



Planprogram för

Noret norra

Mora kommun, Dalarnas län

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

maj 2013

OBS! Detta är en anonymiserad webbversion av Samrådsredogörelsen

Hur samrådet har bedrivits

Förslaget till planprogram har varit utsänt för samråd från den 7 oktober till den 2 december 2011.

Remissinstanser, kända sakägare och närboende har givits möjligheter att lämna synpunkter på plan-ärendet. Ett samrådsmöte hölls den 18 oktober 2011.

P.g.a. arbetsanhopning har det inte funnits möjlighet att tidigare sammanställa inkomna synpunkter och lämna kommentarer till dem.

Tolv st. yttranden inkom under samrådstiden. Våren 2013 begärde Stadsbyggnadsförvaltningen Mora Orsa in ett kompletterande yttrande från länsstyrelsen Dalarna, se S.2, angående behov av arkeologiska utredningar med anledning av det yttrande som Dalarnas museum lämnade 2011-11-28.

Inkomna yttranden under samrådstiden

Statliga yttranden

- S.1 Länsstyrelsen Dalarna, 2011-12-02
- S.2 Länsstyrelsen Dalarna, 2013-05-23
- S.3 Trafikverket, 2011-11-17
- S.4 Dalarnas museum, 2011-11-28

Kommunala yttranden

- S.5 Socialförvaltningen, 2011-10-17
- S.6 Byggnadsnämnden Orsa, 2011-10-19
- S.7 Nodava AB (på uppdrag av Moravatten AB), 2011-10-24
- S.8 Mora-Orsa miljönämnd, 2011-12-30

Yttranden från övriga

- S.9 Posten meddelande AB, 2011-10-19
- S.10 Hyresgästföreningen Siljansbygden, 2011-10-24
- S.11 [REDACTED], 2011-11-15
- S.12 [REDACTED] / [REDACTED], 2011-11-16
- S.13 [REDACTED], 2011-12-02

Referat av samrådsmöte

Ett samrådsmöte ägde rum den 18 oktober 2011 och nedan återges svaren på frågeställningarna under mötet som referat baserat på de anteckningar som fördes av kommunen under mötet. Anteckningarna finns i sin helhet hos Stadsbyggnadsförvaltningen Mora Orsa.

Närvarande på mötet:

Håkan Persson, planchef

Johan Nilsson, planarkitekt

Frida Petersson, planarkitekt

28 personer har skrivit upp sig på närvarolistan.

Allmänt

Målsättningen är att området kan börja byggas ut under 2014. Befolkningsunderlaget i Mora förväntas enligt kommunens prognoser öka med ca 4000 medborgare de kommande 40 åren. Planförslaget medger ca 150 lägenheter (ca 375 invånare). Området kommer innehålla en mängd olika boendeformer som villor, radhus och lägenheter. Vem som är exploatör är inte bestämt. Delar av boendena planeras ha verksamheter i bottenvåning. Boende i området kommer att vilja ta sig ned till vattnet, i planförslaget finns ingen båt-/badplats inritad, möjligheten ska utredas i kommande arbete.

Planförslaget medger ett större grönområde som löper genom området och, nuvarande elljusspår kan komma att flyttas och förläggas till ett framtida grönområde. Mötesdeltagare påpekar att skogen närmast lasarettet är använt av bland annat förskoleverksamheten och att området i stort innehåller vilt.

VA och ledningsdragnings

Området ligger utanför verksamhetsområdet för kommunalt VA, i ett framtida genomförande kan antingen gränsen för verksamhetsområdet komma att justeras eller området anslutas till kommunalt VA med särtaxa. Mer detaljerade dagvattenlösningar kommer att hanteras i detaljplaneskedet. Planförslagets ambition är dock att även dagvattenfrågan ska märkas i områdets hållbarhetsprofil och lokalt omhändertagande av dagvatten och öppna lösningar ska eftersträvas.

Befintlig kraftledningsgata är i planförslaget nedgrävd. En eventuell nedgrävning kan komma att bli aktuell först i senare etapper av planförslagets genomförande.

Väg och järnväg

Sandängsleden finns med i planeringen som ett reservat för en framtida etablering. Förbifarten finns med i kommunens planering både på den översiktliga och på den detaljerade nivån för att inte möjligheten till en förbifart ska byggas bort. Sandängsleden finns inte med i Trafikverkets långsiktiga plan fram till 2019. Programmet redovisar möjligheten att binda ihop området med Sandängarna via en gång- och cykelbro i områdets södra del. Ett förslag nämndes under samrådsmötet att förlägga gång- och cykelvägen till en eventuell framtida Sandängsled.

Ett förslag att rusta upp befintlig grusväg in i bostadsområdet togs upp under mötet. Ett sådant alternativ har övervägts under framtagandet av förslaget och avfärdats. Befintligt bostadsområde förväntas istället matas via förslagen cirkulationsplats.

Möjlighet till ett hållplatsläge i planområdets södra dels bör förläggas till befintlig oanvänd perrong. Det är inte meningen att området ska gå över Inlandsbanan och på så vis skapa mer trafik över den. I ett läge där en gång- och cykelbro till Sandängarna kan bli aktuell ska säkerheten vid järnvägsövergången utredas.

Helikopterlandningsplats

Beroende på vilken lokalisering av helikopterlandningsplats som blir aktuell kommer skogen och andra höga objekt som lyktstolpar att behöva tas ned.

Sammanfattning och kommentarer till inkomna synpunkter

Nedan återges och kommenteras inkomna synpunkter. De skriftliga yttrandena är diarieförda och finns på Stadsbyggnadsförvaltningen Mora Orsas planavdelning.

S.1 Länsstyrelsen Dalarna, den 2 december 2011

”Länsstyrelsen har för samråd mottagit rubricerat planprogram, upprättat i september 2011. Planprogrammet är väl genomarbetat och behandlar intressen och perspektiv, särskilt den sociala hållbarheten och gestaltungsfrågorna, på ett föredömligt sätt. Kommunens deltagande i projektet Uthållig kommun innebär förändrade förhållningssätt för att begränsa energianvändningen i byggnader och att åtgärder genomförs för att begränsa transportarbetet. Om kommunen har för avsikt att hantera resultatet från projektet Uthållig kommun som ett underlag inför fördjupning av översiktsplanen för Noret norra, som anges i planprogrammet, är det lämpligt om det föregår detaljplaneläggningen av området. Om planprogram ersätter fördjupning av översiktsplanen är det lämpligt att resonemang utifrån energi- och transportplanering utvecklas.

Vad gäller riksintressen, mellankommunal samordning, miljö kvalitetsnormer, hälsa och säkerhet samt strandskydd ger denna granskning följande anledning till erinran.

Riksintresse

Det är viktigt att ett gestaltungsprogram upprättas då ny bebyggelse kommer att få ett visuellt samband med riksintresseområdet för kulturmiljövård Orsasjön (K 77). Utformningen av den nya bebyggelsen bör därför också ske med utgångspunkt från lokal, traditionell byggnadstradition så att den kompletterar riksintressets kulturhistoriskt intressanta bebyggelse. Trä är i detta sammanhang ett självklart byggnadsmaterial, vilket även framhålls i den politiska plattformen 2011-2014 och i kommunens Träbyggnadsstrategi. Förutom att bebyggelsen anpassas till naturmiljön och terrängen bland annat på grund av den biologiska mångfalden, lokalklimatet och solenergin så anpassas förslaget till kulturmiljön om bebyggelsen topografiskt följer befintlig terräng.

Om Sandängsleden föreslås på bro, för att minska barriäreffekten mellan områdena, behöver konsekvenserna av påverkan på landskapet, bland annat utifrån riksintresset kulturmiljövård hanteras i kommande arbeten.

Mellankommunal samordning

I Mora kommuns översiktsplan framgår inte att en gemensam bostadsmarknad med Orsa är av mellankommunalt intresse. Planprogrammets geografiska läge är i synnerhet lämpligt för mellankommunal samordning av bostadsmarknaden, vilket bör framgå av planprogrammet.

Hälsa och säkerhet

Den planerade markanvändningen avviker, så som beskrivs i detaljplaneprogrammet, från de rekommenderade skyddsavstånden i förslaget till policy för markanvändning intill transportleder för farligt gods. Eftersom såväl bostäder och centrumbebyggelse planeras 30 meter från E 45 kommer sannolikt skyddsåtgärder att krävas för att uppnå en tolerabel risknivå. I detaljplaneskedet bör en kvantitativ riskanalys göras där risknivåer för både individrisk och samhällsrisk framgår. De riskreducerande åtgärdernas effekter på risknivån ska redovisas.

Om Sandängsleden föreslås på bro, för att minska barriäreffekten mellan områdena, behöver konsekvenserna av avkörningsolycka, bland annat utifrån transporter med farligt gods, ingå i bedömningen.

Buller från väg, järnväg och helikopter behöver hanteras i kommande detaljplaner och eventuella skyddsanordningar kan komma att behöva regleras i detaljplan. Buller behöver även hanteras utifrån möjligheten att Sandängsleden kan komma att bli transportled. För att kunna hantera buller från helikopter behöver det i detaljplan för lasaretsområdet finnas ställningstagande var landningsplatsen för helikopter placeras.

Det är viktigt med tydliga och genomtänkta stråk mellan föreslagen bebyggelse och vattenområdet för att så långt möjligt undvika spårsprung över järnvägen.

Övrigt

Kommunens mål om att infarterna till Mora ska vara estetiskt tilltalande är vällovligt. I planprogrammet föreslås bullervall mellan E 45 och planerad bebyggelse. Om bullervall anläggs är det viktigt att den görs med estetisk omsorg. Om Sandängsleden förläggs på bro förbi planområdet är det viktigt att den infarten också utformas estetiskt tilltalande och att sambandet bro och planerad bebyggelse är genomtänkt.

Läget på den utredda gång- och cykelbron mellan Sandängarna och Noret bör beaktas i det fortsatta arbetet. Förutsättningarna för att ta sig mellan dessa målpunkter ökar tillgängligheten inom Mora.

Den trafikbelastning vid entrén som lasarettet alstrar har belysts i planprogrammet. Konsekvenser av detta behöver även belysas för personer med funktionsnedsättning samt att utformningen av dessa ytor görs utifrån ett trygghetsperspektiv för alla. Hur bedömningen gjorts, om att det bebyggda området upplevs som tryggt idag, vore önskvärt att få ta del av.

I de kommande detaljplanerna är det viktigt att det framgår om de hanteras enligt gamla PBL (1987:10) eller nya PBL (2010:900).”

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Uthållig kommun är ett stöd som Energimyndigheten förmedlar till kommunerna. Stödet består av kunskapsöverföring, projektmedel för samverkan samt hjälp med strukturer för nätverk. Den tredje etappen av programmet pågår 2011-2014 och är indelad i två temaområden:

- Energismart planering
- Näringspolitik - med energin som tillväxtmotor.

Mora kommun deltar i temaområdet *Energismart planering* som innehåller olika projektområden, där kommunen deltar inom *Energieffektiv planering i mindre kommuner* samt *Bilsnål planering i en levande småstad*. *Energieffektiv planering* behandlar bl.a. hur kommunerna kan tillämpa olika metoder och verktyg för att arbeta med energieffektivt byggande. *Bilsnål planering* behandlar hur kommunerna kan arbeta med planering för att få en mer levande och samtidigt uthållig stadskärna.

Kunskaperna från *Uthållig kommun* avses arbetas in i kommunens planerings- och exploateringsprocess. Erfarenheterna ska bl.a. tas tillvara i arbete med den fördjupade översiktsplan som ska tas fram för området mellan Mora lasarett och Vattnäs och som sträcker sig längs med båda sidorna av E 45.

Erfarenheterna från *Uthållig kommun* avses till en början ”testas” på ett mindre område, planprogramsområdet, innan man applicerar metoderna i den mycket stora skala som den fördjupade översiktsplanen utgör. På så vis kan man dra nytta av de kunskaper som kommer fram i den plan- och exploateringsprocessen och applicera dessa i den större skalan. *Uthållig kommun* är dessutom ett projekt som löper över lång tid och där ny kunskap kontinuerligt arbetas fram.

Inför upprättande av fördjupad översiktsplan och planprogram fick Sweco i uppdrag att ta fram en idéstudie. Denna försäkrar att kommunen inte tappar sitt helhetsbegrepp när man har gått vidare med ett planprogram och att området inte har ryckts ur sitt sammanhang.

Hållbarhetsfrågorna är generellt mycket viktiga för kommande detaljplanarbeten i området. Som påpekas i planprogrammet är själva läget en hållbarhetsaspekt. Att bygga bostäder nära lasarettet, som är en stor arbetsplats, och på cykelavstånd till Noret med livsmedelshandel och Mora centrum med detaljhandel bidrar till att minska transportbehovet. Inom området avses även en förskola anordnas. Cykelvägar ska vara gena och attraktiva och området har planerats för att både regional- och lokalbussar ska kunna angöra området. Energifrågor i byggandet kan t.ex. hanteras genom att ställa energikrav på tomter vid försäljning av marken. Dagvattenhantering är därutöver en viktig fråga, särskilt med tanke på de klimatförändringar som förutspås.

Riksintresse

Planprogramsområdet är beläget på ett avstånd om ca 500 m från riksintresset för kulturmiljövård K 77 Orsasjön och det är tveksamt om den tillkommande bebyggelsen påverkar riksintresseområdet. Bebyggelsen närmare vattnet föreslås få 1-2 våningar och ha större tomter, 3-våningsbyggnader föreslås enbart i östra delen av området. Området ska även innehålla grönstråk som bäddar in bebyggelsestrukturen. Bebyggelsen ska passa in i den sluttande terrängen, t.ex. genom grundläggning med souterrängvåning eller på styltor. Detta ska säkerställas genom planbestämmelser då det bedöms som

avgörande för upplevelsen av området, även från riksintresseområdet, att omfattande utfyllnader och schaktning undviks.

Gestaltningens program för byggnader, gator och parkermark avses tas fram i samband med detaljplaneläggning för att erhålla en arkitektur med hög kvalitet. Bebyggelse i området bör spegla den lokala identiteten med ett nutida uttryck och samtidigt ta hänsyn till omgivande bebyggelsestraditioner. Programmet behöver bl.a. behandla byggnaders fasadmateriell, färgsättning och proportioner.

Utförandet och gestaltningen av Sandängsleden kommer att utredas vidare både i kommande detaljplaner och i Trafikverkets planering, bl.a. med avseende på riksintressena för kulturmiljövård och friluftsliv enligt Miljöbalken kap 3 och riksintresse för Siljansområdet enligt MB 4:2.

Mellankommunal samordning

Kommande detaljplaner ska behandla att planprogramsområdet är av mellankommunalt intresse med avseende på gemensam bostadsmarknad mellan Mora och Orsa.

Hälsa och säkerhet

Då detaljplan för bostäder tas fram kommer riskanalys att behövas. Analysen behöver även ta hänsyn till risk med avkörning från bro på den framtida Sandängsleden samt att Inlandsbanan kan användas för transporter med farligt gods.

Den sammanlagda påverkan från buller från vägtrafik, järnväg och helikopter kommer att utredas vidare i kommande detaljplaner. I dessa kommer en plats för helikopterlandningsplats och inflygningsstråk att finnas, vilket möjliggör en samlad bedömning av påverkan från buller.

Kommunen instämmer i att gångtrafik över järnvägen mot vattnet behöver kanaliseras till ett fåtal punkter för att undvika spårsprung. Det finns emellertid begränsade möjligheter att ta sig till stranden då privata tomter ligger mellan järnvägen och stranden i långa sträckor. I planprogrammet föreslås att allmänheten kommer ner till stranden där eventuell gång- och cykelbro till Sandängarna angör Noretsidan, samt vid den norra delen av planområdet, i anslutning till Sandängsleden. I samband med detaljplan för lasaretsområdet behöver samråd ske med Trafikverket och Inlandsbanan AB om hur järnvägen ska korsas vid den södra passagen.

Övrigt

Bullervallen, Sandängsledens sidoområden samt de föreslagna cirkulationerna avses utformas så att trafikanter på E45 och väg 70 kan få utblickar över omgivande berg. Samtidigt får inte boende utsättas för störningar, vilket kräver en noggrann avvägning av utformning och placering av bullervall. Utformningen kommer att beaktas i det kommande detaljplanarbetet.

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att det vore mycket positivt för tillgängligheten inom Mora om en cykelbro anordnades mellan Sandängarna och Noret. Ett läge är föreslaget i planprogrammet. Då en ny detaljplan för lasaretsområdet tas fram behöver denna fråga utredas vidare.

Vad gäller frågan om tillgänglighet vid lasaretsentrén, särskilt för personer med funktionsnedsättning, är detaljplaneinstrumentets möjligheter att påverka utformningen begränsat. Landstinget arbetar parallellt med utformning av lasarets utemiljö. Resultatet av detta, kopplat till planprogrammet, kan behöva läggas fast då i samband med ny detaljplan för lasarettet.

Kommande detaljplaner kommer att hanteras enligt PBL 2010:900.

S.2 Länsstyrelsen, den 23 maj 2013

”Planen berör ett område som topografiskt är av underordnat arkeologiskt intresse. Länsstyrelsen kommer inte att kräva arkeologiska insatser (arkeologisk utredning) inför genomförandet av planen. Om fornlämning/ar påträffas i samband med exploateringen av området skall dock arbetena genast avbrytas och anmälan göras till Länsstyrelsens samhällsbyggnadsenhet, kulturmiljöfunktion. Fornlämningarna räknas då som nyupptäckta och exploatören har rätt till ersättning för den arkeologiska undersökning som Länsstyrelsen kan kräva.”

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Med anledning av Dalarnas museums önskemål, se S.4, om arkeologisk utredning i området, begärde stadsbyggnadsförvaltningen att Länsstyrelsen lämnade en kompletterande synpunkt. Därmed kan konstateras att det inte krävs arkeologisk utredning inför vidare detaljplanläggning av Noret norra.

S.3 Trafikverket

”Det är positivt att kommunen väljer att placera ett bostadsområde nära befintliga arbetsplatser vilket i viss mån kan bidra till färre korta resor med bil, liksom att kollektivtrafik görs tillgänglig för boende i Noret norra.

Trafikverket hänvisar till sitt tidigare yttrande, 2011-03-04, om hur en eventuell cirkulationsplats väg E 45 kan fungera som anslutning till nya bostadsområdet.

I planförslaget beaktas reservatet för Sandängsleden och där beskrivs att kommunen avser att vidta bullerdämpande åtgärder längs E 45 och en eventuell Sandängsled. En bullerberäkning bör därför tas fram som visar i vilken omfattning de nya husen blir påverkade av buller även när ett bullerskydd finns på plats.

Järnväg

Inlandsbanan går i nord-sydlig riktning genom planområdet, inlandsbanan är inte klassificerat som ett riksintresse för kommunikationer. Förvaltare är Inlandsbanan AB. Generellt bör riskanalys göras inom 150 meter från banan när det rör sig om bostadsområde. Buller från järnvägen kan störa på avstånd på upp till 150-300 m.”

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Bullerberäkning, som tar hänsyn till den samlade effekten av vägtrafik, järnvägstrafik samt helikoptertrafik kommer att tas fram i detaljplaneskede för bostäder i Noret norra.

Kommande detaljplaner bör även beakta att även Inlandsbanan kan användas för transporter av farligt gods och bör beaktas i en framtida riskanalys.

S.4 Dalarnas museum

”Norr och söder om det planerade området finns ett stort antal fasta fornlämning, Vad gäller fornlämningsmiljöer är Orsasjön - Mora en av de rikaste i Dalarna. Stora fornlämningskoncentrationer finns vid Orsasjöns östra sida och Mora-Noret. Det rör sig bl a om gravar och järnframställningsplatser från järnåldern, fyndplatser för föremål från sten-, brons och järnåldern samt områden med fossila åkrar. Söder om Vattnäs har t ex ett fynd från bronsåldern gjorts, vilket är ett av de få föremålsfynd från denna period som gjorts i Dalarna. I Sanda, Mora-Noret, har ett sensationellt fynd gjorts, nämligen den största vikingatida silverskatten som påträffats i Dalarna. Även dessa fynd av silverskatter från järnåldern är ytterst få.

Vid byggverksamhet har byggaren skyldighet att anmäla eventuella fynd av fornlämning. Om fornlämning påträffas vid pågående schakt- och grävningsarbete ska arbetet omedelbart avbrytas och anmälan göras till länsstyrelsen. Med anledning av att ett stort antal tidigare kända fornlämningar ligger norr och söder om det planerade området är risken stor att det finns fornlämningar inom det planerade området. På grund av ovan beskrivna förhållanden anser Dalarnas museum att det är motiverat med en arkeologisk utredning inom planområdet för Noret norra.

Museet tolkar planprogrammet så att kommunen önskar en utbyggnad av entrén för att göra denna tydligare och lättare för besökare att orientera sig mot. Museet anser att det är positivt att kommunen anser att sjukhusets huvudentré från 1960-talet är värd att bevara samt att pelarasparna får stå kvar. Även om den slutgiltiga gestaltningen beslutas i bygglovshandlingen, så är det planen som ger förutsättningarna. Därför kan det vara aktuellt att förse den nya planen med bestämmelser om material, höjd, bredd etc. på den nya entrén så att den inte påverkar entrén från 1960-talet, eller ursprungliga huvudbyggnaden från 1956, negativt. Även de planerade etappvisa utbyggnaderna av sjukhuset bör anpassas till den befintliga miljön och byggnadernas ursprungliga karaktär.”

<p>Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer Kommande detaljplaner ska beakta behovet av arkeologiska utredningar.</p> <p>Kommunen föreslår inte en utbyggnad av lasarettets entré utan det är landstinget själva som anser att en ombyggnation behövs i sin dispositionsplan för lasarettområdet. Då en ny detaljplan för lasarettområdet blir aktuell bör denna beakta den äldre bebyggelsens särdrag. Samråd om detaljplanens utformning bör ske med Dalarnas museum och kommunens kulturförvaltning.</p>
<p>S.5 Socialförvaltningen ”Socialförvaltningen har inga synpunkter”</p>
<p>Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer Inga kommentarer.</p>
<p>S.6 Byggnadsnämnden Orsa ”Nämnden har tagit del av informationen och har inget att erinra.”</p>
<p>Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer Inga kommentarer.</p>
<p>S.7 Nodava AB (på uppdrag av Moravatten AB) ”NODAVA AB, på uppdrag av Moravatten AB, har inget att erinra angående samrådshandlingar får ovannämnda planområde.”</p>
<p>Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer Inga kommentarer.</p>
<p>S.8 Mora-Orsa miljönämnd ”Miljönämnden beslutar att lämna följande synpunkter på upprättat planprogram för Noret Norra.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Miljönämnden anser att en central fråga är den inringningseffekt av bullerkällor som kommer att påverka planområdet. Buller från E 45, från helikopterlandningsplatsen, från inlandsbanan och inte minst från den planerade Sandängsleden är verkliga och potentiella störningar som måste tas på största allvar. Planerade bullerutredningar kommer att visa och i bästa fall säkerställa att varje störningskälla, separat, inte kommer att påverka planområdet negativt. Men vad summan av störningarna kommer att bli och hur dessa kommer att upplevas av de boende är mycket svårt för att inte säga omöjligt att förutse. Miljönämnden anser därför att man bör ta ordentligt med höjd avseende skyddsavståndet till aktuella störningskällor. Skyddsavstånden till respektive bullerkälla bör separat och sammantaget vidare belysas i det fortsatta planarbetet. • Miljönämnden anser att det här finns en risk för konflikt mellan placering av bullervall och önskemålet om att ha utblickar längs med E 45. För att undvika störning från vägtrafikbuller för boende, är bullervallens placering kontra önskemålet om utblickar en viktig fråga att utreda i det fortsatta planarbetet. Det bör göras en särskild utredning avseende bullervallens placering och utformning för att säkerställa att rekommenderade riktvärden för buller innehålls. • Diskussioner har inletts mellan Orsa och Mora om att skapa möjlighet att göra arbetsresor med rälsbuss mellan Orsa och Mora. Miljönämnden vill därför understryka vikten av att man i planområdet planerar för en perrong där rälsbussen kan stanna. Att utveckla möjligheter att resa med rälsbuss sträckan Mora - Orsa tur och retur är en viktig pusselbit i det pågående samverkans- och utvecklingsarbetet kommunerna emellan. • Miljönämnden anser att med en ökad medvetenhet om värdet av aktiva transporter, så kommer vi att se allt fler som cyklar mellan arbete och bostad. Planområdets belägenhet, med dess relativa närhet även till Orsa, möjliggör cyklande till och från arbete och skola. Säkerhet och attraktivitet mot Orsa, längs Lisselhedsvägen bör därför ses över för att ge goda

förutsättningar åt aktiva transporter. Viktiga åtgärder är en separat cykelväg, eventuellt en breddning av befintlig väg, och belysning.

- Miljönämnden vill understryka att Mora kommun saknar en dagvattenpolicy. Mora och Orsa kommun ska med gemensamma krafter ta fram en vatten- och avloppsplan i vilket en dagvattenpolicy ska ingå. I programmet förs en diskussion om att behålla dagvattnet vid ytan i stället för att låta det rinna direkt ut i ett vattendrag via ett ledningsnät. Man kan därmed skapa trivsamma parkmiljöer som fördröjer och minskar flödet samt renar dagvattnet innan det rinner ut i recipienten. En alternativ hantering av dagvatten är genom s.k. lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD). Hur man i detalj omhändertar uppkommet dagvatten från området får dock utredas i det fortsatta planarbetet.
- Miljönämnden ser inga andra alternativ till att uppvärmningen av Noret Norra löses med någon form av gemensam central värmeproduktion. Planprogrammet bör kompletteras med förslag på alternativa system för uppvärmning om inkoppling på befintligt fjärrvärmesystem inte blir aktuellt.
- Miljönämnden vill hänvisa till ett ärende i mark- och miljööverdomstolens beslut från 2011-08-26 med mål nr/dnr 2010-M 4127. I ärendet har fastställts att ett kraftbolag vid vite förbjöds att ha någon luftledning närmare en fastighet än 65 meter. Miljönämnden vill att avståndet från befintliga luftledningar till närmaste bebyggelse utreds närmare och att de aspekter som lyfts fram i refererat domstolsbeslut beaktas.
- Miljönämnden anser att de skäl som angivits för avsteg från föreslagen ”policy för markanvändning intill transportvägar för farligt gods” inte räcker för att hävda att riskavståndet kan minskas från 150 meter till 30 meter. Plandokumentationen bör snarast kompletteras med en väl genomarbetad riskbedömning som belyser riskavstånd och eventuella avsteg från nämnda policy.
- Miljönämnden anser att skötselplanen bör tas fram i samråd med miljökontoret och tekniska kontoret.
- Miljönämnden anser vidare att en grönstrukturplan för kommunens samtliga grönområden och tätortsnära skogar snarast bör tas fram. Stöd för detta finns i Moras översiktsplan och Miljö- och naturvårdsplan. Miljönämnden vill påminna att tekniska kontoret sedan en tid tillbaka har ett uppdrag att upprätta en grönstrukturplan för kommunens samtliga grönområden och tätortsnära skogar.”

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

En bullerberäkning som tar hänsyn till den samlade påverkan från de olika bullerkällorna kommer att tas fram inför detaljplan för bostäder. Då kommer även utformning av skyddsåtgärderna att läggas fast.

Bullervallen, Sandängsledens sidoområden samt de föreslagna cirkulationerna avses utformas så att trafikanter på E45 och väg 70 kan få utblickar över Orsajön och omgivande berg och att landskapsbilden blir tilltalande. Samtidigt får inte boende utsättas för störningar, vilket kräver en noggrann avvägning av utformning och placering av bullervall. Utformningen kommer att beaktas i det kommande detaljplanearbete för bostäder.

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att det vore positivt om det gick att anordna rälsbuss mellan Mora och Orsa. De föreslagna lägena för hållplatser längs Inlandsbanan är inte noggrant utredda men ett läge bör vara i anslutning till lasarettet, som är en stor arbetsplats, men där även boende i anslutning till lasarettet skulle kunna stiga på. Det bedöms även finnas behov av ett läge för på- och avstigande i norra delen av planområdet. Då ny detaljplan för lasarettområdet upprättas bör denna reservera ett läge för hållplats i söder.

Att anordna ett gång- och cykelstråk från Orsa till Mora ligger utanför arbete med planprogram och t.o.m. utanför arbete med fördjupad översiktsplan. Både fördjupad översiktsplan, planprogram och

detaljplaner bör emellertid möjliggöra för ett sådant stråk. I planprogrammet har huvudsakligen behovet av goda gång- och cykelförbindelser mot Noret och Mora beaktats då det har bedömts som mer rimligt att bosatta i området rör sig söderut. I planprogrammet föreslås att gång- och cykeltrafik mellan Noret och Orsa i ett första skede bör använda den befintliga vägen öster om järnvägen och dess förlängning norrut mot Vattnäs. Gång- och cykeltrafik inom området bör i huvudstråket ske på separat gång- och cykelbana, vilken bör belysas. Detta stråk kan långsiktigt sett komma att förlängas norrut, under Sandängsleden och bli en del av det stråk som gång- och cykeltrafik mellan Noret och Orsa använder.

Med tanke på klimatförändringar, med större nederbördsmängder på kort tid, är det av största vikt att kommande detaljplaner tar hänsyn till hanteringen av dagvatten.

En detaljplan kan inte kräva att en viss form av uppvärmningssystem används. Kommande detaljplaner kan beakta möjligheten med utbyggnad av fjärrvärme eller närvärme, t.ex. genom att ett område avsätts för närvärmeanläggning. En sådan lösning sker i så fall i samverkan med tilltänkt exploatör. Stadsbyggnadsförvaltningen arbetar även med *Utbållig kommun* där man undersöker hur energifrågor i byggandet kan hanteras. Där har det visat sig att det mest energimässigt hållbara är att se till att byggnader förbrukar så lite energi som möjligt för uppvärmning hellre än att bygga ut fjärrvärmenätet. Det blir då inte heller lönsamt att bygga ut fjärr- eller närvärme. En av slutsatserna i *Utbållig kommun* är därför att kommunen bör ställa energikrav på byggnader vid försäljning av marken.

Området är strategiskt beläget, mellan Mora och Orsa, med god tillgång till service, kollektivtrafik m.m. och utbyggnad av bostäder i området är ett starkt allmänt intresse vilket bör vägas mot möjligheten att gräva ned kraftledningen. Stadsbyggnadsförvaltningen anser, liksom miljönämnden, att kraftledningen i första hand bör markförläggas, i andra hand att ledningen fortsätter att vara luftburen men samordnas med Sandängsledens dragning, för att samla störande verksamheter och erhålla ett mer effektivt markutnyttjande. Fortum har nyligen samrått med kommunen inför MKB om förlängning av koncession för aktuell ledning. Stadsbyggnadsförvaltningen framförde då önskemål om att även markförläggning av ledningen bör utredas i kommande MKB, med tanke på utbyggnad av Noret norra och byggnation av helikopterlandningsplats.

Farligt gods - riskhantering i fysisk planering säger att då man i planeringen avviker från de i policyn rekommenderade avstånden bör en riskanalys tas fram. Riskanalys kommer att genomföras inför detaljplaneskedet i samarbete med brandkåren, där de sammantagna riskerna kommer att beaktas.

Skötselplan för det gröna stråket kommer att behöva tas fram i samarbete mellan stadsbyggnadsförvaltningen, kommunekologen och tekniska förvaltningen för att området ska vara tilltalande för boende och besökare, att biologiska värden kan bevaras eller tillskapas och att området får en enkel skötsel.

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att en grönstrukturplan är önskvärd och vidarebefordrar miljönämndens synpunkter till tekniska förvaltningen.

S.9 Posten meddelande AB

”För utdelning av post inom detaljplans områden har Posten Meddelande AB följande synpunkter.

Flerfamiljshus: Fastighetsboxar placerade på nedre botten.

Industrifastigheter och enfamiljshus: Postlådor placeras i lådsamlingar. (ett antal postlådor är samlade på en lådställning) Lådsamlingen skall placeras utmed brevbärrarens färdväg.

Brevbärrarens färdväg får ej hindras av bommar eller andra anordningar, om så är fallet skall Postlådor eller fastighetsboxar, placeras utanför bommar eller andra hinder.

Fastighetsboxar och lådsamlingar placeras i samråd med Posten Meddelande AB.”

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Postens synpunkter rör frågor som detaljplaneinstrumentet svårigen kan behandla. Synpunkterna tas emellertid tillvara och förs vidare till tekniska förvaltningen och projekteringskedet samt till de eventuella exploatörer som kommer att bebygga området med flerfamiljshus.

S.10 Hyresgästföreningen Siljansbygden

”Styrelsen för Hyresgästföreningen Siljansbygden har tagit del av meddelande om samråd gällande planprogram för Noret norra i Mora kommun Dalarnas län. Styrelsen har ingen erinran mot planen.”

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Inga kommentarer.

S.11

”Det förvånar mig att ett stort bostadsområde, inte planeras på den andra sidan älven, där de största arbetsmöjligheterna finns enligt min uppfattning. Dessutom blir det en ännu hårdare trafikbelastning över bron till Mora.

Jag antar det har gjorts en undersökning såvida folk vill bo där och ha det så??

Om detta område blir bebyggt, fällt nästan all skog och det blir stora öppna ytor med mycket plattor eller asfaltbelagde vägar och gång- och cykelbanor etc. Det betyder att massor av mer regn- och smältvatten kommer att söka sig ner mot älven, och kommer då först till diket längs ovansidan av järnvägen och vidare genom en trumma under spåren och vidare ut på min tomt i Pintorp. Jag har redan vattensjuk mark runt den hårt rinnande bäcken vissa tider, och stora fina gamla granar och tallar som ruttnar efterhand. Redan nu ber jag byggnadsnämnden, av den anledningen, mura igen trumman och leda ner vattnet genom Kommuns egen mark. Så med detta nya bostadsområde som kommer att ge enorma vattenmassor av regn och smältvatten kommer min tomt att fullkomligt översvämmas. Dessutom förstörs möjligheten att uppföra fler byggnader på min tomt i framtiden. Hur som helst sa bör vattendrag inte överföras till privat mark. Se gärna er egen artikel Avvattning sid.35.

Det är också märkligt att det redan nu inte gjorts någon detaljplan om var folk kan taga sig ner till älven. Åtminstone kan jag inte se något tydligt. Men den bör göras snarast möjligt, så det inte blir som när Flottarvägen kom till. Da gick folk "man ur huse" och rakt ner, utom att taga någon som helst hänsyn till oss som alltid bott där eller till vara fastigheter. Det var besvärliga år, då de bara tog för sig och gick omkring med lister och styrde och ställde som de ville.

Folk vill givetvis ner till vattendrag och bör få sina angivna gå-övergångar över järnvägen och ner. Och vi som bor där bör få veta det snarast också. Och naturligtvis bör det vara över kommunens marker, som finns lite här och var längs Orsälven.

Men det stora problemet ser jag i biltrafiken. Många vill säkert ta bilen med familj och badutstyrelse ner till älven. Och de enda överfarter som finns är den mot Buder i norr på Norsborgsvägen i svängen upp mot E45. Norsborgsvägen går väl norr om Flottarvägen också? Däremot står Pintorpsvägen väl utskrivna på kartan sid.4,6 och 13 etc. längs med nästan hela Orsälven, fastän den inte är allmän väg. Det är dessutom ett fritidsområde. Och mina stora farhågor är att stranden blir en enda stor parkeringsplats, i stället för ett naturskönt område där folk kan promenera eller slå sig ner i lugn och ro. Jag kan inte acceptera att vi blev fråntagna marken för en bilparkering. Därför föreslår jag att det planeras en bilparkering på översidan av järnvägen, så folk får nära att gå ner. Kommun har ju också marker på södra delen utmed Orsälven. Detta bör också göras nu och inte när problemen börjar. Istället för att planera in en ny hållplats för ev. Pendeltåg Mora-Orsa, föreslår jag att den gamla hållplatsen nedanför Lassarettet, som finns kvar, bör ställas i ordning igen. Så kan det bli parkeringsplats där istället.

Det bör också finnas en väg ner till Orsälven från norra delen och utmed Sandängsleden på Kommunens mark, så folk kan ta sig ner till vatten, och förlänga vägen med den streckade linjen med pilen och ned till älven sid.29. Någon attraktiv och storskalig handels- och verksamhetsetablering tror jag inte på. Det går ju att förbjuda i sådant fall.”

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Området på andra sidan Orsälven, Sandängarna, är lågt beläget och utsatt för översvämningsrisk och kan därför inte planläggas för bostäder. Kommunen har bl.a. planlagt för bostäder i det s.k. Canadaområdet söder om Morkarlby men det bedöms finnas önskemål om bostäder även på denna sida av Mora tätort. Framförallt kan det finnas ett behov hos anställda på arbetsplatser öster om Noretbron, t.ex. Mora lasarett, att bosätta sig i attraktiva lägen med utsikt över vattnet och bergen och dessutom i nära anslutning till arbetsplatsen. Trafikbelastningen på Noretbron kan tvärtom komma att minska då anställda på lasarettet eller andra arbetsplatser öster om bron är bosatta på Noretsidan och inte behöver resa över bron till arbetet. Området planeras dessutom för att ha goda och attraktiva gång- och cykelförbindelser med Noret och god tillgång till kollektivtrafik. Kommunen arbetar överlag för att få fler att gå och cykla.

Dag- och ytvattenhanteringen är en mycket viktig aspekt vid detaljplaneläggningen av området. Beräkningar av hur stora mängder det kan bli fråga om kommer att tas fram för att klarlägga hur gröna ytor kan utformas med diken och uppsamlingsdammar för att vattnet ska kunna fördröjas och infiltrera innan det påverkar nedanförliggande tomter. Kommande detaljplaner ska klarlägga dessa förutsättningar och vilka åtgärder som måste vidtas innan tomterna bebyggs. Stora delar av området kommer även fortsättningsvis att vara skogsbevuxet vilket innebär att vegetation kommer att ta upp mycket vatten.

Synpunkten om att fastigheten redan idag är utsatt för stora vattenmängder har vidarebefordrats till tekniska förvaltningen, som har hand om utformningen och skötseln av kommunala vägar och diken. Kommunen kan inte påverka utformning av trumma under järnvägen då kommunen inte äger den.

Inom planprogramsområdet äger kommunen en fastighet väster om järnvägen, del av Noret 1:27. Stora delar av strandområdet, Noret s:125, är samfällt och förvaltas av Norets samfällighetsförening.

I planprogrammet föreslås att allmänheten kommer ner till stranden där eventuell gång- och cykelbro till Sandängarna angör Noretsidan, samt vid den norra delen av planområdet, i anslutning till Sandängsleden. Plankorsning över järnvägen behöver utformas tydligt och säkert så att spårspring kan undvikas och att tomter inte tas i anspråk för gångvägar.

Stadsbyggnadsförvaltningen anser inte att besökare ska behöva ta bilen för att komma ned till Orsälven. Det ska vara enkelt för gång- och cykeltrafikanter att gent ta sig till de allmänt tillgängliga delarna av strandkanten. Ingen egentlig kommunal badplats avses anordnas i området utan övriga boende i tätorten hänvisas till iordningställda badplatser. Stadsbyggnadsförvaltningen anser därför att det inte behövs vägar till stranden eller parkeringsplats. Om det framöver blir aktuellt att anordna båtplatser nedanför Sandängsleden bör det inte anordnas någon ytterligare överfart över järnvägen utan befintliga överfarter bör användas i största möjliga mån.

De föreslagna lägena för hållplatser är inte noggrant utredda men ett läge bör vara i anslutning till lasarettet, som är en stor arbetsplats, men där även boende i området i anslutning till lasarettet skulle kunna stiga på. Det bedöms även behövas ett läge för boende i norra delen av planområdet. Mer exakta placeringar kommer att utredas i senare skeden, t.ex. då lasarettområdet detaljplaneläggs.

Kommunen har inte i utskrivningen av vägnamn tagit hänsyn till vem som äger respektive väg, vägnamnen är till för att läsaren ska kunna orientera sig i kartan.

Det finns inga planer på handel eller verksamheter i större omfattning. Det som kan bli aktuellt är förskola, närbutik och mindre verksamheter som inte är störande t.ex. frisör.

S.12 [REDACTED] / [REDACTED]

”Helikopterlandningsplatsen enligt alternativ 6 borde vara den mest lämpliga då transporter av patienter utomhus inte behöver ske. Ingreppet i naturen skulle bli minimalt då ingen direkt trädfällning behöver ske samt mindre risk för höga föremål och mindre bullerpåverkan för den befintliga bebyggelsen. Kostnaderna för en sådan anläggning borde också vara mindre om den uppförs samtidigt med bygget av den nya lasarettbyggnaden.

Hållplats nära lasarettet, för eventuellt pendeltåg mellan Mora-Orsa, bör placeras på den yta där det tidigare har funnits en hållplats. Lokaliseringen, enligt kartan på planprogrammet, ligger på en smal yta där det även finns ett djupt dike. Bara några meter därifrån finns en bredare plats som redan är gjort för en hållplats. Bifogar bilder över detta.

Att anordna en speciell bro för gång och cykeltrafik mellan Sandängarna och Noret betraktar vi som överflödigt med tanke på kostnader mot antalet cyklister och gående som skulle bruka den. Idén är vilande tills vidare men samtidigt finns ett arbetsplanförslag att bygga en trafikbro över Orsälven. Lämpligast vore då att trafikbron också innehåller möjlighet för gång och cykeltrafik. Ur ekonomisk synpunkt är det bäst så både för byggande av sådan och för underhållning av denna samtidigt som det inte blir någon förstörelse ur estetisk synpunkt mot den vackra öppna utsikten av älven och med tanke på golfbanan och förbipasserande båttrafik.

Ingreppet i miljön och naturen måste göras minimal med tanke på skogen och det rika djurliv som finns där.”

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Att anordna helikopterlandningsplats ovanpå lasarettbyggnaden är även det alternativ som stadsbyggnadsförvaltningen föredrar, med avseende på bullerpåverkan och nedtagning av träd. Det kan emellertid komma att dröja innan det finns möjlighet att bygga ut lasarettet. Idag diskuteras i första hand en landningsplats ovanpå befintligt parkeringsgarage.

De föreslagna lägena för hållplatser längs med Inlandsbanan är inte noggrant utredda men ett läge bör vara i anslutning till lasarettet, som är en stor arbetsplats, där även boende i området i anslutning till lasarettet skulle kunna stiga på. Det behövs även ett nordligt läge för boende i norra delen av planområdet. Mer exakta placeringar kommer att utredas i senare skeden, det södra läget lämpligen i samband med detaljplan för lasarettområdet.

Det kan komma att dröja en lång tid innan Sandängsleden byggs, om den någonsin byggs, men då ska det absolut finnas möjlighet för gång- och cykeltrafik att använda bron på Sandängsleden. Det finns i dagsläget inte heller planer på att bygga en separat gång- och cykelbro inom den närmsta tiden, men en sådan bedöms göra det mer attraktivt att gå och cykla mellan Noret och Sandängarna, Öna, Östnor och Kråkberg och kanske avlasta Noretbron från biltrafik. Kommande detaljplaner bör säkerställa att det är möjligt att bygga en gång- och cykelbro i utpekade lägen genom att mark reserveras för ändamålet och inte tas i anspråk i annat syfte.

Vid exploateringen kommer delar av skogsmarken att tas i anspråk. Däremot sparas osedvanligt mycket naturmark och gröna stråk för djurlivet att röra sig igenom.

S.13

”December 2009 köpte jag huset på [REDACTED]. Det som var avgörande för köpet var främst skogen kring huset och det lugna området. Nu finns det en plan för bebyggelse i Mora Noret (Noret Norra) och jag har följande synpunkter på detta:

- I. Skogen söder och öster om huset på [REDACTED] bör inte tas bort delvis då detta skulle påverka det rika djurliv som finns däromkring. En eventuell landningsplats för helikopter borde, som enligt alternativ 6, läggas på taket på den nya tilltänkta lasarettbyggnaden då detta skulle vara det bästa alternativet med tanke på bullerpåverkan och kringliggande skog.
- II. Det skulle inte vara bra om Flottarvägen skulle bli en väg med förbindelse med det nya bostadsområdet eller nya bron då detta skulle öka trafiken markant och bidra till att förstöra den lugna karaktären som präglar området kring Flottarvägen.
- III. Har även synpunkter angående planen på att det ska finnas naturmark. Istället för att ta bort orörd naturmark för att anlägga ny så borde man välja att i sin helhet ha den gamla skogen kvar på de områden som är tilltänkta.
- IV. I allmänhet tycker jag att det är synd att skogen försvinner för ett nytt bostadsområde och helst borde marken förbli orörd.”

Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Vegetation i det större grönområdet, beläget mellan den befintliga och den tillkommande bebyggelsen, kommer att sparas i största möjliga mån men vissa träd kommer att behöva tas ned. En skötselplan för området ska tas fram och stadsbyggnadsförvaltningen anser att vegetation i första hand bör sparas omedelbart öster om befintliga fastigheter och i högre utsträckning gallras närmast den tillkommande bebyggelsen för att medge möjligheter till utsikt.

Att anordna helikopterlandningsplats ovanpå lasarettbyggnaden är även det alternativ som stadsbyggnadsförvaltningen föredrar, med avseende på bullerpåverkan och nedtagning av träd. Det kan emellertid komma att dröja innan det finns möjlighet att bygga ut lasarettet. Idag diskuteras landningsplats främst ovanpå befintligt parkeringsgarage.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att fordonstrafik till och från den tillkommande bebyggelsen i Flottarvägens förlängning kommer att sträva efter att så smidigt som möjligt komma ut på E 45 och inte använda de smalare och kurvigare vägarna i lokalnätet in mot centrala Noret och vidare mot Mora. Trafik till och från den befintliga bebyggelsen på Flottarvägen bedöms även de ha ett behov av att enkelt ta sig ut på E 45 utan att behöva passera lasarettområdet.

Ställningstagande

Kommande detaljplanering delas upp i etapper men inte helt i överensstämmelse med planprogrammets förslag.

- Etapp 1 föreslås endast omfatta helikopterlandningsplats med inflygningssektorer. Landningsplatsen föreslås förläggas på lasarettets parkeringsgarage med inflygningssektorer söderut längs med E 45 samt mot nordväst.
- Etapp 2 föreslås omfatta bostadsområde från föreslagen cirkulation i norr vid Rolf Ericsson bil, ner till och med lasarettets parkering. Detaljplan för etappen bör, utöver vad som framkommit i detaljplaneprogrammet, även beakta
 - att området är av mellankommunalt intresse med avseende på gemensam bostadsmarknad mellan Mora och Orsa,
 - att kommande riskanalys även beaktar att Inlandsbanan kan användas för transport av farligt gods,
 - att bullerberäkning tas fram och att denna tar hänsyn till den samlade effekten av vägtrafik, järnvägstrafik samt helikoptertrafik,
 - att gestaltungsprogrammet för byggnader, gator och parker ska betona vikten av bymiljöns kvaliteter i form av täthet, småskalighet och trivsamt. Lokala särdrag ska tas tillvara i utformningen.
- Etapp 3 föreslås omfatta lasarettområdet med anledning av att landstinget planerar en utbyggnad av lasarettet framöver. När denna detaljplan genomförs beror på när Landstinget känner behov av det. Denna bör bl.a. beakta:
 - att kommande riskanalys även beaktar att Inlandsbanan kan användas för transport av farligt gods,
 - allmänhetens tillgänglighet till stranden,
 - möjligheten att anordna en gång- och cykelbro mellan Noret och Sandängarna.
- Etapp 4 avser bostäder i Noret norra, norr om infarten till den föreslagna cirkulationen, bör utöver vad som framkommit i detaljplaneprogrammet, även beakta:
 - att området är av mellankommunalt intresse med avseende på gemensam bostadsmarknad mellan Mora och Orsa,
 - att kommande riskanalys även beaktar att Inlandsbanan kan användas för transport av farligt gods,
 - att bullerberäkning tas fram och att denna tar hänsyn till den samlade effekten av vägtrafik, järnvägstrafik samt helikoptertrafik,

- behov av båtångöring vid stranden strax söder om Sandängsleden.
- att gestaltningsprogrammet för byggnader, gator och parker ska betona vikten av bymiljöns kvaliteter i form av täthet, småskalighet och trivsamt. Lokala särdrag ska tas tillvara i utformningen.

Slutsatser

Remisshanteringen av planprogrammet har inneburit att viktiga synpunkter kommit in till kommunen. Dessa synpunkter och frågeställningar är bra att få in i ett tidigt skede i planprocessen och kommer att utgöra avstamp inför problemlösning i efterkommande detaljplanarbeten.

Byggnadsnämnden föreslås godkänna planprogrammet och föreslå att Kommunstyrelsen godkänner planprogrammet.

Medverkande tjänstemän

Planprogrammet och samrådsredogörelsen har upprättats av Andrea Andersson i samarbete med planchef Håkan Persson och planarkitekt Johan Nilsson

Stadsbyggnadsförvaltningen Mora Orsa

Andrea Andersson
Planarkitekt

Håkan Persson
Planchef