



Detaljplan för

ROSENLUNDS INDUSTRIOMRÅDE, HAMMARÖ KOMMUN

**PBL 2010:900
GRANSKNINGSHANDLING
STANDARDFÖRFARANDE
2026-06-17**

Innehåll

Rosenlunds industriområde, HAMMARÖ KOMMUN.....	1
Detaljplanens syfte	5
Bakgrund	5
Syfte	6
Sammanfattning	6
Planförfarande.....	6
Preliminär tidsplan	7
Handlingar som hör till planförslaget	7
Lägesbestämning.....	8
Markägoförhållanden.....	8
Planeringsförutsättningar	9
Översiktliga planer	9
Riksintressen.....	12
Rörligt friluftsliv	12
Skyddade vatten.....	12
Natura 2000.....	12
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken	12
Miljökvalitetsnormer.....	12
Vattenförekomster.....	13
Omgivningsbuller	13
Buller	13
Hälsa och säkerhet.....	13
Risk för olyckor.....	13
Risk för översvämning	14

Geotekniska förhållanden.....	14
Risk för erosion, ras och skred	15
Potentiellt förorenade områden	16
Dagvatten.....	17
Kulturmiljö	17
Fornlämningar.....	17
Sociala.....	17
Vatten och avlopp	17
El och IT.....	17
Service	18
Trafik.....	18
Identifierade trafikrelaterade problem	19
Detaljplanens olika delar	20
Nulägesbeskrivning	20
Allmän plats	21
Huvudmannaskap.....	22
Kvartersmark	22
Planeringsunderlag.....	24
Undersökning enligt 6 kap. 6 § plan- och bygglagen (2010:900)	24
Utredningar	24
Trafikutredning	24
Trafikutredningens förslag till angöring	25
Trafikutredningens slutsats.....	25
Geoteknisk undersökning	26
Genomförandefrågor	28

Genomförandetid	28
Fastighetsrättsliga frågor	28
Förändrad fastighetsindelning.....	28
Rättigheter och servitut	28
Utbyggnad allmän plats.....	28
Ekonomiska frågor	29
Planavgift	29
Konsekvenser.....	30
Fastigheter och rättigheter.....	30
Dagvatten.....	30
Vatten.....	30
Buller	30
Hälsa och säkerhet.....	30
Risk för olyckor.....	30
Barn.....	31
Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap miljöbalken	31
Trafik.....	31

DETALJPLANENS SYFTE

Bakgrund

Den gällande stadsplanen, "Förslag till stadsplan för Södra Lövnäsområdet och del av Hallersrud samt till ändrad och utvidgad stadsplan för del av Hammar", vann laga kraft år 1979. Sedan dess har området successivt byggts ut, men inte fullt ut i enlighet med stadsplanens utformning. Detta har lett till flera avvikelser som idag påverkar verksamheterna inom planområdet negativt.

Ett särskilt problem är vändplanen i den sydvästra delen av området, som enligt gällande plan är felaktigt placerad. Den är riktad åt fel håll och ligger delvis över befintliga fastigheter, vilket skapar begränsningar för byggnation samt försämrar trafiksituationen för verksamheterna i området.

Detta har föranlett behovet av att ta fram en ny detaljplan, i syfte att säkerställa att byggrätterna överensstämmer med den idag faktiska bebyggelsen samt att skapa förutsättningar för en mer ändamålsenlig trafiklösning inom området. Flera verksamheter är beroende av tunga transporter, vilket ställer särskilda krav på trafikstrukturen.



Figur 1: Drönarfoto över planområdet.

Syfte

Syftet med detaljplanen är att säkerställa att planbestämmelserna överensstämmer med den befintliga bebyggelsen, förbättra trafiksituationen inom planområdet samt se över möjligheterna för befintliga verksamheter att utvecklas och expandera, i den mån det är möjligt.



Figur 2: Bild över plankartans felaktigheter med verkligheten.

SAMMANFATTNING

Planförfarande

Planen kommer att handläggas med ett **standardförfarande** med granskning enligt PBL 2010:900, kapitel 5.

Samråd: Myndigheter, sakägare och andra berörda ges möjlighet att lämna synpunkter.

Granskning: Planförslaget finns tillgängligt för granskning och en sista möjlighet att lämna synpunkter ges.

Antagande: Planen antas i kommunfullmäktige.

Överklagande: Sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda har möjlighet att överklaga inom tre veckor från beslutet tagits.

Laga kraft: Om ingen överklagar planen vinner den laga kraft tre veckor efter beslutet.



Figur 3: Bild över planprocessens olika steg.

Preliminär tidsplan

Godkännande för samråd KSAU - November 2025

Samråd - November/December 2025

Beslut om granskning KSAU - Augusti 2026

Granskning - September 2026

Antagande KF - November 2026

Laga kraft - December 2026

Handlingar som hör till planförslaget

- Planbeskrivning (Denna handling) (2026-06-18)

- Plankarta (2026-06-18)
- Grundkarta (2025-10-21)
- Undersökning om betydande miljöpåverkan (2025-10-22)
- Fastighetsförteckning (2026-05-04)
- Trafikutredning lastplatser Rosenlund (2025-07-07)
- Geotekniskt PM (2026-04-21)
- Samrådsredogörelse (2026-06-18)

Lägesbestämning

Planområdet är beläget i Rosenlund, som utgör en del av Lövnäsområdet i norra delen av kommunen.

Planområdet gränsar i söder till Lövnäsleden, i väst och norr till Rosenlunds bostadsområde, och i öst till Norra Hallersrudsvägen. Området har god tillgång till både service och kommunikationer, med närhet till huvudvägar och kollektivtrafik.

Markägoförhållanden

Planområdet berör de privatägda fastigheterna Hallersrud 1:97, Hallersrud 1:98, Hallersrud 1:99, Hallersrud 1:100 och Hallersrud 1:101.

Planområdet består även av del av Hallersrud 1:67 som ägs av Hammarö kommun.

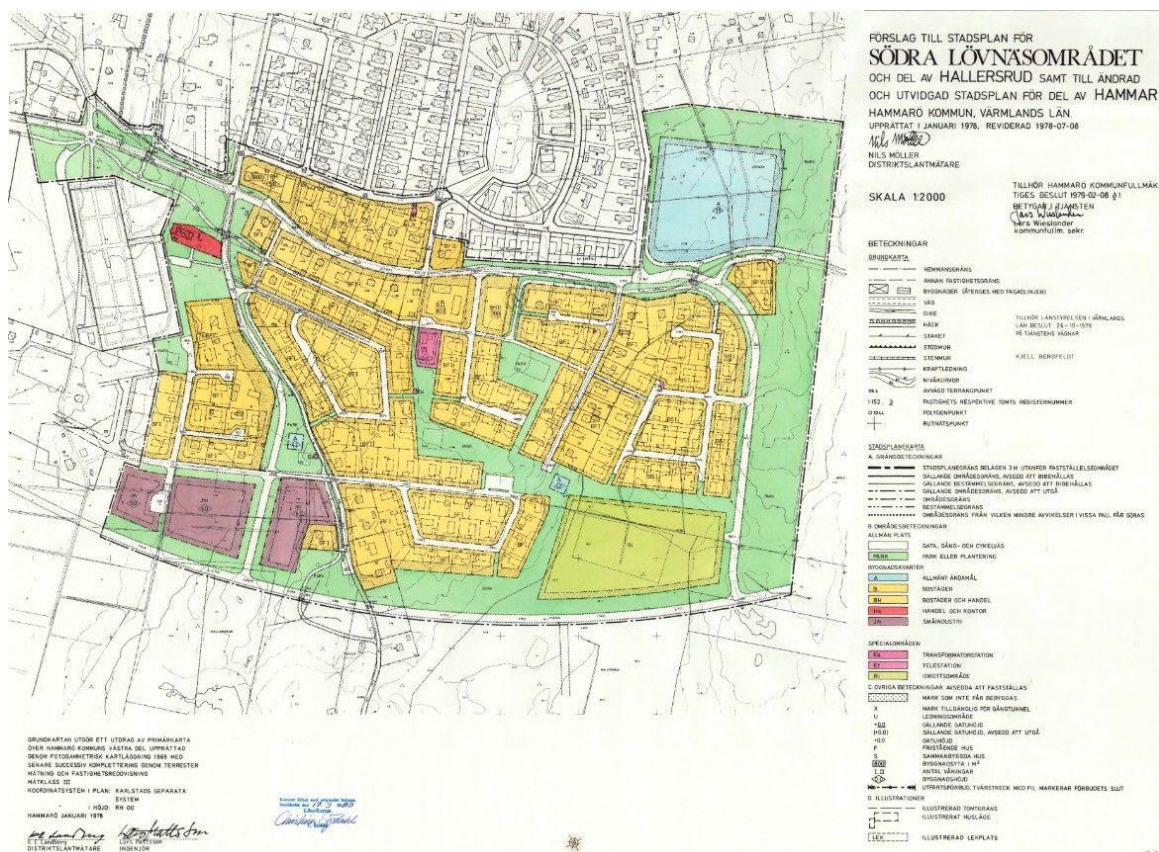
Gällande stadsplan

Planområdet ingår till största del i stadsplanen *Förslag till stadsplan för Södra Lövnäsområdet och del av Hallersrud samt till ändrad och utvidgad stadsplan för del av Hammar*. Stadsplanen upprättades år 1978 och vann laga kraft i oktober år 1979.

Den nu gällande stadsplanen tillåter att kvartersmarken för fastigheterna Hallersrud 1:97, 1:98, 1:99, 1:100 och 1:101 får används för småindustri (*Jm*), och att byggnader får ha en maximal byggnadshöjd på 6 meter samt att byggrätterna begränsas av mark som inte får bebyggas.

Kring kvartersmarken för småindustri (*Jm*) finns allmänplatsmark för "gata, gång- och cykelväg" och "park eller plantering". Den allmänna platsmarkens yta är inte fastställd utan begränsas av en områdesgräns från vilken mindre avvikelser får göras.

Stadsplanen kvarstår inte i sin helhet utan har i vissa delar ersatts av nya detaljplaner.



Figur 5: Bild över gällande stadsplan.

Gällande detaljplan

En liten del av den gällande detaljplanen för Hammar 1:6 m.fl. Rosenlund ingår också i planområdet. Detaljplanen vann laga kraft 2013-12-20 och hade som syfte att möjliggöra marken för bostadsändamål.

I den gällande detaljplanen är marken planlagd som allmän plats för "Huvudgata" och "natur" som möjliggör för bullerplank.



Figur 6: Del av gällande detaljplan som ingår i planområdet inringat i blått.

Riksintressen

Riksintressen gäller geografiska områden som har pekats ut därför att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Områden kan vara av riksintresse för både bevarande och exploatering men också för bland annat yrkesfiske.

Rörligt friluftsliv

Hammarö kommun omfattas av bestämmelserna 4 kap. 2 § miljöbalken då kommunen tillhör riksintresset Vänern med öar och strandområden. Riksintresset innebär att områden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt ska skyddas mot åtgärder som kan skadas dess värden. Särskilt ska turismen och friluftslivet, speciellt det rörliga friluftslivet, beaktas.

Hela Hammarö kommun ligger inom område av riksintresse för det rörliga friluftslivet.

Skyddade vatten

Planområdet ligger i närheten av område som Naturvårdsverket har pekat ut som område för särskilt värdefulla vatten.

Natura 2000

Planområdet angränsar inte eller ligger i närheten av Natura 2000-område.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

1 § Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Planförslaget innebär inga större ändringar som skulle innebära en större förändring för området och anses inte strida mot 3 kap miljöbalken.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormerna (MKN) syftar till att skydda människors miljö och hälsa. Idag finns det särskilda normer för:

- olika föroreningar i utomhusluften (SFS 2010:477)
- olika parametrar i vattenförekoster (SFS 2004:660)
- olika kemiska föroreningar i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554)
- omgivningsbuller (SFS 2004:675)

Vattenförekoster

Planområdet ligger inom vattenförekostavrinningsområde för Sättersviken.

Omgivningsbuller

Verksamheterna inom planområdet är inte av sådan karaktär att de är känsliga för omgivningsbuller.

Buller

Inom planområde finns 4 verksamheter som hanterar olika fordonstyper, ex. lastbilar, grävmaskiner, husvagnar, personbilar osv. Samtliga verksamheter finns inom planområdet idag och innebär redan en viss påverkan på bland buller för närområdet. Ett plangenomförande antas inte medföra ökat buller från verksamhetsområdet. Detaljplanen som nu tas fram inför begränsningar som inte finns i gällande plan. Marginell vidare utveckling av området möjliggörs men inte i samma utsträckning som i gällande plan. Användningsbestämmelsen verksamheter (**Z**) ska tillämpas för områden för service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, partihandel och annan jämförlig verksamhet med begränsad omgivningspåverkan. Inte heller detaljhandel med skrymmande varor (**H₁**) antas inrymma särskilt bullrande verksamheter.

Hälsa och säkerhet

Risk för olyckor

Inom planområde finns fyra verksamheter som hanterar olika fordonstyper, ex. lastbilar, grävmaskiner, husvagnar, personbilar osv. Samtliga verksamheter finns inom planområdet och innebär redan en påverkan på bland annat trafiksäkerhet.

Söder om verksamheterna inom planområdet går Lövnäsleden, som har en hastighetsbegränsning på 60 km/h. 2024 var ÅDT (årsdyngstrafik) på Lövnäsleden 6 500 fordon, varav 4.4% var tyngre fordon. Lövnäsleden är en av kommunens mest trafikerade vägar vilket innebär att det finns risk för trafikolyckor, särskilt vid rusningstrafik

Risk för översvämning

Planområdet ligger över en högsta nivå för Vänern med en marknivå som varierar mellan +53 - 57 meter över havet.

Planområdet ligger inte inom område för risk för översvämning, enligt MSB översvämningskartering för 200-års flöde eller beräknat högsta flöde.

Vid skyfall sker avrinning på ytan västerut till dagvattendammen samt omhändertas av befintliga diken och dagvattenledningar i den mån kapaciteten räcker till.

Geotekniska förhållanden

Enligt jordartskarta från SGU domineras jorden inom den östra delen av området av post-glacial sand. Längre västerut förekommer postglacial silt. Vid planområdets västra gräns sker en övergång till glacial lera. Det kan då noteras att denna lera är den jordart som är äldst och att såväl silt som sand kan ha avlagrats ovanpå denna lera inom planområdet.

Inför granskningskedet har ett geotekniskt PM tagits fram för att redogöra för markens geotekniska förutsättningar och markens lämplighet i förhållande till planens föreslagna markanvändning. Som underlag har tidigare geotekniska utredningar i angränsande projekt studerats samt kompletterats med ett besök av planområdet.

Utifrån områdets geologi, de observerade förhållandena på platsen och de uppgifter som framgår av geotekniskt PM bedöms de byggnadstekniska förutsättningarna inom området som gynnsamma för förekommande verksamhet och ej föranleda någon ytterligare undersökning utöver vad som omnämns avseende uppförande av byggnader med högre markbelastning än 32 kPa inom 20 m från planområdets västra gräns.

Risk för erosion, ras och skred

Planområdet är idag bebyggt och består till största del av hårdgjorda ytor, vilket gör att risken för erosion, ras och skred bedöms som liten.

Enligt SGUs karta över förutsättningar för skred i finkornig jordart samt karta över jordskred och raviner finns inte några sådana områden markerade inom eller i anslutning till planområdet.



Figur 7: Bild över förekommande jordarter från SGU:s jordartskarta 1:25000 - 1:100000

Potentiellt förorenade områden

Inom planområdet finns två utpekade potentiellt förorenade områden. Dessa finns utpekade på fastigheterna Hallersrud 1:97 och 1:98. Inom fastigheterna bedrivs verksamheter som inkluderar bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkeri.



Figur 8: Kartbild som visar två potentiellt förorenade områden inom planområdet.

Dagvatten

Planområdet är anslutet till det kommunala ledningsnätet för dagvattenhantering. Söder om Västra Rosenlundsvägen och norr om fastigheterna Hallersrud 1:99 och 1:100 finns två diken som ansamlar dagvatten. Samt norr om Lövnäsleden finns dike och uppsamlingsyta för dagvattnet. Väster om planområdet finns en dagvattendamm som med hänsyn planområdets höjdförhållanden förväntas kunna hantera även större regnmängder genom avrinning på ytan.

Kulturmiljö

Planområdet innefattar inte eller berör olika kulturvärden.

Fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom eller i närheten av planområdet.

Sociala

Planområdet består idag utav fyra verksamheter och två olika typer av vägar. Idag finns inga naturliga mötesplatser inom planområdet.

Vatten och avlopp

Inom planområdet finns det kommunala vatten- och avloppsledningar (VA) inom den allmänna platsmarken för GATA och NATUR. Samtliga verksamheter inom planområdet är anslutna till det kommunala VA-nätet.

El och IT

Ellevios större kraftledning går genom planområdets södra del, över Lövnäsleden, med tillhörande rättighetsgata. Luftledningen ges och ett markreservat för allmännyttig luftledning (h).

Service

Planområdet är beläget i närheten till bostadsområde, gym, skola, busshållsplats och återvinningsplats.

Inom en radie av 2 kilometer finns handelsområdet med livsmedelsaffärer, tankstation, bilverkstad med mera. Även bussbytesplatsen med flera avgångar mot Skoghalls centrum och in mot Karlstad finns inom detta avstånd.

Trafik

Rosenlunds verksamhetsområde är beläget i direkt anslutning till Lövnäsleden och trafikförsörjs likt intilliggande bostadsområde från Västra Rosenlundsvägen via Norra Hallersrudsleden. Trafikflödet är relativt lågt, med cirka 800 fordon per dygn på Norra Hallersrudsvägen och cirka 320 fordon per dygn på Västra Rosenlundsvägen.

Fastigheterna inom området har olika angoringsmöjligheter. Fastigheterna 1:98 och 1:101 nås via vändplatsen inne på Rosenlund, medan 1:97 har angöring strax norr om denna plats. Fastighet 1:99 nås direkt från Västra Rosenlundsvägen. Fastighet 1:100 saknar i dagsläget egen angöring och är beroende av tillträde via angränsande fastigheter, antingen 1:99 eller 1:101, vilket skapar praktiska utmaningar för tillgänglighet och användning.

Trots att det råder parkeringsförbud vid vändplatsen – och under sommarhalvåret 2025 även stannandeförbud – förekommer det frekvent otillåten parkering. Detta försvårar möjligheten för fordon att vända och påverkar framkomligheten negativt. Även strax norr om vändplatsen, mitt emot angöringen till fastighet 1:97, står bilar ofta parkerade, vilket ytterligare försvårar tillgängligheten till fastigheten.

Gång- och cykeltrafiken i området är begränsad. En kort gång- och cykelväg finns längs Norra Hallersrudsledens västra sida, från korsningen med Västra Rosenlundsvägen ner till en busshållplats. I övrigt saknas separata gång- och cykelvägar, vilket innebär att gång- och cykeltrafik sker i blandtrafik. Västra Rosenlundsvägen används av skolelever på väg till Hammarlundens skola, men närmaste gång- och cykelväg till skolan ligger cirka 300 meter

norr om området, vilket innebär att barn rör sig i trafikmiljöer utan separering från biltrafik.

Identifierade trafikrelaterade problem

- Fastighet 1:100 saknar egen angöring, vilket innebär att tillträde sker genom nyttjande av angränsande fastigheter. Detta skapar osäkerhet kring tillgänglighet och rättigheter.
- Parkerade bilar vid och omkring vändplatsen försvårar angöring till fastighet 1:97 och hindrar effektiv vändning för fordon.
- Verksamhetsutövare inom området upplever att befintliga ytor för lastning och lossning är otillräckliga, vilket påverkar logistiken negativt.



Figur 9: Bilden visar trafikmängder som uppmättes 2024.

DETALJPLANENS OLIKA DELAR

Nulägesbeskrivning

I dagsläget finns det inom planområdet fem olika fastigheter för fyra aktiva verksamheter - Hammarö bergsprängning, First stop/Wijks däckcenter, Hammarö bilcentrums uppställningsplats för husbilar, husvagnar och släp samt SKBK i Hammarö.

I norra delen av planområdet ligger Västra Rosenlundsvägen, som är en lokalgata till bostadsområdet i norr och väst samt angöring till planområdet. I detaljplanens södra del går Lövnäsleden. Längs vägarna finns diken och grönytor.

Planområdet är till största del utbyggt och hårdgjort.



Figur 10: Drönarfoto över planområdet som är markerat i gula linjer.

Allmän plats

I planförslaget för Rosenlunds industriområde planläggs Lövnäsleden som väg (**VÄG**), då den används för transporter mellan olika områden i orten och ingår i det sammanhängande huvudnätet med prioriterad framkomlighet för fordonstrafiken.

Västra Rosenlundsvägen är planlagt som lokalgata (**GATA₁**) och har fått ett större användningsområde i öst än vad den gällande stadsplanen medger idag och som sträcker sig mellan fastighetsgränsen i norr och söder. Detta för att möjliggöra för att infarten till fastigheten Hallersrud 1:100 kan få en egen infart från Västra Rosenlundsvägen samt att möjliggöra för anläggande av en gång- och cykelväg på den norra sidan av vägen.

I planområdets södra del, norr om Lövnäsleden (**VÄG**), samt i planområdets nordvästra del planläggs marken som (**NATUR**) för att bibehålla barriär mellan väg och verksamheterna inom kvartermarken. Naturmarken (**NATUR**) har även som syfte att hantera dagvatten samt möjliggöra för en GC-väg inom naturmarken norr om Västra Rosenlundsvägen.

Inom naturmarken i söder införs en egenskapsbestämmelse om utformning av allmän plats (**n₁**) som anger att en serviceväg till pumpstationen ska finnas. Bestämmelsen införs för att ge stöd åt den befintliga servicevägen som leder till en av kommunens pumpstationer utanför planområdet.

Ett markreservat för allmännyttig luftledning (**l₁**) införs inom den allmänna platsen för (**VÄG**). Luftledningen är befintlig och omfattas av ledningsrätt. Markreservatet införs på inrådan av ledningsägaren.



Figur 11: Plankartan är illustrerad över en markanvändningskarta som redovisar fastighetsbeteckningar.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för mark för allmänt ändamål, det vill säga väg (**VÄG**), lokalgata (**GATA₁**) och naturmark (**NATUR**).

Kvartersmark

Användningsbestämmelsen för kvartersmarken övergår i och med den här detaljplanen från småindustri i den gällande stadsplanen, till verksamheter (**Z**) och detaljhandel med skrymmande varor (**H₁**). Genom de användningsbestämmelserna bedöms befintliga verksamheter ges planstöd samtidigt som beredskapen för andra verksamheter av likartad karaktär bibehålls för att möta eventuellt ändrade behov i framtiden.

I gällande stadsplan anges en högsta byggnadshöjd om 6 meter. I föreliggande planförslag för Rosenlunds industriområde anges

istället en högsta totalhöjd om 7 meter (**h₂**) för planområdet generellt respektive 9 meter (**h₁**) där så krävdes för att ge planstöd åt befintlig byggnad. Eftersom planområdet redan är utbyggt till största del har höjdbestämmelserna satts utifrån befintliga byggnader. På så vis bedöms ingående verksamheters behov vara tillgodosedda samtidigt som det begränsar eventuell tillkommande bebyggelse till motsvarande höjdnivåer.

Planförslaget begränsar utnyttjandegraden av de ingående fastigheterna genom att ange en största byggnadsarea om 40% av fastighetsarean inom användningsområdet (**e₁**). Utnyttjandegraden utgår ifrån den ingående fastighet med störst utnyttjandegrad idag. Motivet är att säkerställa att verksamhetsanknuten logistik ska rymmas inom den egna fastigheten såväl som parkering och uppställning av maskiner, material med mera.

Därutöver omges kvartersmarken av en remsa med prickmark som är mellan 4-8 meter bred. Prickmarken begränsar att viss mark inte får förses med byggnad för att säkerställa ett bebyggelsefritt område mot den allmänna platsen av trafiksäkerhetsskäl och för att säkerställa åtkomst för skötsel av gränsytorna.

Mellan den allmänna platsen för **GATA₁** och kvartersmarken inom Hallersrud 1:99 och 1:100 införs ett **uffartsförbud** för att genom släpp i förbudet styra de tillkommande anslutningsvägarna till de platser som trafikutredningen har bedömt som lämpliga.

En bestämmelse om minsta fastighetsstorlek (**d₁**) har införts för att säkerställa att de ingående fastigheterna inte styckas av ytterligare eftersom att det skulle kunna leda till nya trafikförsörjningsproblem.

Inom 20 meter från den västra planområdesgränsen har en skyddsbestämmelse (**m₁**) införts som anger att marken inte får förses med ett marktryck överstigande 32 kPa. Motivet till bestämmelsen är att en geoteknisk undersökning har säkerställt att marken är lämplig att belastas till den nivån.

PLANERINGSUNDERLAG

Undersökning enligt 6 kap. 6 § plan- och bygglagen

(2010:900)

Kommunen bedömer att detaljplanen **inte** kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen i Värmland har i sitt samrådsyttrande meddelat att de delar den bedömning.

Utredningar

Under planprocessens gång har en trafikutredning tagits fram för att undersöka hur respektive ingående fastighet kan trafikförsörjas på bästa sätt samt vilka möjligheter som finns att tillskapa bättre lastnings- och lossningsmöjligheter för de ingående verksamheterna.

Inför granskningsskedet har även ett geotekniskt PM tagits fram för att undersöka markens lämplighet ur ett geotekniskt perspektiv.

Trafikutredning

Trafikutredningen fokuserade på att utreda möjligheter till angöring till fastigheterna på området och lämpliga platser för lastning och lossning av gods. Detta utifrån den problembeskrivningen som angavs under avsnittet "Planeringsförutsättningar", stycket "Trafik". Detta var att:

- Fastighet 1:100 saknar egen angöring, vilket innebär att tillträde sker genom nyttjande av angränsande fastigheter. Detta skapar osäkerhet kring tillgänglighet och rättigheter.
- Parkerade bilar vid och omkring vändplatsen försvårar angöring till fastighet 1:97 och hindrar effektiv vändning för fordon.
- Verksamhetsutövare inom området upplever att befintliga ytor för lastning och lossning är otillräckliga, vilket påverkar logistiken negativt.

Trafikutredningens förslag till angöring

Förslaget innebär att 1:98 och 1:101 får oförändrad angöring, via vändplatsen.

För att tillgodose angöringsbehovet för 1:100 flyttas den befintliga angöringen mellan Västra Rosenlundsvägen och 1:99 cirka sju meter österut. Vid en flytt av angöringen till Hallersrud 1:100 bör den befintliga stängas så det endast är en angöring till en fastigheten som leder ut till Västra Rosenlundsvägen.

Hallersrud 1:99 angörs därmed endast från vändplatsen på Rosenlund.

Angöringen till 1:97 kan flyttas till Västra Rosenlundsvägen för att skapa bättre utrymme för fordon som ska till och från fastigheten.

Enligt ovanstående förslag får alla fastigheter direkt angöring från kommunala vägar utan att behöva nyttja annans mark.

Trafikutredningens slutsats

Trafikutredningen sammanfattar att det finns genomförbara lösningar för att säkerställa angöring till samtliga fastigheter inom området. Genom att justera befintliga angöringspunkter och införa ett släpp i utfartsförbudet vid Västra Rosenlundsvägen kan fastighet 1:100 ges en egen angöring utan att belasta angränsande fastigheter. Förslaget innebär även förbättrade angöringsmöjligheter för fastighet 1:97 genom flytt av infart, vilket minskar påverkan från felparkerade fordon.

Utredningen visar också att möjligheterna för godsmottagning på allmän platsmark är begränsade. Den enda tekniskt möjliga placeringen för en lastficka är längs Västra Rosenlundsvägen, men denna lösning är inte lämplig på grund av bristande vändmöjligheter. Enligt gällande riktlinjer bör godsmottagning i första hand ske på kvartersmark, vilket stärker behovet av att verksamhetsutövare planerar för detta inom sina respektive fastigheter.



Figur 12: Flygfoto över planområdet med plangränser. Nya möjliga anslutningsvägar (orangestreckad linje) samt gång- och cykelväg (vitstreckad linje) illustreras.

Geoteknisk undersökning

Inför granskningskedet har en geoteknisk undersökning tagits fram som underlag för kommunens bedömning av markens geotekniska lämplighet.

Resultatet av den geotekniska undersökningen har sammanställts i ett geotekniskt PM som biläggs planhandlingarna. Undersökningen konstaterar övergripande utifrån områdets geologi, de observerade förhållandena på platsen och de uppgifter som framgår av tidigare geotekniskt PM att de byggnadstekniska förutsättningarna inom området är gynnsamma för förekommande verksamhet.

För området inom 20 meter från den västra planområdesgränsen mot dagavattenmagasinet konstaterar undersökningen att byggnader och andra laster upp till 32 kPa kan påföras utan att ytterligare geotekniska undersökningar behöver företas. Det bedöms som sannolikt att marken har högre bärighet än så men det kan inte inte garanteras utan vidare utredning. Detaljplanen

kommer därför att begränsa högsta tillåtna markbelastning till 32 kPa eftersom att det är den nivå som är säkerställd som lämpligt i planarbetet. Skulle det i framtiden uppstå ett behov från verksamhetsutövarna att påföra större marklaster än så inom 20 meter från den västra planområdesgränsen så behöver det prövas i en ny detaljplan med en riktad geoteknisk undersökning.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att bygga i enlighet med detaljplanen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla, men kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning för till exempel förlorad byggrätt.

Fastighetsrättsliga frågor

Förändrad fastighetsindelning

Detaljplanen föranleder inte något behov av fastighetsreglering och utgår ifrån befintliga fastighetsgränser. Därutöver införs en bestämmelse om minsta fastighetsstorlek (**d1**) för att säkerställa att de ingående fastigheterna inte styckas av ytterligare.

Rättigheter och servitut

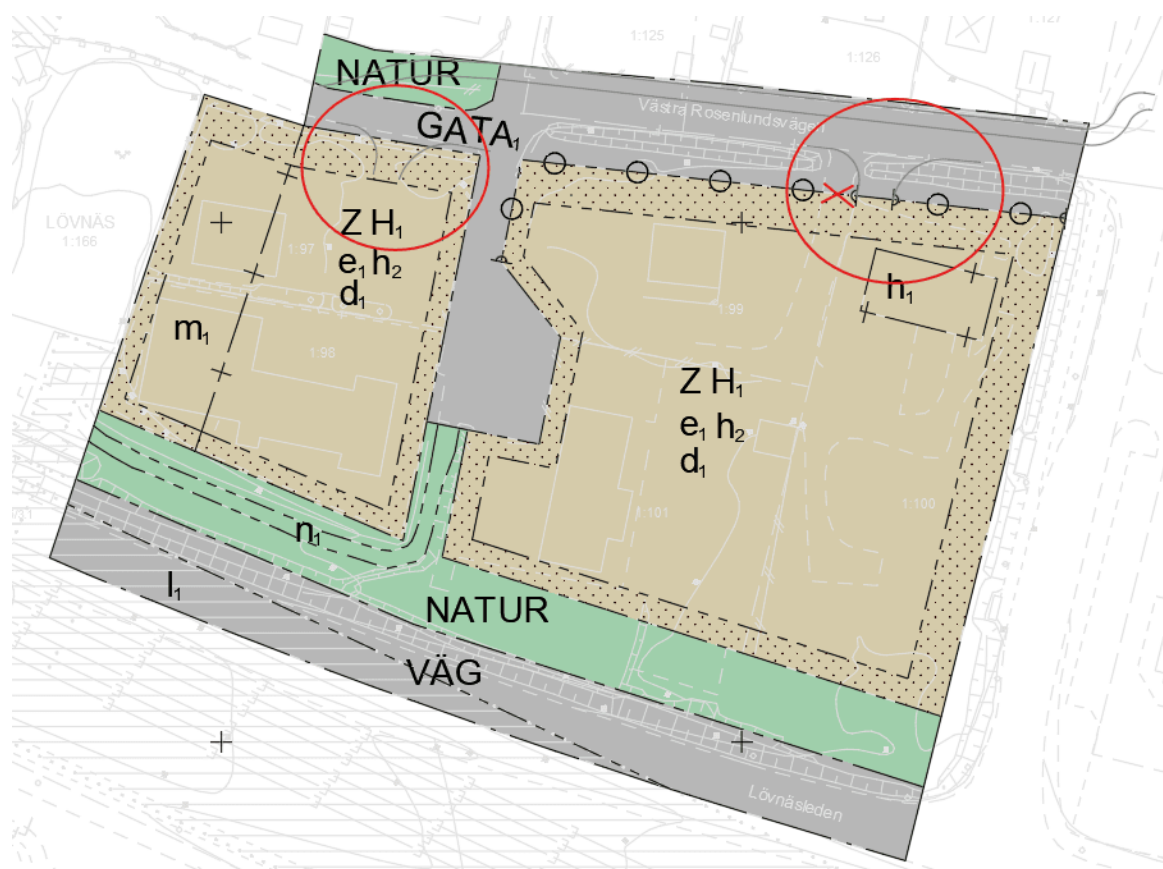
Inga nya rättigheter eller servitut bedöms behövas för detaljplanens genomförande. Inom planområdet finns befintliga ledningsrätter för bland annat el- och teleledningar. Skulle behov av att flytta ledningar uppstå så är det den som initierar flytten av ledningen som också ska bekosta flytten.

Utbyggnad allmän plats

Detaljplanen möjliggör för att en ny gång- och cykelväg ska kunna anläggas norr om Västra Rosenlundsvägen. Åtgärdsbehovet kommer att hanteras enligt gängse rutin för prioritering av gång- och cykelvägutbyggnad i kommunen.

Detaljplanen möjliggör även för att två nya anslutningsvägar från verksamhetsområdet till Västra Rosenlundsvägen. Från Hallersrud 1:97 samt Hallersrud 1:100 tillkommer möjligheten att anlägga anslutningsvägar i linje med trafikutredningens slutsatser. Från Hallersrud 1:99 finns idag en anslutningsväg som inte har stöd i

gällande detaljplan. Inte heller i föreliggande detaljplan ges denna anslutningsväg stöd. Den befintliga anslutningsvägen till 1:99 behöver stängas innan en ny anslutning till 1:100 kan anläggas.



Figur 13: Illustration på plankarta av möjlig GC-sträckning samt ändrade anslutningar till Västra Rosenlundsvägen

Ekonomiska frågor

Ansvarsfördelning beträffande finansiering och utförande av framtida anslutningsvägar kommer att hanteras i enskilda avtal med respektive part. Grundprincipen om att den part som är betjänt av åtgärden också ska bekosta den kommer att tillämpas.

Planavgift

Ingen planavgift tas ut i samband med bygglov.

KONSEKVENSER

Fastigheter och rättigheter

Ingen ny fastighetsbildning, rättigheter eller servitut bedöms behövas för detaljplanens genomförande.

Dagvatten

Dagvatten inom planområdet ska som utgångspunkt hanteras inom planområdet via befintliga dagvattensystem i form av diken och brunnar. Vid stora regnmängder kan viss avledning på ytan ske vilket i och med planområdets generella höjdförhållanden skulle leda vattnet till fördröjningsmagasinet väster om planområdet.

Vatten

Detaljplanens genomförande bedöms inte innebära en negativ påverkan på vattenförekomst avrinningsområdet för Sättersviken.

Buller

De verksamheter som ryms inom användningsbestämmelserna Z och H ska vara av den typen som inte har stor omgivningspåverkan bland annat med avseende på buller. De i planområdet ingående verksamheterna är i sin tur inte heller av störningskänslig karaktär. Ett plangenomförande bedöms därför sammantaget inte innebära försämrade omständigheter med avseende på omgivningsbuller.

Hälsa och säkerhet

Risk för olyckor

Syftet med detaljplanen är att förbättra trafiksäkerheten inom planområdet och bedöms inte påverka risken för olyckor inom eller utanför planområdet.

Barn

Planförslaget för Rosenlunds industriområde har utformats för att säkerhetsställa att det finns möjlighet att anlägga en gång- och cykelväg längs Västra Rosenlundsvägen för att skapa en säkrare trafiksituation för oskyddade trafikanter. Ett genomförande av planen skulle således kunna få en positiv effekt för barns förutsättningar att resa självständigt och trafiksäkert genom planområdet för att nå den intilliggande busshållplatsen exempelvis.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap miljöbalken

Planförslaget är av sådan utformning att det inte bedöms påverka hushållningsbestämmelserna enligt 3 kapitlet i miljöbalken.

Trafik

Planförslaget för Rosenlunds industriområde syftar bland annat till att skapa ett säkrare och mer effektivt utnyttjande av transportinfrastrukturen inom planområdet.

En möjlig konsekvens av planen är att en väganslutning tillkommer till Västra Rosenlundsvägen från Hallersrud 1:97. Åtgärden bedöms kunna utföras utan större olägenhet på trafiksäkerheten och skulle förbättra angoringsmöjligheterna för Hallersrud 1:97.

2026-06-17

Adam Nilsson

Planarkitekt