

Referat fra den ordinære generalforsamling afholdt den 9. juni 2016 kl. 19.00 på Restaurant Udsigten

Dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Formandens beretning
3. Fremlæggelse af regnskab
4. Behandling af indkomne forslag. Forslag fra bestyrelsen
5. Valg af formand og bestyrelsesmedlemmer
6. Valg af 1 suppleant til bestyrelsen
7. Valg af 1 revisor og 1 revisorsuppleant
8. Eventuelt

Generalforsamlingen

Formanden, Jens Karoli, bød velkommen. Han oplyste, at Hans Grøn Sørensen, Strøby Egede, var inviteret som gæst, da denne havde erklæret sig villig til at påtage sig hvervet som dirigent under generalforsamlingen.

Ad pkt. 1. Valg af dirigent og stemmetællere

Hans Grøn Sørensen blev valgt og konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt indvarslet.

Ad pkt. 2. Formandens beretning

Formanden, Jens Karoli, aflagde beretning om arbejdet i foreningen i 2015 og 2016, beretningen vedhæftes som bilag.

Formandens beretning blev vedtaget.

Ad pkt. 3. Fremlæggelse af regnskab

Regnskabet blev uddelt og godkendt, og det blev besluttet fortsat at holde kontingentet på 100 kr. årligt.

Ad pkt. 4. Indkomne forslag

Der var ikke indkommet forslag til generalforsamlingen.

Ad pkt. 5. Valg af formand og bestyrelsesmedlemmer

Formanden:

Jens Karoli, Kystvejen 88, blev foreslået og genvalgt.

Bestyrelsen:

Niels Kristoffersen, Kystvejen 94, og Per Olesen, Kystvejen 328, var på valg og blev genvalgt.

Ad pkt. 6. Valg af suppleanter til bestyrelsen

Torben Stiig Hansen, Kystvejen 184 C, blev genvalgt. Signe Hansen, Kystvejen 98, erklærede sig villig til at modtage valg og blev valgt.

Ad pkt. 7. Valg af 1 revisor og 1 revisorsuppleant

Eddy Nielsen, Kystvejen 70, blev genvalgt som revisor, og Jan Merrild, Kystvejen 80, blev genvalgt som revisorsuppleant.

Ad pkt. 8. Eventuelt

Lønkvist, nr. 180, spurgte, om det virkelig var nødvendigt altid at køre med store busser på Kystvejen. Han ville vide, om foreningen kunne gøre noget i sagen. Farten på Kystvejen var også et problem. Jens Karoli forklarede, at bussernes størrelse var fastlagt i udbudsbetingelserne. Det var mest økonomisk kun at arbejde med én størrelse busser.

Jørgen Jørgensen, nr. 212, mindede om, at den tidligere borgmester Poul Arne Nielsen havde set de store busser som et hastighedsdæmpende element.

Ole Hansen, nr. 155, mente ikke, at de hævede flader på vejen havde nogen særlig hastighedsdæmpende virkning. Derimod forårsagede de en betydelig støj, når en bil med trailer passerede dem.

Robert Nielsen, nr. 171, var af den opfattelse, at en indsnævring af vejbanen ikke ville have nogen hastighedsdæmpende virkning. Kun vejbump kunne reducere hastigheden.

Jens Karoli fortalte om den "kør lovligt" aktion, som foreningen for år tilbage havde arrangeret. Den bestod i, at medlemmer af foreningen blandede sig med morgentrafikken samtidig med, at de overholdt hastighedsgrænsen på 40 km/t. Denne aktion var dog uden virkning på længere sigt. Derimod var han overbevist om, at en indsnævring af vejbanen ville have en hastighedsdæmpende virkning.

Flere rejste spørgsmålet om konsekvenserne af, at en betydelig del af Kystvejen måske snart ville få helårsstatus. Ville dette for eksempel resultere i en ny lokalplan for området? Signe Hansen, nr. 98, spurgte, om dette ville indebære nye regler på specifikke områder, for eksempel vedrørende benyttelse af oliefyr. Jens Karoli svarede, at det givetvis ville blive tilfældet. For eksempel havde naturgasnettet været begrænset til det hidtidige helårsområde.

Der fulgte herefter en længere diskussion om indbrudskriminalitet i området. Lillan Dyhr, nr. 342B, havde oplevet en række mistænkelige aktiviteter i sit nærmeste nabolag. De pågældende var dog nu flyttet fra området. Jens Karoli opfordrede til, at man i sådanne situationer kontaktede politiet på nr. 114.

Jens Karoli berettede i fortsættelse heraf om det forgæves forsøg på at få etableret en vagtordning for området i efteråret 2014. Der havde trods alt været 104 husstande, som havde været interesseret i en vagtordning; men firmaet GPS havde ikke villet komme med et tilbud baseret på de 104 husstande. Bent Larsen, nr. 119, var uforstående over for dette og ville meget gerne se et prisudspil fra GPS.

Supplerende kunne Jens Henriksen, nr. 178, oplyse, at interessen for en vagtordning i den anden grundejerforening, som han var medlem af, havde været minimal.

ooOoo

Debat

Dette punkt blev åbnet af aftenens gæst, Anette Mortensen, formand for kommunens Plan- og Teknikudvalg. Hun indledte med en omtale af arbejdet med at skabe mere sikre trafikforhold på Kystvejen. De to workshops, som var blevet afholdt i 2015, havde været meget udbytterige. Alle tænkelige optioner havde været drøftet, men den, som fandt den største tilslutning var 2-1-løsningen. Den gik ud på, at de to eksisterende vejbaner blev reduceret til en, som var placeret midt på vejen og begrænset af stiplede linjer på hver side. Inden for de stiplede linjer skulle fodgængere og cyklister have prioritet. Når to biler mødte hinanden, skulle de så have mulighed for at overskride de stiplede linjer, men kun med respekt for fodgængeres og cyklisters prioritet i dette område. Som et første skridt mod etableringen af et sådant system var man gået i gang med en opmåling af Kystvejen, således at man kunne arbejde på grundlag af en præcis viden om pladsforholdene.

Hvad angik bussernes størrelse, var det en ret kompliceret sag, da buslinjerne jo strakte sig over kommunegrænserne. Samtidig gjorde udbudsreglerne det vanskeligt at vælge små busser. Der var dog opnået en del forbedringer på området, både hvad angik driftsfrekvenser og buslinjer. Således var der skabt en ny tværgående buslinje fra Strøby Egede til Hårlev. Skolebusserne var nu blevet en integreret del af den offentlige transport, samtidig med at det ikke længere var alle skolebørn, som havde ret til bustransport. Endelig var der problemet med Movias takster. Det var ikke rimeligt, at kilometertaksterne var højere i Stevns end i Nordsjælland. Dette spørgsmål ville blive drøftet yderligere med Movia.

Anette Mortensen omtalte også den foregående aftens møde med transportministeren i Solgårdsparken. Ministeren afstod udtrykkeligt fra at afgive nogen form for løfter om en vej; men projektet ville helt sikkert blive betragtet som et af flere, som skulle overvejes nøjere. Vejens mulige beliggenhed ville blive den, som gav størst samfundsmæssig gevinst.

Hvad angik den del af sommerhusområdet, som ønskedes overført til helårsstatus, var der gode grunde til, at man i denne omgang stoppede ved Lendrumvej. Udvidelsen af helårsområdet langs kysten skulle jo følge den tilsvarende udvidelse af boligområdet i Strøby Egede, og det passede med den nu foreslåede udvidelse frem til Lendrumvej. Den nu besluttede lempelse af Planloven, som dog først i efteråret ville blive udmøntet i en ny lov, ville markant forbedre kommunens muligheder for den ønskede udvidelse af helårsområdet. Blandt de berørte beboere i sommerhusområdet havde der været en overvældende tilslutning til den foreslåede statusændring. Der var udsendt cirka 300 breve til 200 husstande, og heraf havde kun 6 været afvisende.

Der fulgte nu en længere diskussion om skiltningen på vejen og skiltenes tilstand. Eddy Nielsen, nr. 70, henviste til, at skiltene i mange tilfælde var dækket af træer. Lillian Dyhr, nr. 342B, fandt, at 40 km skiltene generelt var stærkt afblegede. Jens Henriksen, nr. 178, oplevede ofte, at besøgende, som var kommet ad Kystvejen, slet ikke havde set skiltene med 40 kilometers begrænsning, men havde troet, at den generelle hastighedsbegrænsning for byområder på 50 km i timen også var gældende på Kystvejen.

Poul Erik Salebjerg bemærkede, at overgang til helårsstatus ville medføre højere ejendomsskatter. Desuden skulle de sommerhuse, som mistede deres sommerhusstatus erstattes af nye sommerhuse andetsteds i kommunen.

Signe Hansen, nr. 98, mente, at overgang til helårsstatus ville medføre øget trafik i området, hvilket ville forstærke behovet for stikveje mellem Kystvejen og Stevnsvvej. Anette Mortensen oplyste, at dette spørgsmål havde været diskuteret i forbindelse med de to workshops. Der havde imidlertid været en betydelig modstand mod en sådan løsning blandt en stor del af de deltagende grundejerforeninger.

Arne Nimgård, nr. 60, henviste til de problemer, der ofte var med vand på Kystvejen. Ligeledes var der betydelige mængder affald omkring vejen fra de passerende biler.

Oscar Larsen, nr. 78, så hele udviklingen omkring Kystvejen som en historie om forspildte muligheder. Allerede for 40 år siden havde der været gode og velgennemtænkte forslag på bordet; men de blev aldrig ført ud i livet. Han betvivlede, at en 2-1-vej ville have nogen virkning.

Jens Karoli fandt denne kritik urimelig. Det nyttede ikke at opholde sig ved, hvad der evt. burde have været gjort i en fjern fortid. Man måtte arbejde ud fra den nuværende situation, og Grundejerforeningen Kystvejen havde gennem de seneste år, skridt for skridt, opnået en række små forbedringer af forholdene. Han var overbevist om, at en 2-1-vej ville blive en holdbar og effektiv løsning. I forlængelse af dette påpegede Anette Mortensen, at en 2-1-vej jo ikke blev planlagt uden noget erfaringsgrundlag. Erfaringer andre steder fra viste, at denne løsning rent faktisk var virksom som hastighedsdæmpende middel. Flere blandt tilhørerne erklærede sig enige i dette. En enkelt gjorde dog opmærksom på, at den hastighedsdæmpende virkning kun opstod, når der var modgående trafik. Der var desuden enighed om, at det var nødvendigt at bibeholde, og eventuelt forøge, det nuværende antal vejbumpe. Anette Mortensen bekræftede, at dette også var hensigten. Lillian Dyhr, 342B, mente, at man burde overveje at udføre de stiplede linjer omkring den nye midtervejbane med akustiske riller.

Torben Stig Hansen, nr. 184C, rejste spørgsmålet om kommunens behandling af byggesager. Kunne man i fremtiden forvente større imødekommenhed fra forvaltningens side over for borgerne? Anette Mortensen bemærkede hertil, at hun forventede, at forvaltningen respekterede gældende love og regler. Hun henlede dog i den forbindelse opmærksomheden på, at byggesagsafdelingen på det seneste havde været under et betydeligt arbejdspress, blandt andet som følge af ændringer i personalet.

Jesper Christensen, nr. 154, ønskede oplyst, om der var planer om at åbne op mellem Kystvejen og Stevnsvej, f. eks. Ved Stolpegårdsvej og Lendrumvej, i forbindelse med udstykningerne i området. Anette Mortensen svarede, at det var der ikke.

Vognborg, nr. 202, beklagede sig over den lange ventetid på svar i byggesager. Anette Mortensen henviste til det allerede sagte om forvaltningens arbejdspress. Hun var dog enig i, at forvaltningen, ved modtagelse af en ansøgning om byggetilladelse, burde sende et foreløbigt svar med angivelse af den forventede ekspeditionstid.

BILAG

Grundejerforeningen Kystvejen Strøby Egede/Strøby Ladeplads

Formanden, Jens Karolis, beretning 2015– 2016

Her som afslutning på vort 18. år som forening kan vi kun glæde os over årenes opnåede resultater.

Det viser sig atter en gang, at det frivillige interessefælleskab, som vor forening er baseret på, i det lange løb (meget lange løb) vinder respekt hos de samarbejdspartnere, der gerne skulle høre os - lytte til vores synspunkter. Når jeg siger samarbejdspartnere, er det fordi jeg foretrækker at betragte politikere og deres embedsværk på alle niveauer som venligtsindede medborgere, der gør deres bedste, efter evne, og ikke som fjendtlige bureaukrater, der vil gøre alt for at genere os.

Jeg har gennem årene oplevet en større og større respekt for vores arbejde. Vi er som forening, mindst på linje med store servitutbestemte grundejerforeninger, blevet hørt og respekteret. Grundlaget for vores eksistens som forening og tilslutning fra en interesseret medlemskare blandt grundejerne på Kystvejen har jo været problemet omkring trafikken på vejen, og især de høje hastigheder og deraf livsfarlige situationer.

Trafikintensiteten af især tung trafik har været og er stadig et stort problem.

Der er i samarbejdet med Stevns kommune stor lydhørhed omkring disse problemer, og vi har da også gennem de seneste år forsøgt flere foranstaltninger for at dæmpe de, især lokale, travle bilisters hastighed. Først med forsøg på blomsterbrønde, og senest etablering af blide "bump", hvor disse sidstnævnte har haft en hvis effekt.

Problemet er dog langt, langt fra løst, og det er vores kommune opmærksom på. Det kan godt være, at jeg her kommer ind på et område, vores formand for Teknik og Miljø udvalget Anette Mortensen vil sige noget om; men gentagelser er kun en fordel og sikkert fortalt på en anden måde.

Nøjagtig for et år siden, den 9.juni 2015, var vi sammen med grundejerforeninger vest for og langs Kystvejen indbudt til en workshop om "Trafikplan for Kystvejen og Brinken". Man havde i budgettet afsat penge til udarbejdelse af en sådan plan og ville på baggrund af det samarbejde med grundejerforeningerne, der startede i 2007 med tidligere fartdæpende foranstaltninger til følge, starte på en frisk, som man sagde, for at få en god helhedsorienteret plan.

Niels Kristoffersen deltog i mødet den 9.juni, et møde der vel mest af alt var en slags brainstorm, eller brainrise om man vil, men, efter at COWI, som var konsulenter på sagen, havde arbejdet med det foreliggende materiale, blev vi indbudt til en WORKSHOP den 27. november, hvor undertegnede deltog.

Med baggrund i en trafikmåling af automobilernes hastigheder, som var blevet målt i mellemtiden, kunne man se, at der var et stort problem på Kystvejen mellem Netto og Strandvejen, idet den påbudte hastighedsgrænse på 40 km. i timen flere steder blev overskredet af 67 % af bilerne. Fra Strandvejen til Uglemosevej af 25 %.

Der måtte altså, efter COWIS og politikernes mening, gøres noget, men hvad?

Der blev med baggrund i den første Workshop opstillet 3 Scenarier, som jeg kort kan fortælle handlede om lukning af Kystvejen nord for Strandvejen eller ensretning begge veje fra midten af Kystvejen og også flere løsningsforslag, der var så dyre at etablere, at man kunne se, der ikke ville være økonomi til at få en foreløbig effektiv løsning.

Derfor tilsluttede vi os scenariet, der gik ud på en ændring af Kystvejens afmærkning til en såkaldt 2 minus 1 vej og, hvor det er muligt, sammen med supplerende hastighedsdæmpninger, såsom indsnævninger ved busstoppesteder, der gør det mere trygt for fodgængere, og eventuelt et bump mere.

Nogle af vores medlemmer har, da man så landmålere operere ved matriklen, spurgt, om dette medfører ekspropriationer; men her må jeg skuffe. Det er ikke her, der kan sælges noget. Spørg til side, det her tror jeg bliver et vendepunkt. Håber, trafikanterne når til det punkt, hvor de siger "OK, ting ta'r den tid, ting ta'r", hvis vi vælger at færdes på Kystvejen.

Lidt mere om trafik. Vi skal jo en gang imellem ud af Stevns og videre ud i verden, både de daglige pendlere og i ny og næ da også nogle af os andre, og længere end Køge når vi så ikke uden besvær. Vi har hørt og læst, at de to borgmestre fra henholdsvis Stevns og Køge har været på ministerbesøg i København. Spændende at vide, hvordan sagen om omfartsvejen fra Stevns til motorvejen udvikler sig, idet det jo også hænger sammen med lokale omfartsveje uden om Strøby Egede og dermed aflastningsveje fra Kystvejen til Stevnsvej. Måske hører vi mere; det er i hvert fald en trafik sag, der også har vores store interesse.

Jeg vil slutte denne beretning med en tak for rigtig godt samarbejde, i og med bestyrelsen, og opfordre til, at du, som kunne være interesseret i at være med i maskinrummet i denne spændende tid, giver mig et praj. Tiden går, og vi følger med, men jo ikke evigt, så hvis foreningens fremtid skal se fornuftig ud, må vi ha' supplerende nye kræfter med i arbejdet. På forhånd tak.