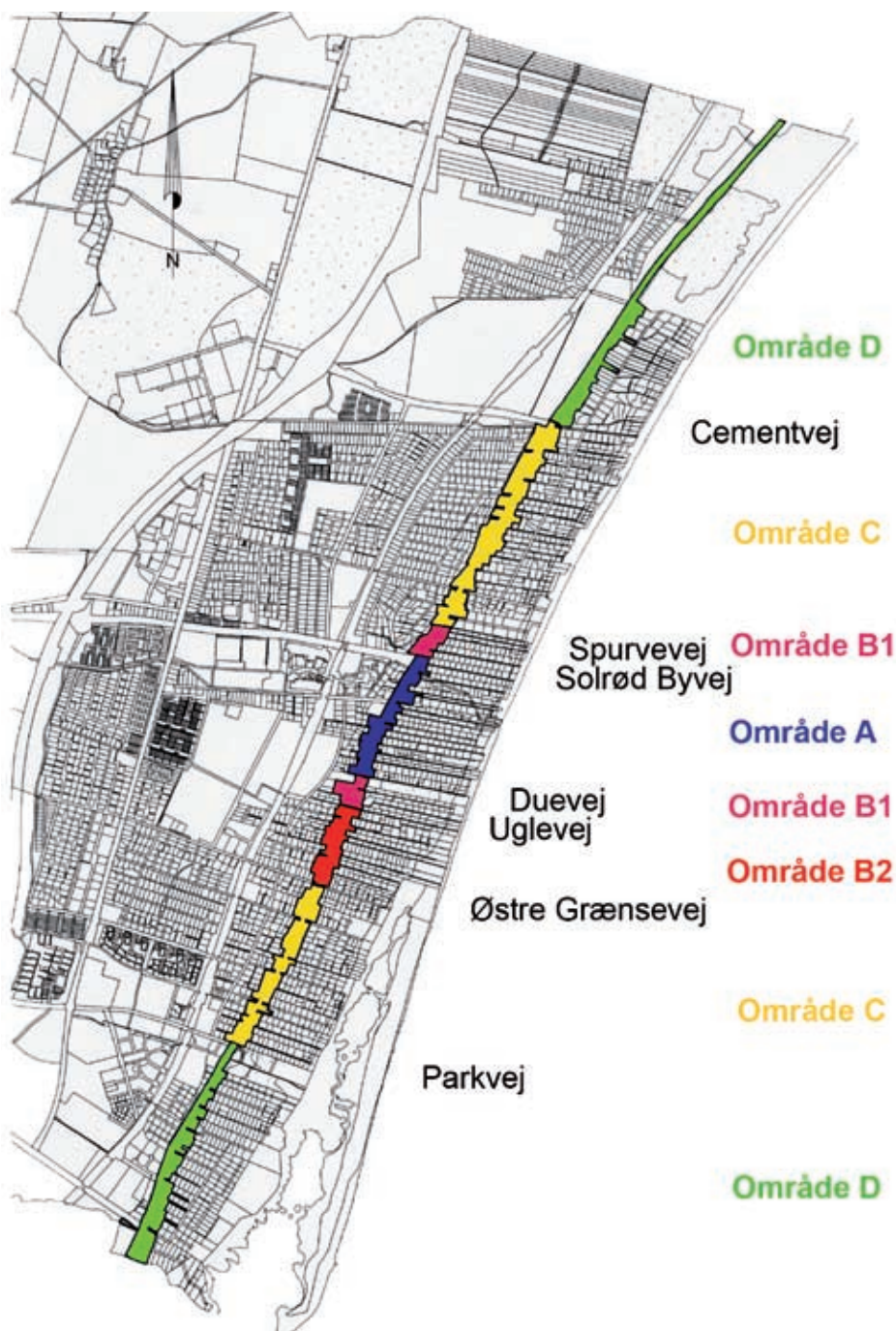
Stjernemarkeringerne væk

Nugældende lokalplaner ophæves for ejendommene langs Strandvejen. Det betyder blandt andet, at de særlige stjernemarkeringer bortfalder. Lovlig anvendelse af ejendomme, der tidligere var omfattet af stjernemarkering, kan fortsætte. Ved ændret anvendelse fra bolig til erhverv skal grundejeren etablere adgang fra Strandvejen, med mindre der allerede eksisterer en lovlig adgang fra en sidevej.

Flere P-pladser

Byrådet forventer, at der i vinterens løb udarbejdes en parkeringsvedtægt, der kan give mulighed for at etablere P-pladser på strækningen mellem Spurvevej og Uglevej. Det er et af de emner grundejerforeningen agter at følge med stor opmærksomhed. Vi tror der kan etableres enkelte pladser. Men at rydde rabatterne til fordel for bilparkering og brugtogsreklamer vil være at gå for vidt.

En lokalplan indeholder mange regelsæt, også alt for mange til at blive gengivet her. Lokalplanen, 701.1 Strandvejen kan læses i sin helhed på Solrød Kommunes hjemmeside: www.solrod.dk > By, byg, bolig > Lokalplaner > Solrød By, Solrød > 701.1 Strandvejen. ■





Fortsat fra forsiden

Der skal være et alternativ

Et så stort og omfattende miljømæssigt indgreb som det vil være, enten at bygge en helt ny bane hvor der ikke før har været et sådant anlæg (ny bane langs Køge Bugt) eller at foretage ændringer af et eksisterende baneanlæg (5.spor på Roskildebanelen) kræver en VVM høring.

Når vi hævder, at begge forslag skal underkastes VVM før der træffes en endelig beslutning om hvilken løsning der er bedst, er det med udgangspunkt i planloven. Det vil, anlæggets størrelse taget i betragtning, ikke være nok blot at ændre lidt på linieføringen af f.eks. Køge Bugt forslaget og kalde det et alternativt forslag. For hele baneanlægget er så indgribende i sin karakter, at de arealmæssige og støj-mæssige konsekvenser på hele strækningen er uoverskuelige. Derfor er det nødvendigt at se, om der er et alternativ.

5.spor

Der er et alternativ og det er 5.sporløsningen. Vi har for to år siden i forbindelse med høringen om den såkaldte "Strategianalyse" begrundet hvorfor vi mener det er den rigtige løsning.

Fordelene er at 5.spor:

- anlægges langs eksisterende bane.
- ikke vil skabe en ny barriere.
- ikke ødelægger rekreative områder
- har den nødvendige kapacitet
- kan støjbeskyttes for en brøkdelf af merudgiften til en ny bane
- er langt den billigste løsning

Politikere viser handlekraft

De argumenter vi fremførte den gang, kan vi gentage nu. Der nemlig ikke sket noget som helst i mellemtiden, der kan røkke ved vores argumentation. Ikke en gang Infrastrukturkommissionens rapport bringer noget nyt til torvs. Det eneste der står i rapporten er, at der hurtigst muligt bør træffes en beslutning om, hvor en udvidelse af kapaciteten skal finde sted.

Det har så fået forskellige politikere til at fare af sted med meldinger om, at nu skal der handles. En ny bane langs Køge Bugt skal påbegyndes. De radikales nye trafikpolitiske ordfører glemmer i al sin handlekraft fuldstændig, at den tidligere ordfører Martin Lidegaard og vel dermed det radikale venstre gik ind for 5. spor. Politikerne i det hele

taget har fuldstændig glemt, at der er en aftale om, at begge løsninger skal VVM vurderes.

Nedtur -

Det er en nedtur for den omhyggelighed der må være til stede, når så store anlæg skal besluttet. Politikerne har i årevis kendt til jernbanens problemer med sporskifter og signalanlæg der ikke virker, nedfaldne køreledninger, manglende information om forsinkelser mm, og har intet gjort. Nu skal der så pludselig vises handlekraft. Der er ikke tid til at vente på en omhyggelig VVM høring. Det er en nedtur for medbestemmelse og demokrati, vi er vidne til.

- og dog

Til vores store tilfredshed har Venstre imidlertid netop før dette gik i trykken vist mandsmod og respekt for indgåede aftaler. Venstre har besluttet at begge VVM undersøgelser skal gennemføres. Samtidig hilser vi med tilfredshed, at den nye Miljøminister Troels Lund Poulsen støtter infrastrukturkommissionens anbefalinger om, at der skal tages yderligere initiativer for at begrænse ny infrastrukturens negative effekter på natur og miljø. ■

OPSLAGSTAVLEN



BÅDE PÅ STRANDEN

Af Hans Odder

Som omtalt andetsteds i bladet af Danmarks Naturfredningsforening, ligger der mange både trukket op i klitterne langs stranden. Mange af disse har åbenbart ikke været i vandet i årevis, mange af dem ligger med påmonteret mast og en hel del ser ud som om de er "fastmonteret" på den trailer de i tidernes morgen er blevet leveret på. Dette er, udover at det er ulovligt, ikke særligt pænt at se på, for alle der går en tur langs stranden.

SSG vil derfor kontakte de enkelte vejlaug for at få dem til at tale med beboerne på de enkelte veje, således vi kan få ryddet op i antallet af mere eller mindre herreløse både på stranden. Alle der har en båd på stranden opfordres til at mærke den tydeligt med ejers navn, adresse eller lignende da de herreløse både vil blive forsøgt fjernet i løbet af foråret.



DELTAG I EN FORÅRSRENGØRING AF STRANDEN

Af Ib Søgaard, DN

Danmarks Naturfredningsforening, Solrød Afdeling, opfordrer alle vejlaug langs stranden til at deltage i den landsomfattende forårsrengøring af naturen i 2008. Landsindsamlingen sker søndag den 13. april 2008. Hvis et vejlaug ønsker at få udleveret en

sæk til affaldsindsamlingen, kan tilmelding foretages til DNS lokalafdeling, Ib Søgaard, telefon 3042 6030, eller pr. e-mail til ibs@it.dk



POSTKASSER

Af Preben Larsen

Postvæsnet er begyndt at kræve bestemmelserne fra ændringen af Postloven i 2004 overholdt. I praksis betyder det, at hvis ikke man lever op til bestemmelserne om placering, mærkning af og udformning af sin postkasse, kan postvæsnet nægte at

aflevere post på adressen.

Brochuren "Opsætning af brevkasser og brevkasseanlæg" kan hentes på posthuset eller downloades fra www.postdanmark.dk.

Den væsentligste regel for villaer og rækkehuse er, at hvis byggetilladelsen er udstedt efter 1. januar 1973, skal postkassen opstilles ved indgangen til ejendommen, hvilket typisk vil betyde i skel. Brevindkastet skal være mellem 100 og 120 cm over terræn.



SAND OG HAVEAFFALD PÅ STRANDEN

Af Preben Larsen

I løbet af det sidste år, er foreringen blevet kontaktet af beboere, der har gjort opmærksom på at entreprenører, i forbindelse med anlægsarbejde, har hentet sand på stranden. Vi gør opmærksom på, at det er tilladt at hente sand på stranden til privat brug til for

eksempel sandkasser og fuglebure, men man må selvfølgelig ikke hente sand på stranden til anlægsarbejder.

Man må selvfølgelig heller ikke dumpe haveaffald på stranden eller i vandet. Den eneste undtagelse for dette er sankthansbålene, der jo kun er aktuelle en gang om året :-)

ORGANISATIONER KLAR MED STANDARDGARANTITEKST FOR HANDEL MED EKSISTERENDE FAST EJENDOM

Pressemeddelelse fra Advokatrådet, Dansk Ejendomsmæglerforening, Finansrådet og Realkreditrådet.



Fremtidige købere af fast ejendom kan nu se frem til bedre forbrugerbeskyttelse. Advokatrådet, Dansk Ejendomsmæglerforening, Finansrådet og Realkreditrådet er nemlig klar med en standardgarantitekst til brug for handel med fast ejendom, som ikke er nybyggeri. Garantiteksten skal blandt andet skabe ensartede og gennemsigtige vilkår på markedet for handel med eksisterende fast ejendom.

Den nye standard giver køberne en ordentlig forbrugerbeskyttelse samtidig med, at der ryddes op i de praktiske uhensigtsmæssigheder for de involverede parter i handlen og i forhold til finansieringen. Organisationerne henstiller til deres medlemmer, at de benytter de nye standardgarantitekster, som ligger på organisationernes hjemmesider til fri afbenyttelse. Se for eksempel www.de.dk > Nyheder

Teksten i standardgarantierne er godkendt af de for garantien relevante interesseorganisationer og kan anvendes i overensstemmelse med Bekendtgørelse om ansvar, garantistillelse og behandling af deponerede midler m.v. ved omsætning af fast ejendom.

INDKALDELSE TIL GENERALFORSAMLING I SOLRØD STRANDS GRUNDEJERFORENING

Grundejerforeningen afholder ordinær generalforsamling
tirsdag d. 25. marts 2008 kl. 19.30
I Aktivitetscentrets store sal, Solrød Center 85, 2680 Solrød Strand

DAGSORDEN:

A. Bestyrelsens beretning for det forløbne år.

B. Foreningens regnskab fremlægges til beslutning.

Regnskabet kan ses på foreningens hjemmeside,
www.ssgsolrod.dk

C. Fastlæggelse af årskontingent.

D. Valg af medlemmer til bestyrelsen.

Følgende afgår efter tur: Hans Odder,
Keld Wohler, Preben Larsen.

E. Valg af 1 revisor og 1 revisorsuppleant til at gennemgå regnskabet for det kommende år.

Nuværende revisor er Kim Olsson.

Nuværende revisorsuppleant er Flemming Petersen.

F. Indkomne forslag

Ingen indkomne forslag

Kig ind og oplev



...hvad en ægte lokal bank kan gøre for dig

Når man skal tage store beslutninger er det godt at have nogen at snakke dem igennem med. Det gælder også når beslutningerne drejer sig om din økonomi. I Roskilde Bank engagerer vi os i din situation, og derfor har du hos os din egen faste rådgiver.

Skift gratis

Det er hverken dyrt eller besværligt at skifte til os, og du vil hurtigt opleve tæt og personlig betjening.

Ring eller kig ind til os. Vi glæder os til at byde dig velkommen.

Roskilde Bank
- den lokale bank

Solrød Center 130 • 2680 Solrød Strand • Tlf 56 14 46 00