

Udviklingsplan for Strøby Egede

Stillingtagen fra Grundejerforeningen Kystvejen

(April 2019)

Grundejerforeningen Kystvejen kan i det store og hele tilslutte sig den fremlagte udviklingsplan og den til grund liggende analyse. Vi finder dog anledning til at pege på en række områder, hvor der bør udvises særlig omhu for at undgå en række uheldige virkninger på bolig- og bymiljøet i Strøby Egede, både hvad angår funktion og ydre fremtræden. I den forbindelse tillægger vi følgende punkter særlig vigtighed:

Fortætning af bymidten

Vi kan fuldt ud tilslutte os dette princip, som allerede er under virkeliggørelse i centrum af Strøby Egede. Der er dog i den forbindelse to ting, som man skal tage stilling til. Den ene er det fortættede areals udstrækning, og den anden er graden af fortætning. Hvad angår det fortættede areals udstrækning, bør dette, i hvert fald i de næste 20-25-år, begrænses til det område, som i udviklingsplanen betegnes som bymidten. Med hensyn til graden af fortætning bør bygningshøjden fortsat begrænses til de nuværende to etager, som forekommer passende i et bysamfund af Strøby Egedes størrelse.

Trafik og parkering

Grundejerforeningen Kystvejen har gentagne gange peget på, at skabelsen af en attraktiv bymidte, som er sikker for bløde trafikanter, forudsætter, at den gennemkørende trafik ledes uden om bymidten. Dette kan kun gøres ved hjælp af tilslutningsveje mellem Kystvejen og Stevnvej og en omfartsvej uden om Strøby Egede, hvilket da også siges i udviklingsplanen. Kommunens stramme økonomi, kombineret med juridisk obstruktion fra Danmarks Naturfredningsforening, har hidtil hindret realiseringen af disse projekter, som ellers ville have kunnet give et mærkbart løft i borgernes livskvalitet.

Hvad angår parkering finder vi grund til at advare mod den tendens til at nedprioritere parkeringsmuligheder, som man de sidste 20-30 år har kunnet observere i byplanlægningen både i Danmark og i udlandet. En sådan nedprioritering kan til en vis grad forsvares i et område med et fintmasket net af offentlig transport, men det er ikke situationen i Strøby Egede. Planlægning af parkeringsmuligheder bør derfor ske med udgangspunkt i den nuværende trafikinfrastruktur og det nuværende behov. Det kan ikke udelukkes, at den teknologiske udvikling på mellemlang sigt vil reducere behovet for parkeringspladser. Skulle det blive tilfældet, er det meget enkelt at

GRUNDEJERFORENINGEN KYSTVEJEN STRØBY EGEDE/STRØBY LADEPLADS

konvertere parkeringspladserne til anvendelse til grønne områder eller boliger. Derimod er det stort set umuligt at skabe parkeringsmuligheder på et areal, når det første er fuldt bebygget.

Kystsikring

Dele af kysten, herunder også arealer, som grænser umiddelbart op til Kystvejen, er udsat for erosion og kræver derfor foranstaltninger, som kan standse erosionen. Tanken om at kombinere kystsikringen med en rekreativ overbygning forekommer umiddelbart sympatisk, men det er vanskeligt at forestille sig, hvordan noget sådant skulle kunne finansieres med den nuværende økonomiske situation i Stevns Kommune.

Hvad angår den udbredte antagelse af en markant forøget fremtidig risiko for oversvømmelser som følge af en stigning i det globale havvandsniveau, så hviler denne antagelse først og fremmest på forudsigelser i klimamodeller. Iagttagelser af den faktiske stigning i havvandsniveauet understøtter kun i begrænset omfang klimamodellernes forudsigelser, idet man gennem mere end 150 år kun har observeret en årlig stigning i havvandets niveau på 2,85 millimeter, uden at der de senere år har været nogen tendens til acceleration. Jfr. nærmere herom:

https://tidesandcurrents.noaa.gov/sltrends/sltrends_station.shtml?id=8518750

Der synes således ikke at være nogen saglig begrundelse for, på kort og mellemlangt sigt, at investere i sikring mod oversvømmelser alene som følge af forventede globale havvandsstigninger. Sådanne investeringer vil dog tillige kunne tjene til sikring mod periodiske oversvømmelser som følge af usædvanlige kombinationer af vind- og strømforhold og kan derfor stadig i et vist omfang siges at være berettigede. Om de reelt vil være lønsomme, må dog bero på en nærmere cost/benefit analyse.

Modsætning mellem kortsigtede privatøkonomiske interesser og den langsigtede offentlige interesse

Denne modsætning optræder konstant, når en privat aktør bringer et projekt på banen. Det være sig i forbindelse med boligbyggeri, diverse servicefunktioner, handel, industri mm. Det har vi derfor også flere gange været vidne til i forbindelse med udbygningen af Strøby Egede, og vi vil også se det i fremtiden. I sådanne situationer er det forvaltningens og politikernes opgave at repræsentere den langsigtede offentlige interesse. Det kan ofte være en stor udfordring, når de præsenteres for professionelt udarbejdet materiale smykket med "grønne" tillægsord. Manglende parkeringsmuligheder kombineret med ekstra høj bebyggelsesprocent vil i sådanne situationer typisk sælges som "miljøvenligt" og "fremtidsorienteret". Vi kan her blot henstille til vore politikere og forvaltning, at de vil leve op til deres ansvar som repræsentanter for den langsigtede offentlige interesse.