

Solrød

Kommuneplan 2025

Tema om trafik & mobilitet



Trafik & mobilitet

Trafik & mobilitet 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.

Derudover indeholder [Solrød Klimaplan 2050](#) også en række forslag til klimaindsatser for de kommende år, som relaterer sig til transport og dermed trafik & mobilitet. Det er indsatser som fx at understøtte omstillingen til elbiler, elbusser mv. ved bl.a. at etablere ladeinfrastruktur. Det kan også være at understøtte alternativer til bilen og muligheden for at ændre vores 'normale' mobilitetsformer - fx ved at fremme kollektiv trafik, cyklisme, delebiler mv. og ved at bruge byplanlægningen til at understøtte oprettelsen af borgerfællesskaber, decentrale kontorfællesskaber mv.

Mål for trafik & mobilitet

- 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.

- Der skal samarbejdes med nabokommunerne om muligheden for en supercykelsti på Roskilde/Køge ruten.
- Den kollektive trafik skal fremmes som alternativ til privatbilismen.
- Brugen af kollektiv trafik skal tænkes ind i bystrukturen, fx ved planlægning af nye bydele.
- Solrød Kommune ønsker at fremme cykel- og gangtrafik, og at gøre cykel og gang til de foretrukne transportformer til ture under 5 km.

Redegørelse for mål for trafik & mobilitet

Målene (med den tilhørende redegørelse herunder) er stort set overført uændret fra [Solrød Kommuneplan 2021](#). Dog er der tilføjet fire nye mål, dels fra Byrådets budgetaftale 2022 (det fjerde sidste om supercykelsti) og dels fra indsatsmål for transport i [Solrød Klimaplan 2050](#) (de tre sidste).

Supercykelstiforbindelsen er også fremhævet i Byrådets seneste budgetaftale for 2025-2028.

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 2023 og Den Grønne Dagsorden](#), at tema om trafik skulle genvedtages for en ny 4-årig periode i kommuneplanen med en tilføjelse om muligheden for etablering af en ny supercykelsti gennem kommunen, via Havdrup. Således er temaet udelukkende opdateret ift. dette udlæg samt en tidligere reservation til en mulig omfartsvej syd

om Gl. Havdrup er fjernet, da der ikke længere er et lokalt ønske herom.

Trafikplanens afsnit 3 beskriver målsætning og virkemidler som skal forbedre trafiksikkerheden og øge borgernes tryghed i trafikken på de kommunale veje. [Se Trafikplan 2021-2025 her.](#)

Du kan også få overblik over de foreslåede, igangværende og fuldførte indsatser inden for trafikområdet 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 & mobilitet

Nedenstående retningslinjer gør rede for de krav planlægningen for trafik & mobilitet skal opfylde.

Redegørelser fremgår under de enkelte retningslinjer eller til sidst i listen herunder.

Reservation til transportkorridor (RL 5.1)

Den udlagte statslige reservation til transportkorridor skal respekteres, som vist på [retningslinjekort for reservationer til trafikanlæg.](#)

Redegørelse for RL 5.1

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.

Reservationer til nye trafik anlæg (RL 5.2)

Følgende nyanlæg og ombygninger på vej- og banenettet skal respekteres, som vist på [retningslinjekort for reservationer til trafik anlæg](#):

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 ved Ll. Skensved.

Redegørelse for RL 5.2

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

Af Fingerplan 2019, § 26, nr. 20, fremgår reservation til udbygning af Roskildevej til 2+1 vej på strækningen Salløvkrydset (Roskilde Kommune) til Åmarken (Solrød Kommune) og reservation til en eventuel fremtidig omfartsvej ved Ll. Skensved (Køge Kommune).

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.

Med denne kommuneplan udgår en tidligere lokal reservation til en mulig omfartsvej syd om Gl. Havdrup, da der ikke længere er et lokalt behov (efter omdannelsen af krydset ud til Roskildevej).

Omdannelse af terminaler og stationsområder (RL 5.3)

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 5.3

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 butik drivende 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 forbi passerende og bolig.

Se mere i [Helhedsplanen for Solrød](#) og [Helhedsplanen for Havdrup](#).

Planlægning for veje i Solrød Kommune (RL 5.4)

Vejnettet i Solrød Kommune består af overordnede veje (statsveje), kommuneveje (trafikveje) og lokalveje, som vist på [retningslinjekort for veje](#).

Derudover skal arealudlæg til eventuelt fremtidige nye trafik anlæg respekteres.

Redegørelse for RL 5.4

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 5.2 (her på siden) om fremtidige arealreservationer til trafik anlæg.

Planlægning for stier i Solrød Kommune (RL 5.5)

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 5.5

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.](#)

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 Hdebostien).

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. Dog er der, som noget nyt, indarbejdet en reservation til en eventuel fremtidig supercykelsti gennem kommunen via Havdrup by.

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 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 indføjjet 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.

Redegørelse for 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 stier 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 eventuelt 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).

Redegørelse for 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 5.6)

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

Redegørelse for RL 5.6

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 vejbelægningsniveauet er vedligeholdet 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 5.7)

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 5.7

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.

Solrød Kommune er 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 støjdemper, 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 de vejledende grænseværdier for støj her på Miljø- og Ligestillingsministeriets hjemmeside.](#)

Redegørelse om 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

Retningslinjer og udpegninger er stort set overført uændret fra Solrød Kommuneplan 2021. Dog er der fjernet en tidligere kommunal reservation til eventuel omfartsvej syd om Gl. Havdrup samt tilføjet en potentiel linjeføring for en eventuel supercykelsti mellem Roskilde og Køge via Havdrup.

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 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. november 2024) fire buslinjer samt en natbus, en S-bane (linje A og E) og en lokaltogsforbindelse mellem Roskilde og Køge med station i Havdrup.

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.

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.](#)

Redegørelse for kommuneplanens sammenhæng med Movias Mobilitetsplan 2024

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 2024.

De fire temaer i Movias Mobilitetsplan 2024 er:

1. Sammenhæng på tværs

Rygraden i den kollektive transport på

Sjælland og øerne skal optimeres løbende, så borgerne fortsat kan komme hurtigt og sikkert fra A til B. Vi forbedrer bustrafikken

gennem prioritering af indsatser med fokus på betjening og fremkommelighed i R-nettet, såvel som optimering af knudepunkter, hvor forskellige mobilitetsformer mødes.

Når tiltagene lykkes, kommer passagererne hurtigere frem, der kommer flere passagerer, og den kollektive transports

økonomi forbedres.

Vi arbejder kontinuerligt for at få busserne på de største buslinjer hurtigere frem i og omkring København og i købstæderne, og i fællesskab udarbejder vi et forslag til, hvordan den kollektive bustransport kan styrkes i et scenarie med road pricing.

2. Nye mobilitetsløsninger på landet

I landområder, hvor bosætningen er spredt og afstandene store, har det altid været en udfordring at levere effektiv kollektiv transport. I dag består det kollektive tilbud af lokale og regionale busser såvel som flextrafik og plustur.

Vi samarbejder for at skabe nye, fleksible løsninger, så paletten af mobilitetstilbud udvides med samkørsel og nærbus, som er en ny service, der kombinerer flextrafikkens fleksibilitet med rutekørselens forudsigelighed.

3. Partnerskaber for flere kunder

Vi sætter fokus på nye samarbejder og partnerskaber med virksomheder og ungdomsuddannelser såvel som foreninger og turisterhverv.

Det kan bane vejen for at få flere kunder i den kollektive transport, når for eksempel virksomheder i samarbejde med kommuner og Movia finansierer busdrift. Flere passagerer i busserne er mere bæredygtigt, både økonomisk og klimamæssigt. For at nå ud til nye kunder i virksomhederne, på uddannelser og til fritidformål skal vi samarbejde med flere og på nye måder. Dermed får vi flere til at køre kollektivt både i og uden for myldretiden.

4. Fokus på klima og miljø

Den grønne omstilling af busserne er godt på vej og ligger foran de målsætninger, vi satte i 2016. Vi skærper målet for omstilling af busserne, fordi vi allerede i 2026 har opfyldt den del af den oprindelige målsætning, der drejede sig om nulemission.

Vi anlægger en tostrengt tilgang i flextrafikken. Fra 2025 skal alle nye personbiler i flextrafikken være elbiler, og fra 2030 skal alle personbiler være emissionsfrie. Hvad angår de større flexbiler, er vi fortsat afhængige af udviklingen i markedet, men vi skubber på med forsøgsordninger og vil stille krav om, at nye, større flexbiler er emissionsfrie fra senest 2030. Når vi skal indkøbe nyt materiel til lokaltogsstrækningerne, vil de nye tog være eldrevne.

Movias indsatser

Med dette udgangspunkt har Movia forslag til 11 indsatser, der styrker den kollektive mobilitet i hele vores område:

Sammenhæng på tværs:

- Vi får R-busserne hurtigere frem
- Vi udbygger Fingerplanen med BRT
- Vi forbereder til roadpricing

Nye mobilitetsløsninger på landet:

- Nærbus – fleksibel offentlig transport
- Samkørsel skal være et mobilitetstilbud på tværs af kommunerne
- Fælles overblik over de mindre knudepunkter

Partnerskaber for flere kunder:

- Vi skaber forbindelse til turisme, kultur- og fritidsaktiviteter
- Vi samarbejder om bæredygtig pendling
- Vi synliggør og målretter mobilitetstilbud for unge

Fokus på klima og miljø:

- Vi omstiller til grøn transport
- Vi understøtter implementering af klimaplaner i kommunerne

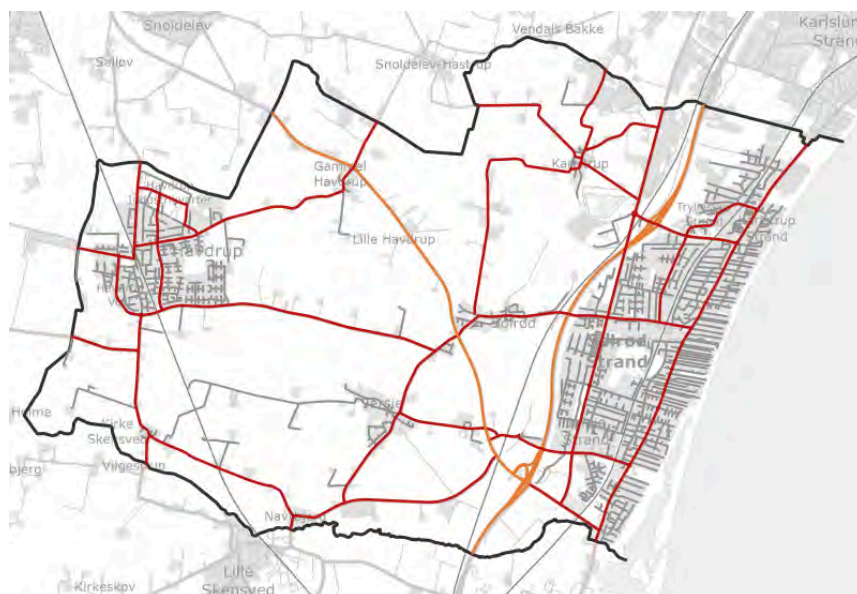
[Læs mere om Movias Mobilitetsplan her.](#)

Retningslinjekort for reservationer til trafik anlæg



-  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
 Kommunegrænse

Retningslinjekort for transportstier (cykelstier)



-  Reservation til evt. Supercykelsti
-  Eventuel fremtidig stiforbindelse
-  Offentlig sti
-  Stinetværk ad vej
-  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