

# Trafikplanlægning i industriområder

Vejdirektoratet har netop opdateret vejregelhåndbogen "Trafikplanlægning i byer" ved at tilføje et ekstra afsnit i del 4. Den opdaterede håndbog erstatter den tidligere udgave fra juli 2015. Afsnittet omhandler eksisterende industriområder, hvor en udvikling har medført nye afvigende funktioner som for eksempel skole, beboelse eller fritidsaktiviteter. I arbejdet med trafikplanlægning i industriområder skal der typisk benyttes indsatser og virkemidler, der gør det mere trygt og sikkert for cyklister og fodgængere at færdes i et trafikareal, der oprindeligt er indrettet til tung trafik. Det gælder uanset, om der er tale om en kort og enkel byggesagsbehandling, eller om det er en lang og omfattende lokalplanproces. Ofte er der tale om virkemidler fra den traditionelle værktøjskasse, der tilpasses situationen i det enkelte industriområde.



**AF NINA  
FREDERIKSEN**  
PR- og kommunikation,  
Via Trafik  
nf@viatrafik.dk



**AF MARTIN  
KALLESE**  
Trafikplanlægger,  
Via Trafik  
mkk@viatrafik.dk

## Eksisterende industriområder

Mange byer oplever, at industriområder gradvist får tilført nye funktioner som skole, beboelse eller andre særlige trafikskabende funktioner som f.eks. le-geland, skaterhal mv. Det kan medføre et ændret trafikmønster og dermed andre typer af trafikanter i området. Ofte er vejnettet både i og omkring industriområdet ikke indrettet til at kunne imødekomme de nye behov på en sikker måde for alle trafikantgrupper. I nogle industriområder er der også et ønske om at give adgang til større køretøjer – herunder modulvogntog, samtidig med at der måske også er et ønske om at forbedre forholdene for cyklister for at øge antallet af cykelpendlere. Der har med andre ord været belæg for at lave en tilføjelse i form af et ekstra kapitel i vejregelhåndbogen, der har fokus på netop disse problematikker.

I mange kommuner sker der en løbende udvikling af eksisterende industriområder. Udviklingen kan være en planlagt omdannelse af f.eks. havneområder til en mere rekreativ anvendelse eller en tilpasning til en anden efterspørgsel, hvor industri erstattes af f.eks. boliger og erhverv. Denne udvik-

ling er ofte reguleret gennem en helhedsplan. Andre gange sker udviklingen uden en planlagt proces. Nogle gange sker udviklingen, fordi der er en efterspørgsel, og fordi en idé pludselig lader sig realisere med baggrund i private initiativer.

Når en omdannelse af et industriområde sker i mindre trin og uden en helhedsplan, så åbner det op for situationer, hvor et område, der tidligere var defineret af funktioner med tilhørende lastbiltrafik, får tilføjet funktioner, der medfører ændrede transportmønstre og andre typer af trafikanter. En medvirkende årsag til dette er, at mange ældre lagerbygninger er for lave i forhold til moderne drift af lagerfaciliteter. Hvis man som planlægger skal arbejde med disse byområder, er det nødvendigt at forstå diversiteten og til tider også de problemstillinger, der kan opstå i arbejdet med disse.

## Problemstillinger i industriområder

Trafikken i et industriområde er ofte homogen, fordi den primært består af tunge motorkøretøjer, varebiler og personbiler med ærinde i området. Nye afvigende funktioner giver anledning til trafikale



Midtager, Brøndby Kommune. Den brede overkørsel er nødvendig af hensyn til tunge køretøjers arealbehov. Hvis trafikken til/fra en ejendom ændrer sig markant i forbindelse med en ny afvigende funktion, bør store og brede overkørsler ombygges, så de bliver mindre og mere overskuelige. Foto: Via Trafik

udfordringer, når de genererer nye trafiktyper med lette trafikanter, der adskiller sig væsentligt fra de tunge motorkøretøjer. Det kan lede frem til trafikale udfordringer i følgende situationer.

- Store og uoverskuelige kryds
- Krydsningsbehov, der ikke tilgodeses af vejens indretning
- Strækninger, der primært/kun er indrettet til kørsel med tunge køretøjer
- Ændrede parkeringsbehov, der resulterer i uhensigtsmæssig personbilsparkeering
- Manglende infrastruktur for fodgængere og cyklister, der resulterer i utryghed.

### Planlægning er kommunernes ansvar

Det er kommunernes ansvar at planlægge byerne og det åbne land gennem kommuneplaner og lokalplaner. Det er gennem lokalplanerne, at kommuneplanen

gøres konkret. Derfor er det typisk i forhold til lokalplaner, at en ny afvigende funktion i et industriområde skal vurderes.

I praksis vil vurderingen af en ny afvigende funktion ske i fællesskab med forvaltningens byplanlæggere og trafikplanlæggere. Vurderingen af en ny afvigende funktion vil ofte knytte sig til enten et kommunalt udbud eller et projekt drevet af en projektudvikler. Sidstnævnte situation vil i nogle tilfælde også ske uden den lokale forvaltnings kendskab.

I det tilfælde hvor en grund ejet af kommunen udbydes til en anden funktion, har forvaltningen ofte gode muligheder for at planlægge den ønskede proces. Det giver mulighed for at være på forkant med udviklingen. Her har trafikplanlæggerne mulighed for at planlægge en indretning af vejnettet, der tilgodeser den forventede fremtidige trafiksamsetning.

Ofte sker udviklingen dog i forbindel-

se med projekter drevet af en projektudvikler. Afhængigt af projektets art og størrelse, og under forudsætning af at forvaltningen har kendskab til projektet, kan forvaltningen have forskellige handlemuligheder inden for følgende emner:

- Udbygningsaftaler
- Byggetilladelser og ibrugtagningstilladelser
- Adgangstilladelser
- Folkeskoler og skoleveje.

### Indsatser og virkemidler

Når det handler om, hvordan man i praksis imødekommer nye tiltag i industrikvartererne i byerne, er det ofte indsatser og virkemidler fra den traditionelle værktøjskasse, der er gældende. Det gælder, uanset om der er tale om en kort og enkel byggesagsbehandling, eller om det er en lang og omfattende lokalplanproces. Dog bør man altid overveje, om de traditionelle virkemidler skal tilpasses situatio- »



Savsvinget, Hørsholm Kommune. Krydset ved adgangsvejen til et industriområde er indsnævret med overkørbare arealer for tunge køretøjer. Derved bliver arealet for personbiler indsnævret, uden at adgangen for tunge køretøjer begrænses. Foto: Via Trafik



Graham Bells Vej, Aarhus Kommune. I forbindelse med et stoppested er vejen indrettet med en krydsningshelle. Hellen gør det lettere for fodgængere at krydse vejen, der er lang og bred. Foto: Via Trafik



Mileparken, Ballerup Kommune. Cykelbaner i begge sider af vejen gør det mere attraktivt at cykle på trods af, at vejen er udformet efter tunge køretøjers arealbehov. Foto: Via Trafik

nen i industriområder - f.eks. gennem en tilpasning til store og tunge køretøjer.

Følgende emner er gode at have for øje i forbindelse med valg af indsatser og virkemidler:

- Adgangsforhold til matrikel
- Kryds/overkørbart areal
- Krydsningsheller
- Fartdæmpere
- Cykelsti/Cykelbane/Fællessti

- Kampagner og dialog
- Separat stisystem og niveaufri krydsning.

### Konklusion

Der er ingen tvivl om, at arbejdet med trafikplanlægning i industriområder til tider kan være udfordrende, og at opgaverne kan rumme stor diversitet. Problematikkerne i disse byområder kan dog heldig-

vis løses fornuftigt ved at bruge indsatser og virkemidler fra den traditionelle værktøjskasse. Det gælder uanset, om der er tale om en kort og enkel byggesagsbehandling, eller om det er en lang og omfattende lokalplanproces.

Den opdaterede udgave af Håndbog i Trafikplanlægning i byer (december 2019) kan snart findes på vejreglernes hjemmeside: <http://vejregler.lovportaler.dk/>. ●