SOLRØD KOMMUNE

Tema om trafik

Uddrag af Solrød Kommuneplan 2021

Indhold

Mål for trafik 4
Retningslinjer for trafik 7

Mål for trafik

Trafik spiller en væsentlig rolle i Solrød Kommune, hvor ønsket er at have let og trafiksikker tilgængelighed med gode muligheder for kollektiv trafik og sammenhængende stiforbindelser, der mindsker afhængigheden af kørsel i privatbil.

Byrådets mål for trafik:

- Solrød Kommune vil opfordre staten til at flytte transportkorridoren til vest for Havdrup.
- Infrastruktur og kollektiv trafik udvikles på et bæredygtigt, samfundsøkonomisk og klimamæssigt balanceret grundlag.
- Vej- og stinettets udformning tager hensyn til trafiksikkerhed for alle trafikanter, til trafikstøj og tilgængelighed samt til det æstetiske indtryk.
- Kommunens stisystem skal være veludbygget og logisk.
- Det rekreative stinet søges udbygget – gerne i samarbejde med lokale grønne partnerskaber.
- Solrød Kommune vil arbejde for gode forbindelser til og i naturen – også adgangsmulighederne til vandet.
- Tilgængeligheden mellem boliger, arbejdspladser, skoler og centre skal være god.
- Solrød Kommune vil arbejde for gode kollektive forbindelser til Køge Nord Station og kommunecentrene.
- Solrød Kommune vil forbedre faciliteterne, der understøtter kombinationsrejser herunder mulighed for Parker-og-rejs faciliteter med ladestationer til el-biler, cykelparkering m.m. ved s-togstationerne.
- Solrød Kommune vil arbejde for realiseringen af Trylleskov Strand Station.
- Borgerne skal opleve, at kommunal infrastruktur giver værdi for den enkelte og for fællesskabet.
- Borgerne skal opleve, at kommunale veje er velholdte, og busdriften er effektiv.

Redegørelse for Byrådets mål for trafik

Transportkorridoren, som er en arealreservation til mulige fremtidige overordnede trafik- og forsyningsanlæg, er udlagt i Fingerplanen og kan kun revideres, hvis Fingerplanen ændres. Fingerplan 2019 indeholder ikke ændringer for transportkorridoren i Solrød Kommune.

Forbindelserne til grønne attraktioner og lokaliteter styrkes ved at skabe sikre, tilgængelige og inspirerende stisystemer til disse for dermed at skabe et godt grundlag for et aktivt hverdagsliv.

Samtidig ønskes bedre tilgængelighed for ældre og handicappede - fx mere synlige adgangsmuligheder til vandet (ved brug af skilte og symboler, der gør det lettere for aktive foreninger, gangbesværede og kørestolsbrugere at komme til strand og vand).

Byrådets mål, om at planlægning for kollektiv trafik skal ske på et bæredygtig, samfundsøkonomisk og klimamæssigt balanceret grundlag, varetages dels ved, at busdriften drives i et samarbejde mellem

Trafikselskabet Movia (som koordinerer kommunernes ønsker for busdriften), regionerne og nabokommunerne, og dels ved at busdriften indgår som en del af de årlige budgetforhandlinger. Dette er videreført uændret fra sidste kommuneplan.

Byrådet besluttede med Planstrategi 2020 og Den Grønne Dagsorden, at tema om trafik skulle genvedtages for en ny 4-årig periode i kommuneplanen. Således er temaet udelukkende opdateret ift. den nye trafikplan samt relevante ændringer.

Nye mål siden 2017

I Mål og Økonomi 2021 er der desuden fastsat mål om, at borgerne skal opleve, at projekter og kommunal infrastruktur giver værdi for den enkelte og for fællesskabet. Dette skal ske ved, at borgere og andre interessenter inddrages i prioritering, udvikling og gennemførelse af projekter og, hvor det er relevant, i den efterfølgende drift.
Derudover er der fastsat som mål, at borgerne skal opleve, at kommunale veje er velholdte, og busdriften er effektiv. Det sker ved, at driften tilrettelægges og gennemføres i dialog og samarbejde med borgere og andre interessenter med størst mulig fleksibilitet for den enkeltes ønsker og behov.

Således er der tilføjet 2 nye mål. Resten af målene er overført uændret fra Solrød Kommuneplan 2017.

Målene fra Mål og Økonomi 2021 forventes blandt andet at kunne indfries ved at anvisningerne i Trafikplan 2021-2025 følges og prioriteres i forbindelse med kommunens budgetlægning.

Trafikplanens afsnit 3 beskriver målsætning og virkemidler som skal forbedre trafiksikkerheden og øge borgernes tryghed i trafikken på de kommunale veje. Fokus i perioden (2021-2025) er: Eneulykker, frontalkollisioner, krydsulykker, lette trafikanter og unge bilførere.

Se Trafikplan 2021-2025 her.

Du kan også få overblik over de foreslåede, igangværende og fuldførte indsatser inden for trafikområdet her på kommunens hjemmeside.

Desuden er administrationens forslag til indsatser beskrevet i indsatsplanen, som er en del af trafikplanen. Indsatsplanen beskriver prioriterede problemstillinger og løsninger indenfor ”uheldsbelastede lokaliteter”, "hastighed/tryghed” og ”tilgængelighed”.

Se mere om Lovgivning mv. i forhold til kommuneplanen her.

Retningslinjer for trafik

Trafik spiller en væsentlig rolle i Solrød Kommune, hvor ønsket er at have let og trafiksikker tilgængelighed med gode muligheder for kollektiv trafik og sammenhængende stiforbindelser, der mindsker afhængigheden af kørsel i privatbil.

Nedenstående retningslinjer gør rede for de krav planlægningen for trafik skal opfylde. Redegørelser fremgår under de enkelte retningslinjer eller til sidst i listen herunder.

Reservation til transportkorridor (RL 4.1)

Den udlagte statslige reservation til transportkorridor skal respekteres, som vist på retningslinjekort for reservationer til trafikanlæg.

Redegørelse for RL 4.1

Transportkorridoren er en langsigtet arealreservation, som skal sikre placeringsmuligheder for fremtidige overordnede trafik- og forsyningsanlæg. Baggrunden for reservationen er erfaringer, der viser, at det er vanskeligt og forbundet med store udgifter at føre store infrastrukturelle strækningsanlæg som fx jernbaner, veje og højspændingsanlæg gennem landskabet i landområdet, og gennem bebyggede og intensivt udnyttede områder i byområdet.

Transportkorridoren er fastlagt i Fingerplan 2019, som du kan finde her.

Se også Planlovens § 11a.

Planlægning for nye trafikanlæg (RL 4.2)

Følgende nyanlæg og ombygninger på vej- og banenettet skal respekteres, som vist på retningslinjekort for reservationer til trafikanlæg:

1. Udbygning af Roskildevej på strækningen Salløvkrydset - Solrød til 2+1 vej.
2. S-togsstation Trylleskoven (i bydelen Trylleskov Strand) samt reservation til eventuel fremtidig stationsplads.
3. Eventuel fremtidig omfartsvej syd om Gl. Havdrup.
4. Eventuel fremtidig omfartsvej ved Ll. Skensved.

Redegørelse for RL 4.2

Reservation til den nye S-togsstation (Trylleskoven) er hentet fra Fingerplan 2019, § 25, stk. 1, nr. 4.

Af Fingerplan 2019, § 26, stk. 1, nr. 21, fremgår reservation til udbygning af Roskildevej til 2+1 vej på strækningen Salløvkrydset (Roskilde Kommune) til Åmarken (Solrød Kommune) samt reservation til en eventuel fremtidig omfartsvej ved Ll. Skensved (Køge Kommune) og Naurbjerg Landsby.

Solrød Kommune har endvidere planlagt for en eventuel fremtidig omfartsvej syd om Gl. Havdrup, som vil reducere trafik gennem landsbyen og sikre bedre oversigtsforhold ved udkørsel til Roskildevej (statsvej). Omfartsvejens tilslutning til Roskildevej forudsætter tilladelse fra Vejdirektoratet, som er myndighed for statsveje.

Se mere i Trafikplan 2021-2025.

Der er i rammelokalplanen for Trylleskov Strand (lokalplan 603.9) reserveret areal til en eventuel stationsplads (og centerformål). Denne udpegning fremgår af denne kommuneplan for at synliggøre, hvad Solrød Kommune arbejder for.

Omdannelse af terminaler og stationsområder (RL 4.3)

Kommunen skal i samarbejde med trafikselskaber ved forbedring af terminaler sørge for, at der planlægges for cykelparkering i tilstrækkeligt omfang og placeret bedst muligt i forhold til terminalernes skiftemuligheder.

Ligeledes skal der ved ombygning eller udvikling af stationsområder sikres gode muligheder for at skifte mellem transportformer, herunder mulighed for Parker-og-rejs-faciliteter med ladestationer til el-biler, cykelparkering m.m. ved S-togstationerne.

Redegørelse for RL 4.3

For at gøre de offentlige transportmidler mere attraktive, arbejdes der med at give gode forbindelsesmuligheder til andre transportformer. For togtrafikken er det blandt andet vigtigt, at der for pendlere skabes gode parkeringsforhold - også for cykler.

Byrådet har som mål at ville forbedre faciliteterne, der understøtter kombinationsrejser herunder mulighed for Parker-og-rejs faciliteter med ladestationer til el-biler, cykelparkering m.m. ved S-togstationerne. Målet er overført uændret fra sidste kommuneplan.

Solrød Strand Station og Havdrup Station er begge omfattet af helhedsplaner med en række anbefalinger for den fremtidige udvikling af områderne, herunder stationsområderne.

Der er i Helhedsplanen for Solrød fokus på at omdanne en række pladser og byrum i centergaden, så den inviterer til ophold og aktiviteter, herunder også en omdannelse af stationspladsen og busholdepladsen med henblik på at få integreret en række funktioner i centret.

I Havdrup arbejdes på at skabe en bedre forbindelse over banen for at udbedre den manglende sammenhæng i Havdrups stisystem. Derudover foreslår Helhedsplanen for Havdrup at iværksætte et gennemgående trafikdæmpende indgreb i Hovedgaden, der samtidig skaber et grønnere og mere rekreativt rum imellem bygningerne. Ved at ensrette vejen og veksle med ensidige fortove kunne der gives plads til et mindre lige forløb og ved at lave huller i belægningen i kanten af vejbanen vil der kunne plantes vejtræer. Vejtræerne vil dermed både fungere som fartdæmpende chikaner og tilføre Hovedgaden et grønnere og mere rekreativ udtryk. Igangværende drøftelser med nabokommunerne Køge og Roskilde om en supercykelsti fra Køge til Roskilde kunne inddrage Havdrup Hovedgade som "cykelgade", hvis biltrafikken reduceres.

Den ændrede indretning kunne danne små lommer langs Hovedgaden. Disse lommer vil kunne bruges til parkering, grønne mellemrum med plantekasser, små forhaver til boliger eller udeservering.

Hovedgadens beboere og butiksdrivende ville kunne få medbestemmelse over indretningen af de små lommer og i fællesskab stå for at passe og vedligeholde dem.

Hvis der på sigt kommer flere boliger i Hovedgaden, vil disse mellemrum også give mulighed for, at man kan lægge dele af fortovet ud i de små lommer, og derved skabe en større afstand imellem husfacade og fortov/gade. Det vil være med til at løse den klassiske 'indkigsproblematik' ved at bo i stueetagen, da der herved ville blive mulighed for at skabe en lille mellemzone mellem forbipasserende og bolig.

I den kommende planperiode udarbejdes der en ny lokalplan for Hovedgaden samtidig med vejprojektet.

Se mere i Helhedsplanen for Solrød og Helhedsplanen for Havdrup.

Planlægning for veje i Solrød Kommune (RL 4.4)

Vejnettet i Solrød Kommune består af overordnede veje (statsveje), kommuneveje (trafikveje), lokalveje og arealudlæg til eventuelt fremtidige veje som vist på retningslinjekort for veje.

Redegørelse for RL 4.4

Trafikveje består af trafikveje i byerne og gennemfartsveje og fordelingsveje uden for byerne. Trafikvejnettet bør
være sammenhængende og overskueligt. På trafikveje afvikles den gennemkørende trafik, og der fokuseres på god fremkommelighed kombineret med god sikkerhed.

Lokalveje omfatter alle de øvrige veje i kommunen. De betjener de lokale områder, og de enkelte boliger, arbejdspladser, institutioner og butikker.

Lokalvejene tilgodeser især trafiksikkerhed for de lette trafikanter. Samtidig skal alle trafikanttyper have god tilgængelighed til disse veje kombineret med en rimelig fremkommelighed. Dette indebærer lave hastigheder af hensyn til trafiksikkerheden og mange tilslutninger af hensyn til de lette trafikanters fremkommelighed.

Køge Bugt Motorvejen og Roskildevej, som løber gennem Solrød Kommune er statsveje, hvor Vejdirektoratet er myndighed.

Se også RL 4.2 (her på siden) om fremtidige arealreservationer til trafikanlæg.

Planlægning for stier i Solrød Kommune (RL 4.5)

Stinettet i Solrød Kommune består af transportstier (stirutenettet), som vist på retningslinjekort for transportstier (cykelstier), og af rekreative stier (heraf nogle regionale), som vist på retningslinjekortet for rekreative stier.

Kommunen skal sikre sammenhæng mellem det regionale trafiknet (veje) og det regionale stinet, samt mellem det overordnede regionale rekreative stinet og det øvrige regionale rekreative stinet.

På de regionale transportstier skal der være god fremkommelighed for cyklister, herunder velegnet belægning på cykelstien.

Der må ikke planlægges for byggeri og anlæg eller foretages dispositioner, der hindrer etablering af de planlagte stier (herunder missing links).

Redegørelse for RL 4.5

Stinettet består overordnet af 2 typer stier, henholdsvis transportstier (stirutenettet - velegnet til cykler og omfattet af vej- og stilovgivningen) og rekreative stier (stier der forbinder by med fx det åbne land eller kysten, fx "trampestier", naturstier mv.). Stirutenettet består af regionale og kommunale stier (separate stier og stirute ad vej). Strækningerne langs Strandvejen, Tåstrupvej og Roskildevej er udpeget som overordnede transportstier med regional betydning (ifølge Fingerplanen siden 2013), og disse er etableret som cykelsti langs vej eller som alternative ruter.

Strækningen langs Roskildevej er desuden en del af statsvejnettet, som Vejdirektoratet er myndighed for.

Det sammenhængende kommunale stirutenet (med både stier og stiruter ad vej) fremgår af Trafikplan 2021-2025.

Stirutenettet kan også ses her på kommunens hjemmeside.

Solrød Kommune har et godt og veludbygget stinet. Det betyder, at der er god fremkommelighed og sikkerhed for de lette trafikanter - og også god sammenhæng mellem veje og de regionale rekreative stier (både de overordnede regionale rekreative stier, som er udpeget i Fingerplanen, samt de øvrige regionale rekreative stier, som fx Hedebostien).

Solrød Kommune vil fortsat arbejde på at fremme cyklismen i kommunen, bl.a. ved at forbedre skiltning mv. men også ved at fastholde ønsket om et sammenhængende kommunalt og regionalt stirutenet (cykelstier) i byen, mellem by og land (herunder kysten) samt mellem kommunens landsbyer. Samtidig er centre, fritidsaktiviteter, skoler og institutioner forbundet via stisystemer i stort set hele kommunen.

"Missing links" (manglende forbindelser) er udpeget i Fingerplan 2019 og udgør de strækninger i hovedstadsområdet, hvor der mangler tilstrækkelig sammenhæng i stinettet.

Generelt er udpegningerne overført uden de store ændringer siden sidste kommuneplan.

Redegørelse for eventuelt fremtidige stier og "missing links"

De eventuelt fremtidige stier og "missing links" (endnu ikke planlagte forbindelser) er vist med en principiel linjeføring.

I denne kommuneplan fastholdes udpegningen til en eventuel fremtidig stiforbindelse langs banen i Trylleskov Strand og videre over Cementvej og med opkobling til den eksisterende Banesti syd for Cementvej og videre mod Solrød Strand Station og Solrød Center.

Ny sti ved Green Hills. Sammen med Køge Kommune arbejdes der på at få en direkte stiforbindelse over den befærdede trafikvej, Cordozavej, til Køge Nord Station og til bedre sammenhæng med med de regionale stier i Køge Kommune. Der arbejdes derfor på at få udført en forlængelse af sti fra Havfruens Kvarter, Admiralparken, hvor Køge Kommune har indføjet i deres kommuneplan, at man planlægger at ville fortsætte stien fra kommunegrænsen ved Skensved Å.

Ifølge Fingerplan 2019, §§ 27-28, skal den kommunale planlægning medtage arealreservationer til overordnede cykelstinet for pendlere. Anlæggenes forløb er principielle og vist på Fingerplanens kortbilag Q. Ligeledes skal den kommunale planlægning medtage arealreservationer til overordnede, rekreative stinet. Anlæggenes forløb er principielle og vist på Fingerplanens kortbilag R.

Redegørelse for det rekreative stinet

De regionale rekreative stier består af dels det overordnede regionale rekreative stinet (herunder også det nationale stinet - i Solrød cykelstirute N9) og dels det øvrige regionale stinet.

De regionale rekreative stier skal sikre adgang fra større byer til det åbne land, til kysten og til værdifulde naturområder og landskaber. De rekreative stier tilstræbes generelt at være et inspirerende tilbud til både cyklende og gående, samtidig med at trafiksikkerheden er i fokus (sikring ved krydsning af større veje).

Solrød Kommune vil for at sikre sammenhæng i det regionale stinet samarbejde med andre initiativtagere og berørte parter (fx nabokommuner) om en videreudbygning af det overordnede, rekreative stinet, forudsat at disse har forløb gennem Solrød Kommune.

Eksisterende rekreative stier

- **National Cykelrute 9 - N9 (National rekreativ sti)**
  Rute 9 går fra Helsingør til Gedser og indgår desuden i The Sun Route fra Nordkap til Malta, via blandt andet København og Berlin. I Solrød Kommune har ruten et nord-sydgående forløb og passerer landsbyerne Karlstrup, Solrød, Jersie og Naurbjerg.
- **Gudernes Stræde (Regional rekreativ sti)**
  Vandrerute med forløb fra Mosede Fort til Vellerup Vig. I Solrød Kommune forløber vandrestiruten forbi Karlstrup Landsby, Karlstrup Kalkgrav og gennem Havdrup Mose.
  Se mere på www.gudernesstraede.dk
- **Hedebostien (Regional rekreativ sti)**
  Vandre-, cykel- og delvis ridesti med forløb Køge Bugt - Roskilde Fjord. Stien er etableret som et partnerskabsprojekt og som tværkommunalt samarbejde mellem Solrød, Greve og Roskilde Kommuner.
  Hedebostien giver gående, motionister, cyklister og ridende mulighed for store naturoplevelser, samtidig med at stien formidler de kulturhistoriske spor, den krydser.
  Se mere på www.hedebosti.dk
- **Kløverstier (Rekreativ sti)**
  Opmålte stiruter i by og bynære områder. Kløversti-konceptet består af fire stier (ad eksisterende stier) med samme udspring (springvandet ved Solrød Rådhus) og med forskellig længde (2½, 5, 7½ og min. 10 km).
  Læs mere om Kløverstierne på Solrød Kommunes hjemmeside.
- **Stirute ad eksisterende lokalveje i kommunens nordlige del (Rekreativ sti)**
  Stiruten forbinder i Solrød Kommune Karlstrup Landsby med Karlstrup Kalkgrav og kystkilen Firemileskoven/Karlstrup-Engstrup Moser.
- **Natursti/forbindelse på strandarealer langs Køge Bugt, der forløber gennem Solrød fra nord til syd**
  Strækningen har tidligere været markeret som planlagt sti, men forbindelse eksisterer allerede i dag. En del af strækningen føres ad egentlige stier langs Trylleskoven og Staunings Ø, mens den sidste del her imellem eksisterer som en "trampesti" (der er blevet formet af brugerne). Stien er en rekreativ vandresti og må derfor ikke anlægges med fast belægning.
  Dette stiforløb fremgår også som planlagt rekreativ sti i Fingerplan 2019 (Kortbilag R) til den sydlige kommunegrænse (med principiel linjeføring).

Eventuelt fremtidige rekreative stier

- **Natursti langs Skensved Å mellem Naurbjerg og Jersie Strandvej**
  Øst for motorvejen, gennem Jersie Mose, kædes den planlagte rekreative sti med eksisterende rekreativ sti (natursti) gennem mosen. Dette stiforløb er udpeget som "missing link" i Fingerplan 2019 (kortbilag Q).
  "Missing links" er de strækninger i hovedstadsområdet, hvor der mangler tilstrækkelig sammenhæng i stinettet. Disse forbindelser sikres ved, at der i første omgang i kommuneplanerne fastlægges en principiel linjeføring.
  Udpegningen er overført uændret fra sidste kommuneplan.
- **Natursti syd for Tykmosevej**
  Eventuel fremtidig forbindelse (natursti) mellem Havdrup fra Tykmosevej til Kr. Skensved via Toftegårdsvej.
  Udpegningen er overført uændret fra sidste kommuneplan.
- **Natursti langs Solrød Bæk mellem Havdrup, Gl. Havdrup og Solrød Landsby**
  Eventuel fremtidig rekreativ stiforbindelse (natursti) langs Solrød Bæk mellem Solrød Landsby, Havdrup og Gl. Havdrup. Udpegningen er overført uændret fra sidste kommuneplan.
- **Natursti mellem Solrød Landsby og Karlstrup Landsby**
  Eventuel fremtidig rekreativ forbindelse (natursti) mellem landsbyerne Solrød og Karlstrup som blandt andet passerer gravhøjene.
  Linjeføringen er principiel og kan eventuelt ændres ved en fremtidig planlægning for arealet, som med Fingerplan 2019 er udpeget som (ydre) grøn kile.
  Udpegningen er overført uændret fra sidste kommuneplan.
- **Natursti/trampesti på støjvolden ved Trylleskov Strand**
  Udpegningen er overført uændret fra sidste kommuneplan.
- **Natursti ved Havdrup Mose**
  Eventuel fremtidig natursti, som kan forbinde Havdrup Mose (også kaldet Gl. Havdrup Mose) med Snoldelev Mose i Roskilde Kommune.
  Udpegningen er overført uændret fra sidste kommuneplan.
- **Sti nord for Karlstrup**
  Udpegningen er overført uændret fra sidste kommuneplan.

Udformning af veje og stier (RL 4.6)

Ved udformning af veje og stier skal der tages hensyn til trafiksikkerhed for alle, trafikstøj, tilgængelighed og æstetisk udtryk.

Redegørelse for RL 4.6

Retningslinjen skal sikre, at udbygning og udformning af vej- og cykelstinettet sker, så trafiksikkerhed, trafikmiljø og det visuelle miljø forbedres, samtidig med at trafikken kan afvikles på en effektiv, sikker og velfungerende måde.

Retningslinjen er bundet op på Byrådets mål om, at vej- og stinettets udformning og vedligeholdelsestilstand tager hensyn til trafiksikkerhed for alle trafikanter, til trafikstøj og tilgængelighed, det æstetiske indtryk samt vedligeholdelsen af vejkapitalen.

Vejkapital er et udtryk for at vejbelægninger er vedligeholdt tilstrækkeligt, så det sikres at tilstanden af veje og stier ikke nedbrydes i en sådan grad, at det skal bruges unødige udgifter på genopretning. Den del af målet, som omhandler vedligehold samt vejkapital, er orienteret mod drift og er ikke relevant for kommuneplanen.

Hensyn til trafikstøj i planlægningen (RL 4.7)

Når der i kommune- og lokalplanlægningen udlægges arealer til støjfølsom anvendelse, skal det sikres, at Miljøstyrelsens vejledende regler om støj kan overholdes i planområdet ved støj fra: veje og jernbaner, støjende fritidsanlæg, militære flyvestationer samt skyde- og øvelsesterræner og virksomheder.

Når der etableres nye veje, skal det så vidt muligt tilstræbes, at Miljøstyrelsens vejledende regler for støj kan overholdes i eksisterende og kommuneplanlagte boligområder og områder med anden støjfølsom anvendelse.

Redegørelse for RL 4.7

Kommunerne har pligt til at sikre, at støjbelastede områder, hvor støjniveauet er højere end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi, ikke udlægges til nye boliger eller anden støjfølsom anvendelse, med mindre lokalplanen har bestemmelse om støjbeskyttelse.

Områder til støjfølsomme formål er f.eks. boligområder, feriebyer, campingpladser, hoteller, kolonihaver, sommerhusbebyggelser og rekreative områder. Rekreative områder kan undtages, hvis de på grund af deres anvendelse ikke vurderes at være støjfølsomme, f.eks. støjende fritidsanlæg eller rekreative buffer områder mellem erhverv og bolig.

Ved udlægning af nye byudviklingsområder i nærheden af statsveje, er bygherre/projektet forpligtet til selv at foretage nødvendig støjreducerende tiltag.

Kommuneplanens skal ifølge de statslige interesser vise de støjbelastede områder og stilleområder kortlagt i henhold til Støjbekendtgørelsen (Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner, BEK nr. 1596 af 13/12/2018).

Dog er Solrød Kommune ikke omfattet af kravet om at udarbejde en støjhandlingsplan samt støjkort for kommunen, idet der ikke er udpeget strækninger eller byområder, ud over Køge Bugt Motorvejen og Roskildevej, som begge er statsveje.
Se link til Miljøstyrelsens, støjkortlægning:
https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=noise

Kommunerne har mulighed for at udpege og kortlægge stilleområder, jf. Støjbekendtgørelsen. Solrød Kommune har ikke udpeget stilleområder.

Det er vejmyndighederne, der har ansvaret for at prioritere en indsats mod generende vejstøj ved eksisterende boliger. Vejdirektoratet er vejmyndighed langs statsvejene (motorveje), mens de pågældende kommuner har ansvaret langs kommuneveje, hvor langt de fleste støjbelastede boliger i givet fald måtte formodes at skulle findes.

Støjhensynet bør indgå i forbindelse med planlægning og projektering af boligbebyggelse langs trafikerede veje. De samme principper vil imidlertid også være gældende ved planlægning af andre støjfølsomme funktioner. Der bør også tages udgangspunkt i disse grænseværdier ved etablering af nye veje.

Hvis det er muligt ved afskærmning eller støjdæmpning, at opnå at overholde de vejledende krav til udendørs støjniveau, inden arealerne tages i brug, kan støjbelastede områder anvendes til støjfølsomme formål.

Læs mere om Miljøministeriets vejledende regler om støj her.

Støj fra lufthavne

Ifølge Fingerplan 2019, § 33, 34, 34a.-34b, er Solrød Kommune underlagt restriktioner i forbindelse med støjkonsekvensområdet for Roskilde Lufthavn, Tune, og disse skal respekteres i den kommunale planlægning.

Støjkonsekvensområdet berører Solrød Kommune ved Havdrup, Gl. Havdrup og en række landområder i tilknytning hertil og ved kommunens nordlige grænse, som vist på kortet med støjkonsekvensområder ved Roskilde Lufthavn.

Generel redegørelse for trafik

Solrød Kommune har et bredt udbud af kollektive transportformer og opfordrer rejsende til at kombinere bus- og tog, f.eks. på ture til Køge, Roskilde og København. Derudover har Solrød Kommune et veludbygget stisystem, hvorfor det er oplagt at benytte gang- og cykelstierne til skole, arbejde og til stationen.

Brugen af kollektiv trafik bør også som udgangspunkt tænkes ind i bystrukturen - især ved planlægning af nye bydele.

Sammen med Køge Kommune arbejdes der på at få en direkte stiforbindelse over den befærdede trafikvej, Cordozavej, til Køge Nord Station og til bedre sammenhæng med med de regionale stier i Køge Kommune. Der arbejdes derfor på at få udført en forlængelse af sti fra Havfruens Kvarter, Admiralparken (forbi Green Hills), hvor Køge Kommune vil fortsætte stien fra kommunegrænsen ved Skensved Å.

I Solrød Kommune er der (pr. maj 2021) fire buslinjer samt en natbus, en S-bane (linje A og E) og en regionaltogsforbindelse mellem Roskilde og Køge med station i Havdrup.
Se kort over den kollektive trafik i Solrød Kommune her.

Derudover tilbyder Solrød Kommune også Flextur og Plustur, som er et tilbud til alle borgere om fleksibel, kollektiv kørsel fra dør til dør i taxa eller minibus. Plustur kan ses som en videreudvikling af Flextur, hvor "taxaturen" kombineres med bus- og togtransport. Plusturen tilbydes på den første eller sidste del af turen, hvor gangafstanden til attraktiv kollektiv trafik er mere end 1-2 kilometer og bestilles via Rejseplanen.
Se mere om Flextur i Solrød Kommune her.

Solrød Kommune arbejder fortsat for, at der etableres en ny station "Trylleskov Strand" og stationen fremgår også af Fingerplan 2019 (som Trylleskoven).

Se mere om Lovgivning m.m. i forhold til kommuneplanen her.

Kommuneplanen i forhold til Movias Mobilitetsplan 2020

Trafikselskabet Movia udfører den offentlige kollektive busbetjening i Hovedstadsområdet samt i Region Sjælland og dermed også i Solrød Kommune. Det gør Movia på baggrund af Mobilitetsplan 2020.

De politiske mål i Movias Mobilitetsplan 2020 er:

1. Hvis man skal kunne passe et arbejde, skal man kunne komme hen til det – til tiden. Mange spilder hver dag tid i trængslen på vejene. Et effektivt, kollektivt, strategisk net understøtter derfor vækst, uddannelse, beskæftigelse og bosætning.
2. Klimakrisen er reel, og der er bred politisk opbakning til et ambitiøst, nationalt klimamål. Transportsektoren står for knap 30 procent af den samlede CO2-udledning og skal give sit bidrag. Den kollektive transport skal være fossilfri – og det er nødvendigt, at en væsentlig del af den fremtidige trafikvækst sker uden CO2-udledning – til fods, på cykel og med bus, tog og metro.
3. Alle har et mobilitetsbehov, uafhængig af postnummer. Det skal være muligt at bo, arbejde, og uddanne sig i hele Movias område, også selvom man ikke har bil.
4. Vi har en særlig opgave med at tage vare på de borgere, der har brug for hjælp. Mange børn, unge, ældre og handicappede er afhængige af kollektiv transport og flextrafik i dagligdagen, og kravene stiger i takt med, at der bliver længere til uddannelse, til arbejde og til hospitalet.

Movias indsatser

Med dette udgangspunkt har Movia forslag til 12 indsatser, der styrker den kollektive mobilitet i hele vores område:

Sammenhæng på tværs:

- Vi forbedrer det strategiske net
- Vi etablerer gode skift på stationer og busterminaler
- Vi sørger for god trafikinformation i realtid

Grøn og bæredygtig omstilling:

- Vores busser er fossilfri i 2030, heraf er mindst halvdelen elbusser
- Vores flextrafik køres i elbiler senest i 2030
- Vores nye tog er eldrevne

Pendlingen til og fra arbejdspladser:

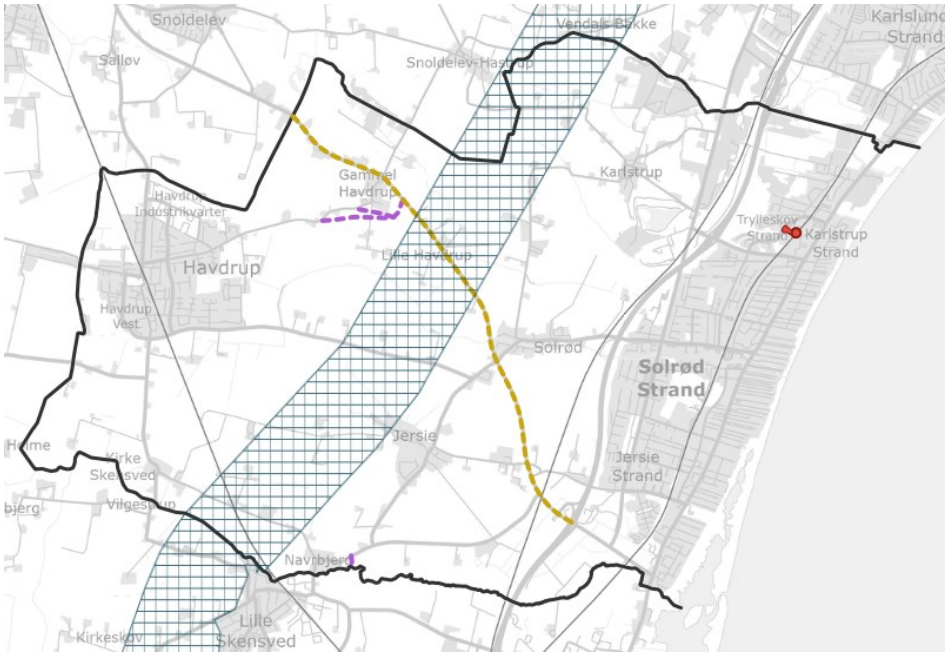
- Vi planlægger for god mobilitet allerede i den fysiske planlægning
- Vi præsenterer værktøjer til god mobilitet
- Vi giver virksomhederne overblik over mobilitetsservicen

Kollektiv mobilitet uden for de større byer:

- Vi optimerer kendte transportløsninger, som sikrer mobiliteten uden for de større byer
- Vi udvikler og udbreder nye mobilitetsløsninger
- Vi sørger for mobiliteten for unge til ungdomsuddannelser

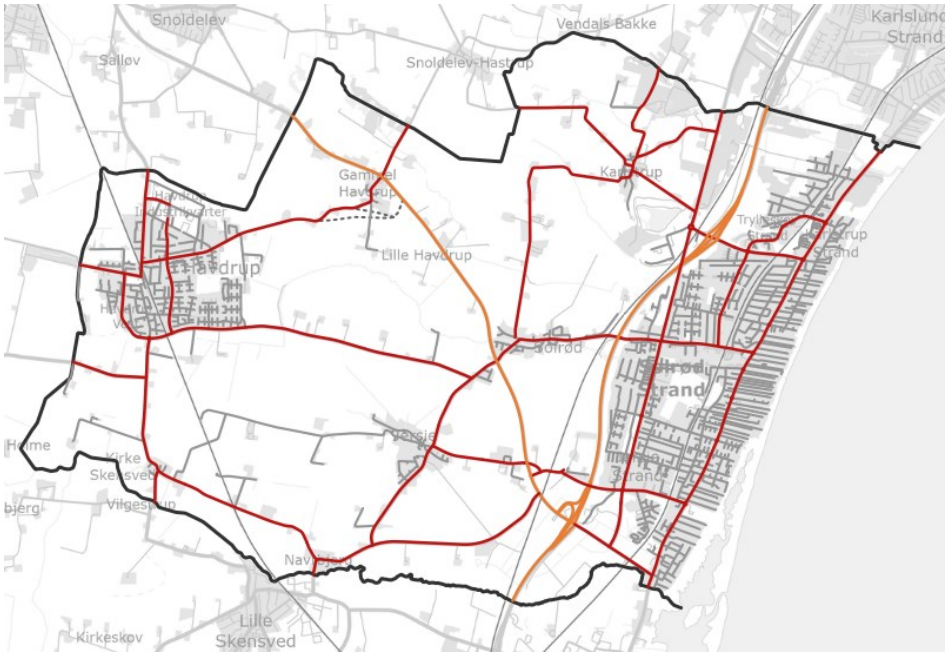
Læs mere om Movias Mobilitetsplan her.

Retningslinjekort for reservationer til trafikanlæg



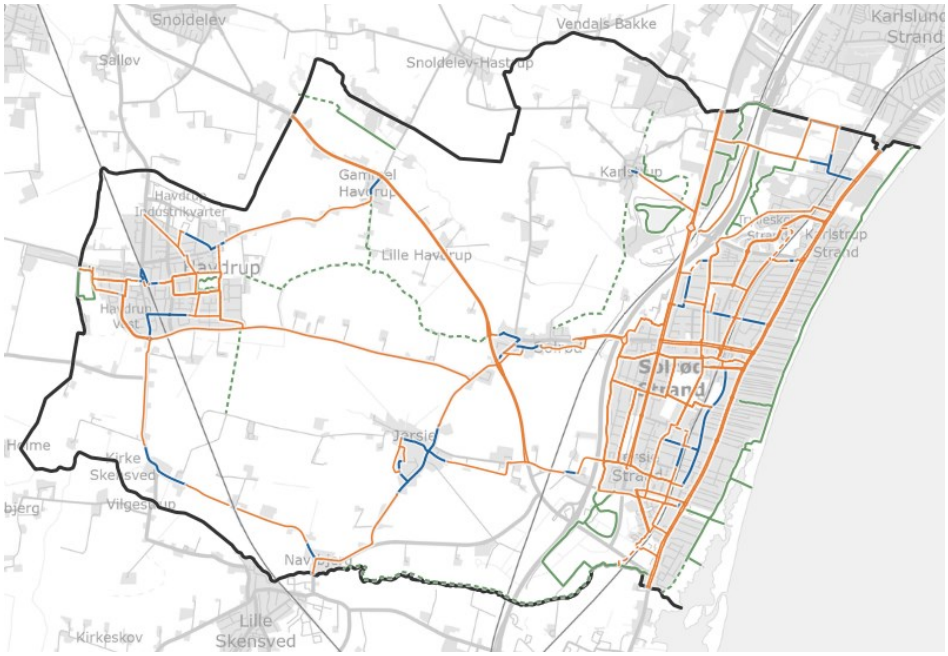
- Transportkorridor
- Udvidelse af vejanlæg til 2+1 vej
- Eventuel fremtidig omfartsvej
- Eventuel fremtidig stationsplads
- Eventuel fremtidig S-togsstation
- Kommunegrænse

Retningslinjekort for veje



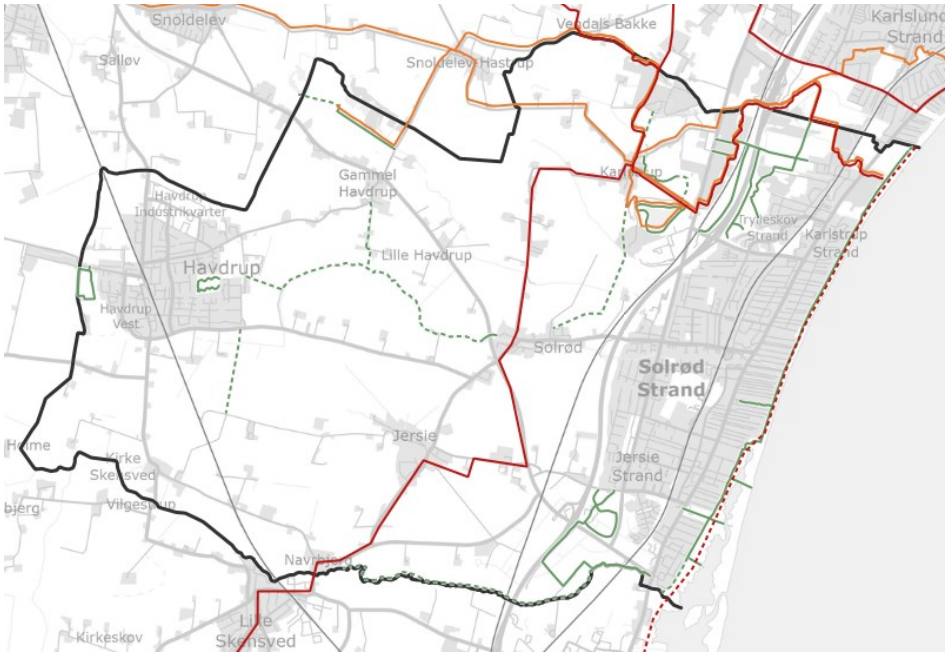
- Statsvej
- Kommunevej
- Lokalvej
- Eventuel fremtidig vej
- Kommunegrænse

Retningslinjekort for transportstier (cykelstier)



- Eventuel fremtidig stiforbindelse
- Offentlig sti
- Stinetværk ad vej
- Eventuel fremtidig lokal natursti
- Eksisterende lokal natursti
- Kommunegrænse

Retningslinjekort for rekreative stier

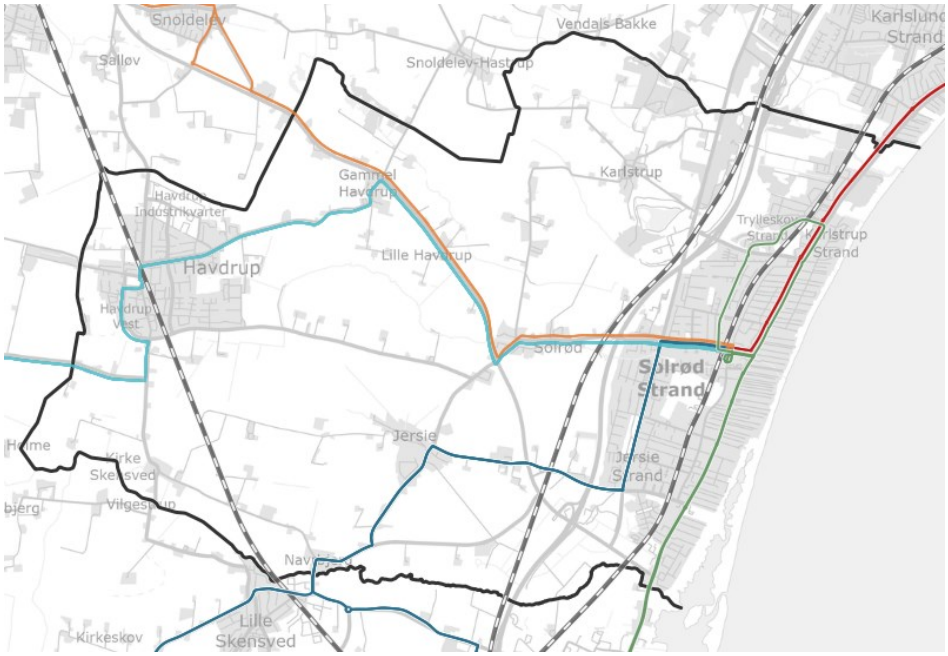


- Eventuel fremtidig regional rekreativ sti fra Fingerplan 2019
- Eksisterende regional rekreativ sti fra Fingerplan 2019
- Øvrig regional rekreativ sti (Gudernes Stræde)
- Eventuel fremtidig lokal natursti
- Eksisterende lokal natursti
- Kommunegrænse

Redegørelseskort med støjkonsekvensområde fra Roskilde Lufthavn, Tune

Område med særlige restriktioner ved CPH Roskilde
Støjkonsekvensområde > 60 dB
Støjkonsekvensområde 55 - 60 dB
Støjkonsekvensområde 50 - 55 dB

Redegørelseskort over kollektiv trafik



- Buslinje 121
- Buslinje 215
- Buslinje 220
- Buslinje 246
- Buslinje 97N (natbus)
- Banedanmark hovedstrækninger
- Kommunegrænse