



Kinda  
kommun

# Översiktsplan Sjöriket Kinda

## Genomförandeplan Rimforsa. Bilaga 4



Antagen:	2026-02-24, SBN § 22
Revideras:	Vid behov
Förvaltning:	Samhällsbyggnadsförvaltningen
Dokumentansvarig:	Samhällsbyggnadsförvaltningen

## Strategi 4. Arbeta med klimatanpassning och kommunikationsområdet

**Sammanfattning av strategin:** Området vid Rimforsa station har potential att utvecklas till en attraktiv och levande entré till orten. Genom att kombinera handel, verksamheter och bostäder på sikt med grönområden, gång- och cykelvägar samt offentliga platser kan området bli både funktionellt och trivsamt. Med god planering och hänsyn till översvämningsrisker kan platsen få en tydlig och välkomnande karaktär.

### Förslag till övergripande projekt: Översvämningshantering

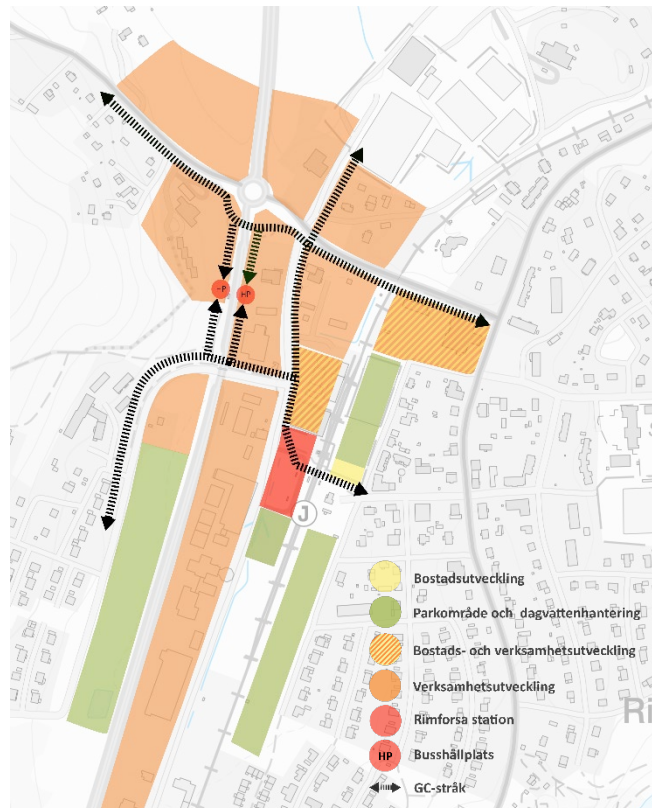
Det är sedan tidigare känt att de centrala delarna av Rimforsa riskerar översvämmas vid skyfall. Figur 1 visar vilka delar som beräknas bli översvämmade vid ett hundraårsregn. Att motverka och minimera konsekvenserna av skyfall bedöms vara prioriterat för att värna människors liv och hälsa, hindra skador på egendom och miljö, upprätthålla samhällsviktig verksamhet, och anpassa samhället till effekterna av ett förändrat klimat.

Åtgärder mot översvämmning skulle dessutom kunna frigöra mark för bebyggelseutveckling både bland befintlig bebyggelse och i obebyggda områden.

Inom översvämningsområdet finns två markavvattningsföretag där staten, genom Trafikverket, har stora andelar. Dessa markavvattningsföretag behöver utredas för att klargöra de olika ansvarsfördelningarna.

För att möjliggöra planering och utveckling av området bedöms följande åtgärder vara nödvändiga:

- ta fram en fördjupad skyfallskartering,
- utred markavvattningsföretagen,
- ta fram en plan för hur statsbidrag kan sökas för utredningar och åtgärder,
- ta fram en åtgärdsutredning och
- genomför åtgärderna.



Figur 1. Förslag på översiktlig strukturplan för utveckling av kommunikationsområdet att arbeta vidare med.



Figur 2. Områden som riskerar översvämmas vid ett skyfall motsvarande ett hundraårsregn. Skyfallskartering Rimforsa tätort 2022.

### **Statsbidrag – Förebyggande av naturolyckor**

MSB tillhandahåller ett statligt bidrag som kan ges för åtgärder som syftar till att förebygga naturolyckor i eller i närheten av bebyggelse som riskerar att drabbas av ras, skred, erosion eller översvämning.

Bidraget är avsett för redan befintlig bebyggelse och ska användas till åtgärder som ger ett långsiktigt och varaktigt skydd. Storleken på statsbidraget fastställs årligen i statsbudgeten, och sedan 2022 har det uppgått till cirka 500 miljoner kronor per år. Det är enbart kommuner som har möjlighet att ansöka om bidraget.

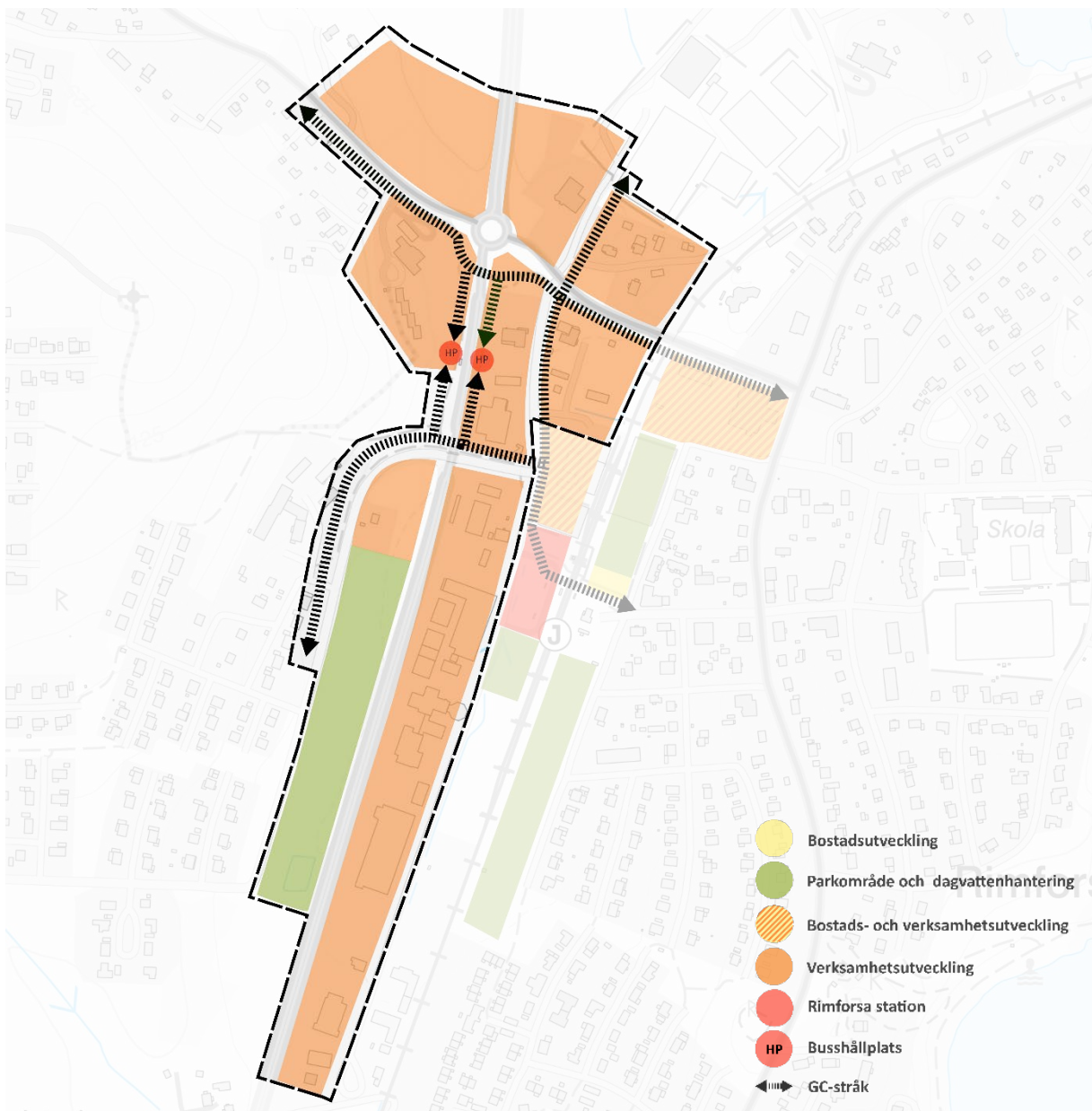
Det ekonomiska stödet kan täcka upp till sextio procent av kostnaderna för både själva åtgärden och vissa nödvändiga utredningar. De utredningar som omfattas bör vara av mer fördjupad karaktär, till exempel avancerade geotekniska utredningar. Övergripande studier och generella riskanalyser ingår däremot inte i bidraget och lämnas in i samband med ansökan, som en del av underlaget inför beslut om åtgärdsbidraget.

### Förslag till planprojekt: Verksamhets- och kontorsutveckling

De nuvarande fastigheterna har potential att i framtiden nyttjas mer effektivt genom ett bredare spektrum av tillåtna användningar, såsom handel och kontor, samt genom större och högre byggrätter än i dagsläget.

I takt med att Rimforsa växer har området potential att successivt utvecklas från ett område dominerat av småindustrier till ett område med ökad andel handel, kontor och andra centrumverksamheter, vilket skulle stärka ortens centrum. Följande bedöms särskilt gälla bebyggelsen runt silon och cirkulationsplatsen, där utvecklingsmöjligheterna bedöms vara störst. Längre söderut längs Industrivägen är kopplingen till övriga delar av orten svagare, vilket gör att småindustri fortsättningsvis bedöms vara en lämplig användning där.

Nya byggnader på idag obebbyggda platser kan bidra till att skapa tydligare ortsentréer. Det är därför viktigt att den nya bebyggelsens gestaltning och placering utformas med hänsyn till ortens karaktär och upplevelsevärden.

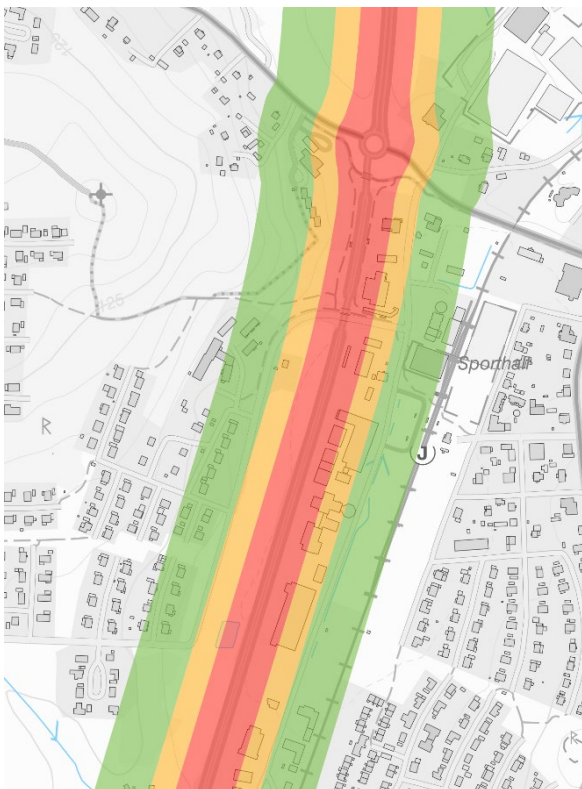


Figur 3. Förslag till område för utveckling av befintliga verksamheter och möjliggörandet av nya.

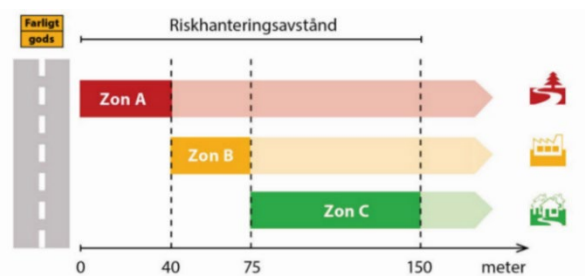
### Farligt gods

Vid en framtida utveckling av området bedöms det finnas behov av att genomföra en riskanalys med anledning av transporter av farligt gods på riksvägen, som utgör en rekommenderad transportväg för sådana transporter. Längs denna typ av vägar finns rekommendationer för vilka typer av markanvändning som kan tillåtas utan särskilda säkerhetsåtgärder (se figur 4).

Den föreslagna verksamhets- och bostadsutvecklingen är belägen inom riskhanteringsavståndet på 150 meter från vägen. En riskanalys behöver därför genomföras för att närmare undersöka de lokala förutsättningarna, fastställa lämpliga skyddsavstånd för det aktuella området samt identifiera eventuella skyddsåtgärder som kan behöva vidtas inom olika delområden. En sådan analys kan därmed bidra till att möjliggöra den föreslagna utvecklingen.



Figur 4. Karta som visar riskhanteringsavstånd; 40, 75 respektive 150 meter från riksväg 23/34 som är en rekommenderad väg för farligt gods.



Rekommenderad markanvändning inom respektive zon

Zon A	Zon B	Zon C
G – drivmedelsförsörjning (obemannad)	E – tekniska anläggningar	B – bostäder
L – odling och djurhållning	G – drivmedelsförsörjning (bemannad)	C – centrum
P – parkering (lytparkering)	J – industri	D – vård
T – trafik	K – kontor	H – detaljhandel
	N – friluftsliv och camping	O – tillfällig vistelse
	P – parkering (övrig parkering)	R – besöksanläggningar
	Z – verksamheter	S – skola

Figur 5. Rekommenderad markanvändning inom respektive zon från en väg där det transporteras farligt gods utan några säkerhetsåtgärder.

### ***Teknisk genomförbarhet***

Området är idag redan bebyggt. Större och tyngre byggnader kräver sannolikt pålning. Nya byggnader och deras utformning behöver, beroende på typ av användning, anpassas till riskerna med transporter av farligt gods längs riksvägen samt till bullernivåer från densamma. Teknisk infrastruktur finns i området. Översvämningsrisken behöver hanteras. Tågen kör relativt långsamt i området, men risken för urspårning bör ändå beaktas genom lämpliga skyddsavstånd till närmaste bebyggelse.

### ***Juridisk genomförbarhet***

En ny detaljplan behöver tas fram. Kommunen äger begränsat med mark, vilket innebär att ett genomförande av projektet kräver ett samarbete mellan kommunen och berörda fastighetsägare. Trafikverket är väghållare för Ulrikavägen och riksvägen, vilket innebär att dialoger med myndigheten är nödvändig. De markavvattningsföretag som finns i området behöver också utredas för att klargöra ansvarsförhållandena.

### ***Ekonomisk genomförbarhet***

Den rådande lågkonjunkturen påverkar efterfrågan på verksamhetslokaler. Samtidigt finns i dagsläget ingen markreserv för verksamhetsmark. Projektet har därför potential att skapa framtida möjligheter för etablering när konjunkturen vänder.

### ***Strategisk aspekt***

Projektet har stöd i översiktsplanen och bidrar positivt till flera av kommunens mål och strategier. Även om det idag inte finns någon direkt efterfrågan på att utveckla befintliga fastigheter kan det vara värdefullt att skapa förutsättningar för framtida utveckling. Nya byggrätter höjer markens värde, och i takt med att Rimforsa växer kan efterfrågan på kommersiell service öka. Det är inte osannolikt att intresse för etablering av en ny livsmedelsbutik uppkommer inom några år.

### ***Social aspekt***

Ett större utbud av varor och tjänster bidrar till ett enklare vardagsliv för invånarna, där fler ärenden kan utföras lokalt utan behov av resor till andra orter.

### ***Miljö-/klimataspekt***

Det bedöms inte finnas några större naturvärden som påverkas av den föreslagna utvecklingen.

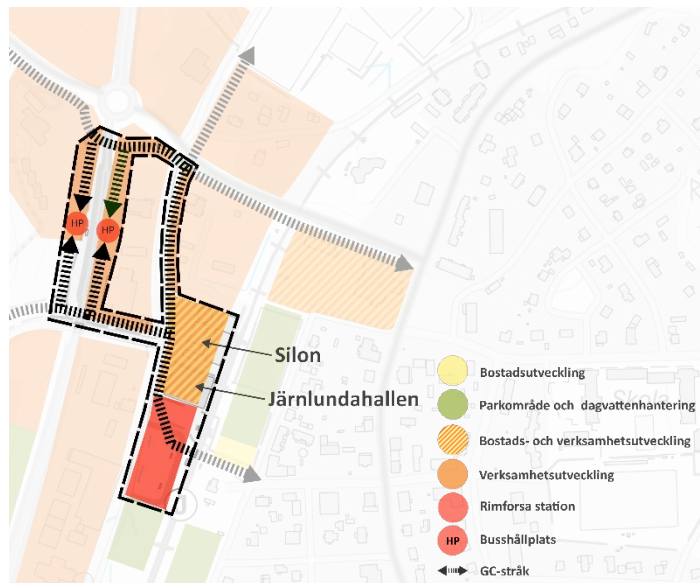
### ***Tidsaspekt***

Projektet bedöms vara komplext, vilket innebär att tidsåtgången för detta projekt sannolikt är längre än normalt.

## Förslag till planprojekt: Silon och Järnlundahallen

Rimforsa station och busshållplatserna vid riksvägen upplevs idag vara belägna relativt långt från centrum. Genom en utveckling av stationsområdet kan denna upplevda distans minska, samtidigt som Rimforsas västra och östra delar knyts samman. En översyn av hur gångcykelnätet är lagt bedöms behövas ses över på sikt för att förenkla orienteringen i området.

Silon och Järnlundahallen skulle någon gång i framtiden kunna ersättas med nya byggnadsvolymer som inrymmer exempelvis bostäder och kontorslokaler. Järnlundahallen fyller idag en funktion för föreningslivet vilken kan behöva inrymmas i andra lokaler om byggnaden i framtiden skulle ersättas annan bebyggelse.



Figur 6. Silons och Järnlundahallens läge.

### Teknisk genomförbarhet

Större och högre byggnader kräver sannolikt pålning. Nya byggnader och deras utformning behöver anpassas till riskerna med transporter av farligt gods längs riksvägen samt till bullernivåerna från densamma.

Silon med omgivande mark är sannolikt förorenad och behöver därför utredas vidare. Teknisk infrastruktur finns tillgänglig i området. Översvämningsfrågan behöver lösas.

Tågen kör långsamt i området, men risken för urspårning bör beaktas genom lämpliga skyddsavstånd till närmaste bebyggelse.



Figur 7. Silon och Järnlundahallen skulle kunna ersättas med ny bebyggelse med utsikt över Rimforsa, Järnlunden och Åsunden.

### Juridisk genomförbarhet

En ny detaljplan behöver tas fram. Kommunen äger merparten av marken, men silon är privatägd. Ett genomförande av projektet kräver därför ett samarbete mellan kommunen och berörda fastighetsägare.

Trafikverket är väghållare för Ulrikavägen och riksvägen, vilket gör dialog med myndigheten nödvändig. Markavvattningsföretagen i området behöver väckas för att klargöra ansvarsförhållandena.

### ***Ekonomisk genomförbarhet***

Rivningar innebär ofta en betydande kostnad. Även anläggning av parkmiljöer och dagvattenlösningar är kostsamma åtgärder, men utgör samtidigt viktiga investeringar som stärker ortens attraktivitet.

Statsbidrag bedöms kunna sökas för klimatanpassningsåtgärderna, och medfinansiering av gång- och cykelvägar bedöms vara möjligt.

Efterfrågan på bostäder och kontorslokaler i området bedöms idag vara begränsad. Potentialen med bostäder eller kontor i högre byggnader med utsikt över Åsunden och Järnlunden kan på sikt bidra till att skapa ett ökat intresse och underlag för sådana projekt.

### ***Strategisk aspekt***

Projektet har stöd i översiktsplanen. Projektet bidrar positivt till flera av kommunens antagna mål och strategier. Nya landmärken kan stärka ortens identitet och bidrar till att knyta samman Rimforsas östra och västra delar. Bebyggelseutveckling i stations- och kollektivtrafiknära lägen är i linje med kommunens övergripande mål.

### ***Social aspekt***

Projektet kan bidra positivt till bostadsförsörjningen och skapa flyttkedjor inom orten. Nya bostäder i området kan också bidra till en ökad trygghet under kvälls- och nattetid genom en ökad närvaro och aktivitet.

### ***Miljö-/klimataspekt***

Det bedöms inte finnas några större naturvärden som påverkas av den föreslagna utvecklingen. Projektet tar inte jordbruksmark i anspråk utan innebär en mer effektiv användning av redan ianspråktagen mark, vilket är positivt.

### ***Tidsaspekt***

Projektet bedöms vara komplext och ha en längre tidsåtgång än normalt, bland annat till följd av markföreningar, samordningsbehov och höga genomförandekostnader.

## Förslag till planprojekt: Bostads- och parkutveckling vid järnvägsstationen

Norr om stationsbyggnaden finns idag en parkeringsyta och en gräsyta som har potential att utvecklas till exempelvis ett mindre parkområde, i kombination med en bebyggelsekomplettering i form av ett flerbostadshus i den södra delen (i figur 3 det gula rektangulära området).

Parkområdet kan även komma att nyttjas för dagvattenhantering, beroende på vad fortsatta utredningar kopplade till översvämningsfrågan visar.

Det aktuella området för bebyggelsekomplettering är beläget centralt i ett strategiskt läge med närhet till kollektivtrafik, handel och övrig service.

### Teknisk genomförbarhet

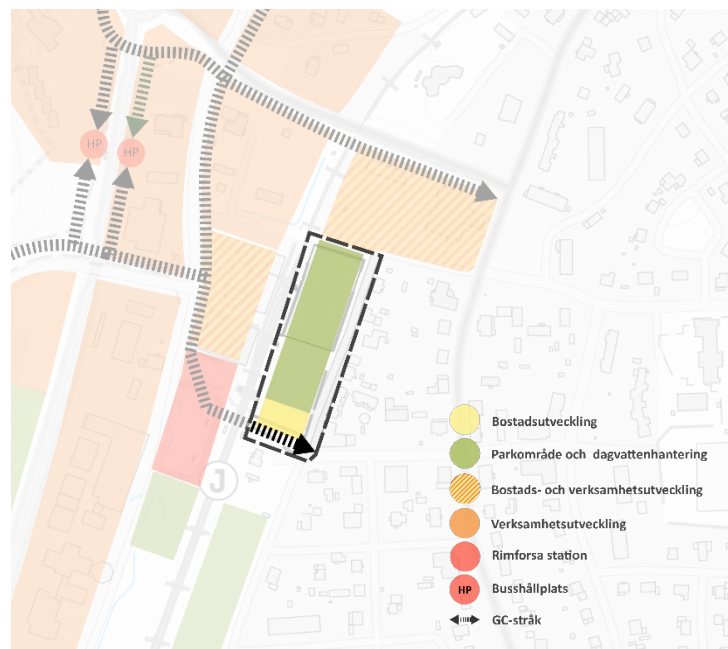
Teknisk infrastruktur finns tillgänglig i området. Tågen kör långsamt i området, men risken för urspårning bör beaktas genom att upprätthålla lämpliga skyddsavstånd till närmaste bebyggelse.

### Juridisk genomförbarhet

En ny detaljplan behöver tas fram. Kommunen äger all mark i området. Markavvattningsföretagen behöver väckas för att klargöra ansvarsförhållandena.

### Ekonomisk genomförbarhet

Anläggandet av parker och dagvattenlösningar är kostsamt men samtidigt investeringar som bidrar till ortens attraktivitet. Stadsbidrag kan sannolikt sökas för dessa åtgärder.



Figur 1. Förslag på översiktlig struktur för utveckling av kommunikationsområdet

### Strategisk aspekt

Projektet bidrar positivt till flera av kommunens antagna strategier och mål. Utvecklingen av området bidrar till att knyta ihop ortens östra och västra delar, och bebyggelseutveckling i stations- och kollektivtrafiknära lägen bedöms som särskilt positiv.

### Social aspekt

Projektet kan bidra positivt till bostadsförsörjningen och skapa flyttkedjor inom orten. Tillskottet av en park och rörelsestråk är gynnsamt för den enskildes hälsa och välmående. Dessutom kan ny bostadsbebyggelse bidra till ökad trygghet i området under kvälls- och nattetid.

### Miljö-/klimataspekt

Det bedöms inte finnas några större naturvärden som påverkas av föreslagna utveckling. Projektet tar inte jordbruksmark i anspråk.

### Tidsaspekt

Tidsåtgången bedöms vara normal.

## Medverkande

Genomförandeplanen har upprättats av Oscar Holmgren, planarkitekt Kinda kommun.

Planen har utarbetats i samverkan med tjänstepersoner inom Kinda kommuns samhällsbyggnadsförvaltning och kommunstyrelsens förvaltning.

Samhällsbyggnadsnämnden

Anna Lilliehjort  
Plan- och myndighetschef

Oscar Holmgren  
Planarkitekt