



MORA

Dnr: MK BN 2015/00003

Godkänd av Bn 2016-05-23 § 83

Antagen av Kf 2016-09-19 § 118

Laga kraft 2016-10-18

**Dp 282**

Detaljplan för

# Ny räddningsstation

del av Utmeland 25:38 m fl vid Mäxvägen  
Mora, Mora kommun, Dalarnas län

---

## PLANBESKRIVNING

maj 2016

---

### Handlingar

Planhandlingar

- Planbeskrivning, maj 2016
- Plankarta med planbestämmelser, maj 2016

Övriga handlingar

- Granskningsutlåtande, maj 2016
- Fastighetsförteckning med registerkarta
- Behovsbedömning, februari 2015
- Samrådsredogörelse, november 2015
- Kompletterad samrådsredogörelse, februari 2016
- PM Eventuell omläggning va-ledningar vid ny brandstation i Mora, 2015-02-18
- Riskanalys – ny brandstation i Mora kommun, 2015-05-22

### Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av en ny räddningsstation inom området mellan Malungsvägen och Mäxvägen och säkerställa områden för fördröjning av dagvatten. Planens syfte är också att skapa utrymme för en cirkulationsplats med gång- och cykelpassage i korsningen Malungsvägen/Svedjärnsvägen som en del av arbetet med att förbättra genomfarten genom Mora. Planen ska också ersätta rester av äldre planer i områdets närhet.

## Plandata



Orienteringskarta

Planområdet är beläget cirka 2 kilometer sydväst om Mora kyrka. Området ramas in av väg 45/Malungsvägen och Dössjonsvägen i öster, Mäxvägen i väster, Svedjärnsvägen i norr och Gilderholsvägen i söder.

Planområdet omfattar delar av fastigheterna Utmeland 25:38 och Utmeland 89:70 samt fastigheten Utmeland 135:1. Området omfattar cirka 2,2 hektar. Mora kommun är fastighetsägare. Ett arrende för återvinningsstation finns inom området på fastigheten Utmeland 25:38.

## Förenligt med 3, 4 och 5 kap. miljöbalken

Planen bedöms vara förenlig med 3, 4 och 5 kap. i miljöbalken. Kommunens bedömning är att planen inte medför någon betydande miljöpåverkan med hänsyn till de kriterier som anges i bilaga 4 till förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (SFS 2005:356). Någon miljökonsekvensbeskrivning inom ramen för en miljöbedömning enligt 6 kap 11 § miljöbalken behöver därför inte upprättas.

## Tidigare ställningstagande

### Riksintressen

Hela Mora tätort omfattas av *Riksintresse för friluftsliv Siljansområdet* 3 kap 6 § miljöbalken och *Riksintresse Rörligt friluftsliv* 4 kap 2 § miljöbalken. Planområdet används inte för friluftsliv utan är en impedimentyta mellan vägar och en exploatering bedöms inte påverka riksintressena. Planområdet gränsar till väg 45/Malungsvägen som är *Riksintresse för kommunikation* 3 kap 8 § miljöbalken. Planens genomförande bedöms inte ha negativa konsekvenser för riksintresset.

### Översiktsplan

I *Översiktsplan för Mora kommun* (antaganden av kommunfullmäktige 2006) ingår planområdet i delområde *Bs1 – Mora tätort*. Området ligger inom tätorten och redovisas som område reglerat med detaljplan. Planförslaget bedöms överensstämma med översiktsplanen.

### Detaljplaner

Planområdet omfattar del av detaljplanerna SP 36 (laga kraft 1965-06-10), SP 44 (laga kraft 1966-05-18), SP 49 (laga kraft 1967-01-27) och SP 123 (laga kraft 1978-07-11). Det finns ingen återstående genomförandetid. SP 123 påverkar planens föreslagna kvartersmark. Området som föreslås bebyggas med ny räddningsstation är reglerat som park och bostadsändamål för en villafastighet. Mäxvägen är reglerad som allmän plats för väg. SP 36, SP 44 och SP 49 omfattar i huvudsak vägar med tillhörande sidoområden dessa är reglerade som allmän plats för väg och parkmark.

### Tidigare beslut

En lokaliseringsutredning för en ny brandstation har tagits fram av arkitektfirman Tengbom som resulterade i rapporten, *Mora brandstation – Möjlighet till renovering och tillbyggnad av befintlig*

station, Nybyggnad på befintlig eller ny plats i Mora, 2014-05-29). I utredningen har ett antal nya placeringar för en ny brandstation och även möjligheten att bygga inom befintlig brandstationsfastighet undersökts. Tengboms rekommendation i rapporten var att bygga en ny brandstation mellan i korsningen Malungsvägen/Svedjärnsvägen i området mellan Malungsvägen och Mäxvägen. Efterhand som planeringen av en nya brandstation pågått har förslaget förändrats till att handla om en ny räddningsstation, med möjlighet för en samlokalisering av brandkår och ambulans.

Kommunstyrelsen beslutade 2014-09-30 att uppdra till byggnadsnämnden att påbörja planläggning av en ny räddningsstation med utgångspunkt i den lokaliseringsutredning som gjorts. Planläggning genomförs med normalt planförfarande enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

## Förutsättningar och förändringar

### Natur

#### Mark och vegetation

I marken där den nya räddningsstationen är förlagen finns det rester av en gammal linda som idag är gräsbevuxen. Platsen kan ses som en del av det sammanhängande parkområde som finns längs Moras södra infart. Inom planområdet ligger det idag en villatomt, denna ligger avskild från den gräsbevuxna platsen genom en träridå. Norr om Svedjärnsvägen omfattar planområdet en mindre del av parkområdet längs infarten. I övrigt består planområdet av vägområden med tillhörande diken för väg 45/Malungsvägen, Svedjärnsvägen, Mäxvägen och Dössjonsvägen.

Resterna av lindan samt villatomten avses bebyggas med en ny räddningsstation. Nuvarande träridå mellan lindan och villatomten avses tas ned. För att skapa en avgränsning mellan bebyggelsen på Gilderholsvägen och den föreslagna räddningsstationen, förses kvartersmarken med en egenskapsbestämmelse (n<sub>1</sub>) om att avskärmande vegetation ska finnas mot Gilderholsvägen. Vegetationen kan utformas som till exempel en häck eller träridå.

Delar av kvartersmarken ges bestämmelsen (n<sub>2</sub>) för att hållas tillgänglig för dagvattenhantering.

En generell bestämmelse om lutning mellan fasaden på räddningsstationen och genomfarten (väg 45) finns. Detta för att flytande farligt gods inte ska kunna rinna ned mot fasaden på räddningsstationen i samband med en olycka. Istället ska godset rinna ner i vägdikena.

I planområdets sydöstra del finns en träddunge på allmän plats som även löper in över angränsande fastighet Utmeland 47:10 utanför planområdet. Den del av träddungen som ligger inom planområdet ges bestämmelsen (**Natur**). Vid korsning väg 45/Svedjärnsvägen/Dössjonsvägen justeras områdena för genomfarten och parkområdena som finns i gällande planer genom att vägområdet utökas till att omfatta en ny cirkulationsplats och vägdiken, vilka idag ligger på park- och naturmark. De nya områdena regleras som **Genomfart**, **Natur**, **Park** och **Skydd**. Inom området **Skydd** ska befintliga bullerplank finnas kvar och nya kunna uppföras, i övrigt ska området skötas som naturmark.

#### Markbeskaffenhet

Området sluttar svagt huvudsakligen från söder mot norr. Området med lindan är omgivet av diken från kringliggande vägområden.

### **Geotekniska förhållanden**

En översiktlig geoteknisk undersökning har gjorts i området, 1975-01-21. Marken består till största del av finsediment. Undersökningen rekommenderar att grundläggning av byggnader upp till två våningar sker med platta på mark.

### **Förorenad mark**

Platsen har historiskt sätt använts som lunda. Äldre flygfoton har studerats och ingen annan typ av verksamhet har kunnat konstateras, varför bedömningen är att inga kända föroreningar eller risk för föroreningar finns inom området

### **Radon**

Området klassificeras som normalradonmark vilket innebär att byggnader ska uppföras med radonskyddande grundläggning enligt översiktlig geoteknisk utredning, 1975-01-21.

### **Risk för högvattenstånd**

Karteringar av värsta högvattensscenario, då Trängseldammen brister, visar att planområdet inte kommer att påverkas av högvatten.

### **Fornlämningar**

Inga kända fornlämningar berörs av detaljplanen. Alla fornlämningar, såväl kända som okända, är skyddade enligt kulturminneslagens bestämmelser. Skulle det i samband med exploatering eller andra arbeten påträffas fornlämningar eller misstänkta fornlämningar ska Länsstyrelsen kontaktas.

## **Bebyggelseområden**

### **Bostäder**

Idag finns en befintlig villatomt inom planområdet. Fastigheten har köpts in av Mora kommun för att ge plats åt den nya räddningsstationen. Området får bestämmelsen **T<sub>1</sub>**– Räddningsstation.

Omkringliggande bebyggelse består av olika typer av enfamiljshus. Söder om Mäxvägen finns äldre bebyggelse. Bostäderna på Gilderholmsvägen, Dikvägen och Plogvägen har tillkommit under 1970–1980-talen. Nordost om väg 45 ligger Utmeland som främst består av enfamiljshusbostäder.

### **Arbetsplatser, övrig bebyggelse**

Öster om väg 45 finns ett verksamhetsområde med industrier.

Inom planområdet uppförs en räddningsstation med tillhörande byggnader så som till exempel förråd och garage. Området ges bestämmelsen **T<sub>1</sub>**– Räddningsstation. Byggrätten anger en högsta nockhöjd på 15 meter. För eventuella master gäller en högsta höjd på +233 meter över nollplanet för att inte störa Mora flygplats inflygningsområden, vilket innebär en mast på upp till cirka 45 meter. Bestämmelsen **p<sub>1</sub>** reglerar att master ska placeras med minst sin längd från vägkanten på väg 45. Syftet är att masten inte ska kunna falla över vägen och störa riksintresset för framkomlighet.

### **Byggnadskultur och gestaltning**

Området är en del av Moras södra infart, detta område domineras av ett parkområde som löper parallellt med vägen. Räddningsstationens lokalisering hamnar i parkområdets södra del och landskapet öppnas upp och personer som färdas längs väg 45 norrut får en blick in mot Mora, med kyrktornet som fond. Det är viktigt att området utformas representativt och samspelar med resten av parkstråket för att skapa en estetiskt tilltalande infart till Mora.

## Gator och trafik

### Gatunät

Området är beläget i södra Mora intill infarten till Hånåknä. Området avgränsas av väg 45/Malungsvägen, Svedjärnsvägen och av Mäxvägen. Mäxvägen fungerar som utfart till väg 45/Malungsvägen via Svedjärnsvägen för ett 30-tal fastigheter. De boende i området har också möjlighet att åka vid Timmervägen, eller köra och komma ut längre väster ut på Svedjärnsvägen.

Väg 45/Malungsvägen är relativt tungt trafikerad och bilister riskerar att bli stående när de ska åka ut från Svedjärnsvägen eller Dössjonsvägen. För att minska denna problematik anläggs en cirkulationsplats i korsningen väg 45/Malungsvägen och Svedjärnsvägen/Dössjonsvägen. Området för cirkulationsplats regleras med användningen **Genomfart**.

Svedjärnsvägen regleras som **Huvudgata** och Mäxvägen regleras som **Lokalgata**.

### Gång- och cykelvägar

Idag finns det separerade gång- och cykelvägar inom och till området. Mäxvägen fungerar som ett parallellt gång- och cykelstråk till väg 45/Malungsvägen för dem som ska till södra Mora, bland annat till ridskolan. Norrifrån längs med Mäxvägen finns det trottoarer. Kommunen har för avsikt att anlägga en gång- och cykelväg längs Mäxvägen norrut från planområdet. Mäxvägens vägområde utökas för att ge plats åt en gång- och cykelväg inom lokalratuområdet. Utökningen sker på mark som idag är reglerat som park.

En gång- och cykelbana föreslås binda ihop den östra och västra sidan om väg 45/Malungsvägen genom en passage för att underlätta för fotgängare och cyklister att passera den föreslagna cirkulationsplatsen.

### Kollektivtrafik

Bussförbindelser finns i direkt anslutning till området på Malungsvägen och trafikeras både av stadsbussar samt av direktbussar mellan Mora-Malung. Busshållplatserna längs väg 45/Malungsvägen ligger idag på båda sidorna om Svedjärnsvägen. Dessa föreslås flyttas och placeras inom vägområdet för Genomfart i anslutning till den nya gång- och cykelpassagen över väg 45/Malungsvägen.

### Parkering, utfarter

Parkering ska lösas inom den egna fastigheten.

Utfartsförbud föreslås mot väg 45, Svedjärnsvägen och Gilderholsvägen. Det finns dock möjlighet till utfart direkt mot väg 45. Utfartens placering och utformning ska ske i samråd med Trafikverket. Väg 45/Malungsvägen ska vara ljusreglerad för att släppa ut uttryckningstrafik i detta läge. All tillfart och annan trafik än uttryckningstrafik kan ske via Mäxvägen.

## Risker och störningar

### Buller

Området ligger vid väg 45/Malungsvägen och ny bebyggelse på marken kan löpa risk för buller. Eftersom en räddningsstation är en arbetsplats där de anställda har sovandejour innebär det att byggnaden ur bullersynpunkt ska jämföras med en bostad.

### Transport av farligt gods

En riskanalys har tagits fram av Mora brandkår, *Risikanalyis – Ny brandstation i Mora kommun*, 2015-05-22. Väg 45 är en rekommenderad led för transporter av farligt gods. Det finns en inventering från 2002 där transporter av farligt gods genom Mora kommun kartlagts som

visar att det framförallt är brandfarliga vätskor som transporteras. I räddningsstationen bedrivs verksamhet dygnet runt. Typen av arbete är skiftande, allt från administrativt arbete och utbildning till verkstadsarbete kopplat till utryckningsfordon. Från räddningsstationens räddningscentral ska stora och komplexa räddningsinsatser kunna ledas och stab etableras. Räddningsstationens verksamhet kräver robusthet och ska kunna hantera olyckor med farligt godstransporter i dess närhet.

Länsstyrelsen Dalarna har publicerat rekommendationer för hur nära en led för farligt gods olika typer av verksamheter bör placeras. Närmast vägen bör alltid ett område på cirka 30 meter bibehållas där inga människor vistas stadigvarande. Planförslaget förses med prickmark, **byggnad får inte uppföras**, inom ett område av 30 meter från väg 45/Malungsvägen.

För att brandfarliga och frätande vätskor inte ska kunna nå räddningsstationsbyggnaden, ska ytan framför vagnhallen utformas så att den sluttar mot väg 45. Detta regleras genom att marken ges en generell bestämmelse (**m<sub>3</sub>**) som garanterar en lutning på minst -0,25 % från räddningsstationsbygganden mot väg 45/Malungsvägen. I samband med en olycka är det viktigt att brandkåren snabbt kan göra en insats och att eventuellt saneringsarbete i största mån kan ske från räddningsstationsfastigheten för att inte störa riksintresset för kommunikation. Avsikten är inte att dagvattnet ska rinna ner i diket på grund av lutningen.

Planerade byggnader ska ligga i riktning från transportled, vilket innebär att entréer, lektionssal och utrymningsvägar förläggs i riktning bort från leden för farligt gods. Undantag är portar till vagnhallen. Kontor, räddningscentral och logement ska förläggas i riktning bort från led för farligt gods, vilket regleras genom bestämmelsen (**m<sub>1</sub>**).

Räddningsstationens bärande stomme ska utgöras av en betongkonstruktion i vitala delar och fasader ska vara utformade i obrännbart material. Räddningsstationen ska kunna stå emot en olycka där ett gasutsläpp sker, vitala delar av räddningsstationen ska därför utgöras av en tät konstruktion med ett system som kan åstadkomma övertryck genom filter. Detta regleras genom bestämmelsen (**m<sub>2</sub>**).

## Räddningsstationens omgivningspåverkan

### Daglig verksamhet

Den dagliga verksamheten på räddningsstationen utgörs i huvudsak av administration, utbildning, övning och servicearbeten. Ambulansen uppger att en del av den dagliga verksamheten är tvätt av kläder och daglig städning av fordon. Storgenomgång av fordonen och utrustning görs enligt ett fastställt schema.

Brandkårens utbildningsverksamhet är i huvudsak teoretisk och förlagd till lektionssalar. Den praktiska delen av utbildningsverksamheten består bland annat av övning med handbrandsläckare. Då brandkåren använder sig av vatten- eller kolsyra handbrandsläckare påverkas inte omgivningen i lika stor utsträckning som vid användning av pulverläckare. Andra praktiska utbildningsmoment kan också bestå av övningar med brand i kläder, vilket utgörs av en brinnande docka på marken. Dockan släcks med brandfilt vilket inte påverkar omgivningen. Den trafik som genereras av utbildningsverksamheten kan uppgå till ett tiotal fordon per dygn.

Utbildningsverksamheten är i huvudsak förlagd på brandkårens övningsfält på flygplatsen och påverkar normalt sätt inte omgivningen runt räddningsstationen. Det som kan påverka

omgivningen är service av fordon och utrustning då de provkörs och testas regelbundet på stationsområdet.

Ambulansens utbildningsverksamhet är i huvudsak praktisk och länsgemensam men i viss mån även lokal på respektive station. Utbildningsverksamheten sker både organiserat och spontant.

### **Utryckningsverksamhet**

Varje år inkommer cirka 400 prio 1-larm till brandkåren och cirka 1200 prio 1-larm, vilket innebär i snitt 17,4 uppdrag/dygn till ambulansen i Mora. Vid larm utlöses både blinkade lampor och högtalare som med ljudmeddelande läser upp larminformationen för de anställda på räddningsstationen. Utomhus nyttjas högtalare endast dagtid.

I samband med att prio 1-larmet inkommer åker ett antal utryckningsfordon ut från räddningsstationen och dagtid nyttjas då både blåljus och siren. Däremot finns det en risk att framkomligheten på väg 45 (vid platsen för den tänkta räddningsstationen) förändras om det sker en samlokalisering av ambulans och brandkår. I samband med ett prio 1-larm har räddningstjänsten rätt att stänga av vägen för att snabbare kunna komma fram till olycksplatsen. Trafikverket och Landstinget påpekar dock att ambulanssjukvården sällan stänger av vägen vid uttryckning och att det därför inte skulle förändra framkomligheten på väg 45. Det är därför inte säkert att trafiksituationen på väg 45 skulle förändras om det blir en samlokalisering av räddningstjänsten. Idag passerar det relativt många utryckningsfordon på väg 45 vid platsen för den tänkta räddningsstationen, detta gör att trafiksituationen inte nödvändigtvis påverkas.

Räddningsstationen ska också förses med tyfon, vilket dels används för att påkalla fara för allmänheten, så kallat ”viktigt meddelande till allmänheten” VMA. Tyfon används också för att kalla in samtlig brandpersonal vid större olyckor, så kallat totallarm. Provning av VMA-signalen sker fyra gånger per år och prov av totallarm sker varje onsdag klockan 16.00.

## **Teknisk försörjning**

### **Vatten, avlopp och dagvatten**

Området ansluts till det allmänna vatten- och avloppssystemen (Va-system). Va-ledningar genomkorsar området samt löper i diken/ledningarna igenom området längs Mäxvägen.

NODAVA AB har tagit fram ett PM som beskriver möjliga lösningar för omdragning av va-ledningar då en byggnad förläggs där ledningarna idag korsar planområdet. Va-ledningarna föreslås dras längs Mäxvägens östra sida och löpa genom räddningsstationsområdets södra del och vika av mot befintliga nät där ledningarna korsar väg 45/Malungsvägen. Dragningen av va-ledningar garanteras genom ett **u-område**.

Dagvatten från räddningsstationen ska fördröjas inom fastigheten innan det avleds till den allmänna dagvattenanläggningen. I kvartersmarkens norra del finns en bestämmelse som gör marken tillgänglig för dagvattenhantering (n<sub>2</sub>). Om det finns risk för föroreningar ska dagvattnet även renas med oljeavskiljare eller dylikt.

### **Värme**

Eons fjärrvärmeledningar gränsar till området precis norr om Svedjärnsvägen och planområdet avses anslutas till detta nät.

### **El**

Fortum Distribution AB försörjer omkringliggande områden med el. Planområdet avses anslutas till detta nät.

**Avfall**

Området hyser i dag en återvinningsstation (ÅVS) som drivs av FTI AB. ÅVS:en står på kommunens mark med ett arrende. ÅVS:en avses tas bort vid planens genomförande och ges en ny placering utanför planområdet.

**Stadsnät**

Fiber för datakommunikation finns öster om området längs Dössjonsvägen. Vid en exploatering avses fiber dras till området från denna anslutning.

## Genomförandefrågor

**Tidplan**

Detaljplanen avses sändas ut för samråd under september 2015. Granskningen bedöms genomföras under våren 2016. Antagande kan ske sommaren/hösten 2016.

**Genomförande tid**

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

**Huvudmannaskap**

Kommunen är huvudman för allmän plats.

**Fastighetsrättsliga frågor**

Kvartersmarken för räddningsstationen avses fastighetsregleras till en fastighet för räddningsstationsändamålet.

**Avtal**

Vägplaneringsprocessen för cirkulationsplats på väg 45 ska genomföras av Trafikverket. Avtal mellan Mora kommun och Trafikverket finns för ombyggnad av Moras genomfart.

**Ledningar**

Exploatören ska bekosta eventuell flytt eller andra åtgärder på ledningar inom planområdet som föranleds av exploateringen.

## Konsekvenser av planens genomförande

Stadsbyggnadsförvaltningen Mora Orsa har tillsammans med Miljö- och hälsoskyddskontoret upprättat en behovsbedömning för miljöbedömning.

## Medverkande tjänstemän

Planförslaget har tagits fram av Stadsbyggnadsförvaltningen genom planarkitekt Johan Nilsson och planarkitekt Erika Svensson. Medverkande i arbetsgruppen är, Maria Lindgren, Stadsbyggnadsförvaltningen, Urban Mårtensson, tekniska förvaltningen, Michael Horn, miljökontoret, Carina Melin, NODAVA AB och Johan Szymanski, Mora brandkår.

---

Stadsbyggnadsförvaltningen Mora Orsa.

*Erika Svensson*

Erika Svensson  
Planarkitekt

*Håkan Persson*

Håkan Persson  
Planchef