

# Trafikutredning lastplatser Rosenlund

TRAFIKUTREDNING

Dnr: 2024/110

Mark- och planavdelningen

2025-07-07

# Innehåll

<b>1. Bakgrund och syfte</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Befintliga förhållanden</b> .....	<b>3</b>
2.1. Hastighetsgränser.....	3
2.2. Intilliggande vägnät .....	<b>Fel! Bokmärket är inte definierat.</b>
2.3. ÅDT.....	3
2.4. Angöring till fastigheter.....	4
2.5. Parkering .....	4
2.6. Gång- och cykeltrafik.....	<b>Fel! Bokmärket är inte definierat.</b>
<b>3. Problembeskrivning</b> .....	<b>5</b>
<b>4. Utredning</b> .....	<b>5</b>
4.1. Angöring till fastigheter.....	6
4.2. Lastning och lossning av gods .....	6
4.2.1. Vändmöjligheter.....	<b>Fel! Bokmärket är inte definierat.</b>
<b>5. Slutsats</b> .....	<b>8</b>

# 1. Bakgrund och syfte

Rosenlund är ett litet verksamhetsområde på Lövnäs i Hammarö kommun. Kommunen arbetar med en ny detaljplan som syftar till att bättre överensstämja med användningsområdet och att säkerställa angöring till alla fastigheter. Idag saknas direkt angöring till fastighet 1:100.

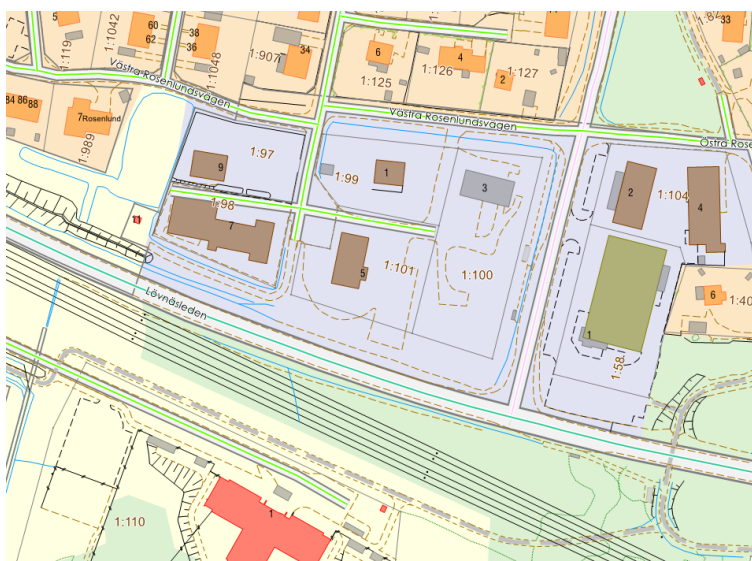
Syftet med den här trafikutredningen är att undersöka möjligheten för angöring till områdets fastigheter och att undersöka möjliga alternativ för lastning och lossning av gods.

## 2. Befintliga förhållanden

Rosenlunds verksamhetsområde ligger intill Lövnäsleden, omgärdat och bostadsområden. Området nås från Lövnäsleden via Norra Hallersrudsvägen och Västra Rosenlundsvägen.

### 2.1. Hastighetsgränser

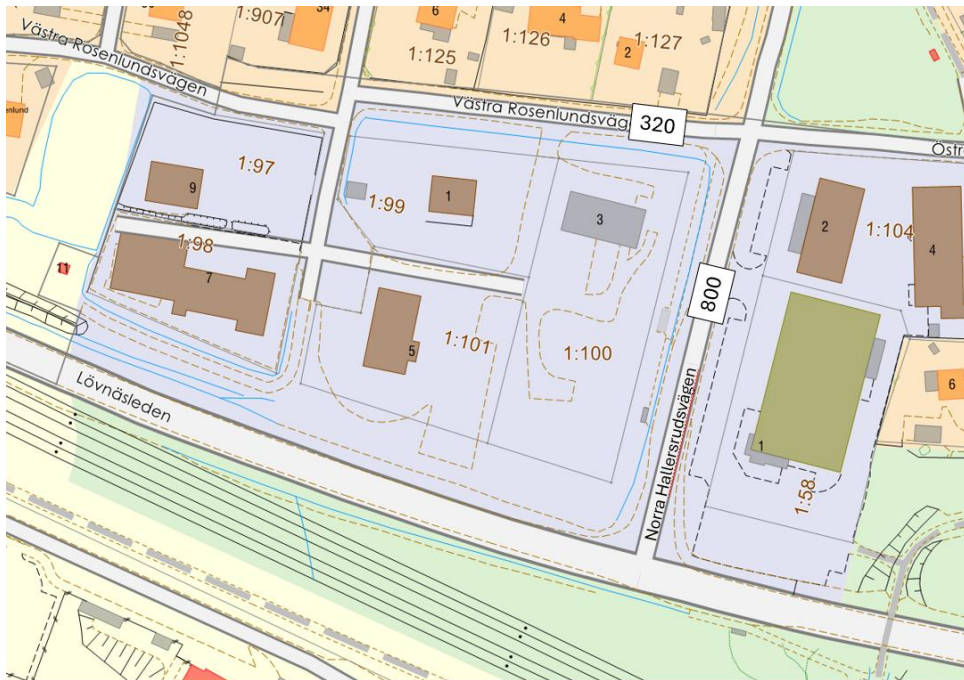
Hastighetsgränsen på Lövnäsleden är 60 km/h, på Norra Hallersrudsvägen 40 km/h och på övriga gator 30 km/h.



Figur 1. Turkos 60 km/h, rosa 40 km, grön 30 km/h

### 2.2. ÅDT

Figuren nedan visar trafikmängder som uppmättes 2024. Trafikmängden på Norra Hallersrudsvägen är 800 fordon/dygn och på Västra Rosenlundsvägen är den 320 fordon/dygn.



Figur 2. Fastigheter inom verksamhetsområdet

### 2.3. Angöring till fastigheter

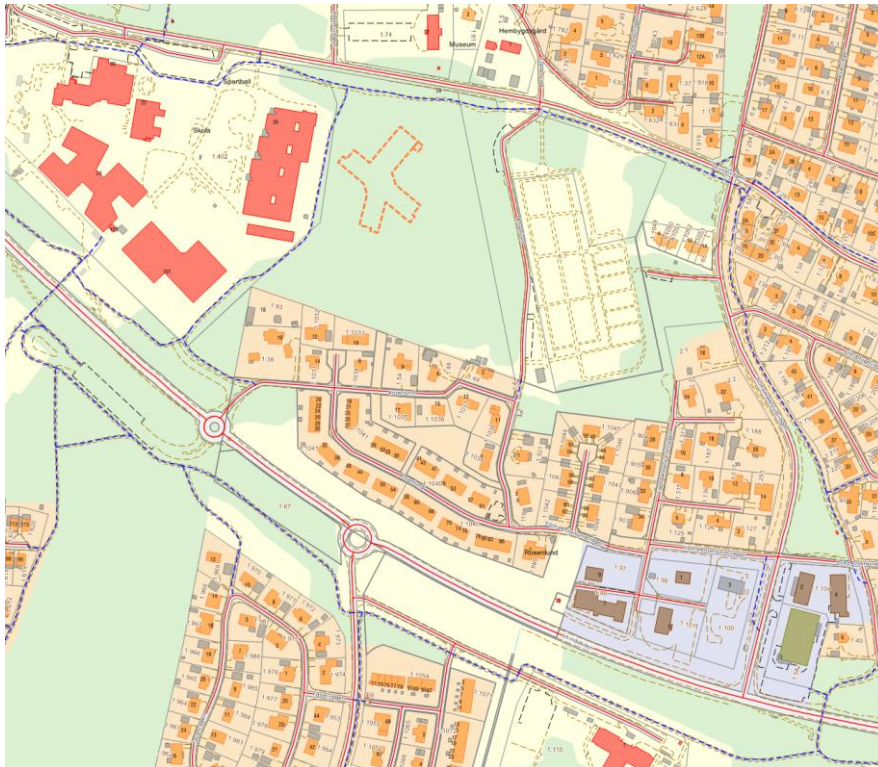
Fastigheterna 1:98 och 1:101 har angöring från vändplatsen inne på Rosenlund, 1:97 har angöring strax norr om vändplatsen och 1:99 har angöring från Västra Rosenlundsvägen. Fastighet 1:100 har i dagsläget ingen angöring till sin fastighet, utan nyttjar den som ligger inom 1:99 eller via 1:101.

### 2.4. Parkering

Det råder parkeringsförbud i vändplatsen på Rosenlund, men trots det står bilar ofta parkerade där vilket gör det svårt för fordon att vända. Även strax norr om vändplatsen, mitt emot angöringen till fastighet 1:97, står bilar ofta parkerade vilket försvårar angöring till fastigheten.

### 2.5. Gång- och cykeltrafik

Det är ont om gång- och cykelvägar i närområdet, se figur 2. Längs Norra Hallersrudsledens västra sida finns en kort gång- och cykelväg från korsningen med Västra Rosenlundsvägen ner till en busshållplats. En viktig målpunkt är Hammarlundens skola i kartans västra del och en annan målpunkt är en träningslokal direkt öster om Hallersrudsvägen. Det finns en gång- och cykelväg till skolan cirka 300 meter norr om Västra Rosenlundsvägen, men omvägen blir lång så Västra Rosenlundsvägen utgör potentiellt skolväg för gående och cyklande. I övrigt finns inga gång- och cykelvägar i området utan gång och cykling sker i blandtrafik.



Figur 3. Blå streckad linje gc-väg, röd linje vägtrafik.

### 3. Problembeskrivning

Inom området förekommer följande brister gällande angöring och lastning och lossning av gods:

- Angöring av fastighet 1:100 kan enbart ske genom nyttjande av intilliggande fastighet, antingen 1:99 eller 1:101
- Angöring till 1:97 försvåras av parkerade bilar
- Verksamhetsutövare upplever otillräckliga ytor för lastning och lossning av gods.

### 4. Utredning

I avsnittet utreds möjligheter till angöring till fastigheter på området och lämpliga platser för lastning och lossning av gods.

## 4.1. Angöring till fastigheter

En analys av angöringsbehov och befintliga angöringar till fastigheter har utförts och den mynnar ut i förslag på hur angöring till fastigheter kan lösas. Detta redovisas i Figur 4 och beskrivs nedan.



Figur 4. Föreslagen angöring till fastigheter. Orange visar befintlig angöring som blir oförändrad. Rött visar nya angöringar och krysset visar en angöring som stängs.

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.

1:99 angörs därmed 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.

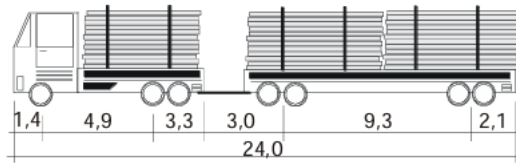
Enligt ovanstående förslag får alla fastigheter direkt angöring från kommunala vägar utan att behöva nyttja annans mark.

Ett alternativ skulle kunna vara att istället för att flytta angöringen mot Rosenlundsvägen sju meter österut skulle den befintliga kunna breddas österut, så att en stor angöring ligger över båda fastigheterna. Den lösningen är av trafiksäkerhetsskäl dock inte att föredra. En bredare korsning ger sämre trafiksäkerhet.

## 4.2. Lastning och lossning av gods

Som dimensionerande fordon vid utredningen om lastning och lossning av gods har en lastbil med släp av typen skogsbil använts, se figur xx.

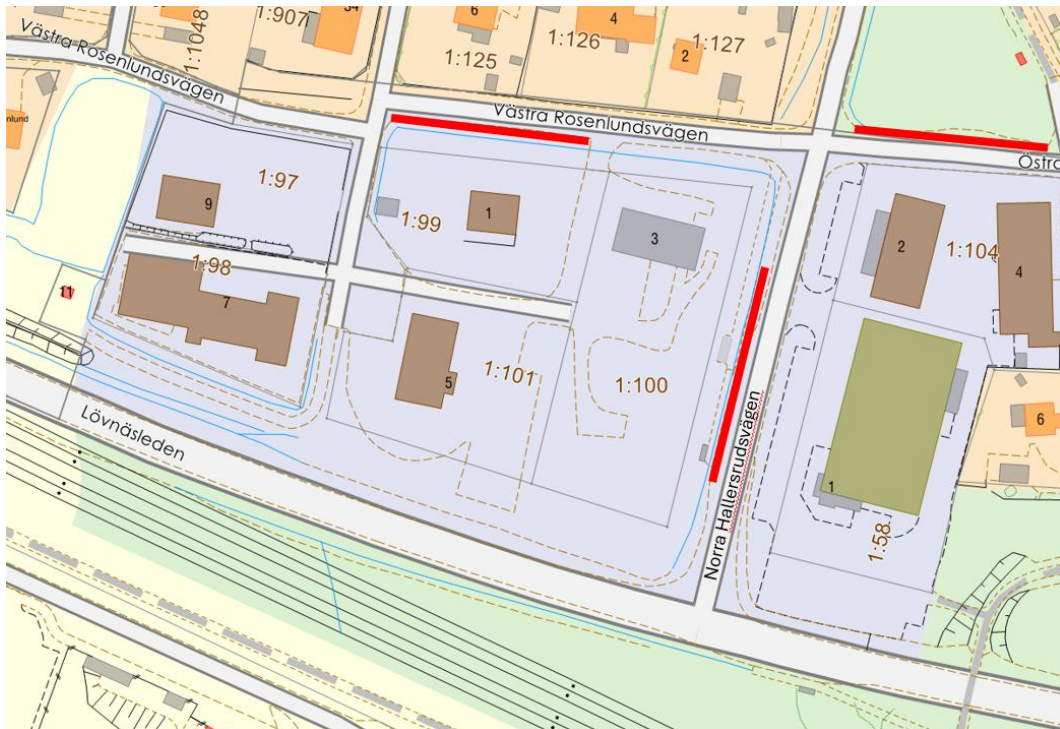
### Typfordon LS



Figur 5. Skogsbil, lastbil med släp

En undersökning av placering av en eventuell lastficka har genomförts för tre platser (se Figur 5):

- Norra Hallersrudsvägen
- Östra Rosenlundsvägen
- Västra Rosenlundsvägen



Figur 6. Undersökta lägen för lastplatser.

Norra Hallersrudsvägen och Östra Rosenlundsvägen är inte lämpliga för ändamålet, eftersom det inte finns värdmöjligheter för tunga fordon. Tung trafik ska angöra verksamhetsområdet från Norra Hallersrudsvägen och inte via bostadsområden.

För att fordon ska kunna nå fickan längs Västra Rosenlundsvägen har två alternativ för värdmöjligheter identifierats och undersökts.

Det första är att om en ny väg tillskapas skulle fordon kunna köra runt hela industriområdet längs dess västra del, enligt Figur 7.



Figur 7. Undersökt ny väg för vändmöjlighet

När lösningen ritades upp i Autocad framkom att det inte finns tillräckligt med utrymme sydväst om 1:98 för att inte inkräkta på pumpstationen, bullervallen och på 1:98. Därmed är det inte ett lämpligt alternativ.

Det andra alternativet till vändmöjlighet är att transportfordon skulle kunna vända i vändplatsen inne på verksamhetsområdet och därefter angöra lastfickan. Vändplanen inne på västra Rosenlund är 11 meter i diameter, vilket innebär att vändning med lastbil med släp är möjlig. Det är inte en bekväm vändning, men den är möjlig. Det förutsätter att vändplanen är fri från föremål, vilket oftast inte är fallet idag, då det står bilar parkerade trots parkeringsförbud.

Den enda lämpliga placeringen för godsmottagning på allmän platsmark av de ovanstående är en ficka på Västra Rosenlundsvägen. Eftersom vändplatsen som medger vändning för leveranserna ofta är blockerad av andra fordon och kommunen trots upprepade försök inte lyckats komma till rätta med problemen är godsmottagning på allmän platsmark dock inte en adekvat lösning. Enligt Boverket är också utgångspunkten att godsmottagning ska ske på kvartersmark.

Om man trots svårigheterna att vända skulle vilja lokalisera en lastficka på Västra Rosenlundsvägen krävs av trafiksäkerhetsskäl separering av gående och cyklande från körbanan. Det behöver därmed anläggas en gång- och cykelväg. Eftersom tyngdpunkten av bebyggelsen ligger på Västra Rosenlundsvägens norra sida är det den mest lämpliga lokaliseringen.

## 5. Slutsats

Det finns genomförbara lösningar för att säkerställa angöring till samtliga fastigheter inom området. Genom att justera befintliga angöringspunkter 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.