



MORA

Dnr: MK BN 2017/00186

Godkänd av Bn 2017-12-11 § 247  
Antagen av Kf 2018-02-05 § 5  
Laga kraft MMD 2018-10-31

**DP 287**

Detaljplan för

## **Genomfart Mora**

i Mora kommun, Dalarnas län

---

# PLANBESKRIVNING

november 2017

---

## **Handlingar**

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser (4 delkartor), oktober 2017

Övriga handlingar och utredningar

- Fastighetsförteckning med registerkarta
- Naturvärdesinventering, april 2017
- Riskanalys avseende transporter av farligt gods, genomfarten Mora, maj 2017
- Bullerutredning, juni 2017
- PM Kulturmiljöer, september 2017
- Karta fastighetskonsekvenser, september 2017

## **Planens syfte och huvuddrag**

Syftet med planläggningen är att möjliggöra att genomfarten genom Mora, väg 45/70, kan byggas om. Detaljplanen görs även för att möjliggöra fler bostäder i centrala Mora. En annan målsättning är att mildra genomfartens inverkan på landskapsbild och att värna värdefulla kulturmiljöer längs sträckan.

Planen handläggs med utökat planförfarande enligt Plan- och bygglagen (2010:900) eftersom planen bedöms vara av betydande intresse för allmänheten.

## **Plandata**

Området omfattar cirka 15 hektar och sträcker sig från Noretbron i öster på väg 26/45 till korsningen Fridhemsgatan/Strandgatan i sydväst.

Det är många olika markägare men kommunen äger stora delar av den mark som idag är vägmark samt Kristineberg, Resecentrum, området vid Vasaloppsmälet och f.d. busstationen. Privata fastighetsägare äger många av de fastigheter som planläggs för centrumverksamhet eller annan kvartersmark. Privat mark kommer att ianspråkta som vägmark på sträckan från Fridhemsgatan till Kaplansgatan och längs Vasagatans södra sida, från Älvgatan till resecentrum.

## Genomfartsprojektet

På sträckan Noretbron – Älvgatan föreslås två filer i vardera riktningen och från Älvgatan till Fridhemsgatan en fil i vardera riktningen. Utfarterna från Tingsnäs och Kristinebergsgatan till Vasagatan föreslås ersättas med en cirkulation mitt på sträckan. En cirkulation föreslås som ny infart till resecentrum. Där Älvgatan ansluter till Vasagatan ersätts korsningen med en större cirkulation. Befintlig cirkulation vid Strandgatan – Kaplansgatan blir större och i korsningen Strandgatan- Fridhemsgatan föreslås en cirkulation.



## Tidigare ställningstaganden

### Riksintressen

Planområdet omfattas av riksintressen enligt 4 kap 2 § Miljöbalken (1998:808) MB med hänsyn till natur- och kulturvärdena som är särskilt intressanta för turism och friluftsliv. Ingrepp som påtagligt kan skada områdets natur- och kulturvärden får inte komma till stånd.

Området omfattas även av två överlappande riksintressen för friluftslivet enligt 3 kap 6 § MB; *F 13 – Siljansområdet* samt *F 28 – Vasaloppsspåret*. I värdebeskrivningen av riksintresset för Siljansområdet lyfts de naturgivna förutsättningarna fram, där vackra vyer och tilltalande landskap, inte minst kulturlandskap, är grunden för områdets attraktivitet. Följaktligen är riksintresset beroende av att storskaliga exploateringar med betydande påverkan på landskapet undviks. Vasaloppsspåret beskrivs som ett område med särskilt goda förutsättningar för friluftaktiviteter och därmed berikande upplevelser.

Planområdet gränsar till riksintresse för naturvården *N 49, Siljan – Skattungen* enligt 3 kap 6 § MB. Siljan-Skattungensystemet är ur såväl biologisk-ekologisk som fiskerimässig synpunkt synnerligen värdefullt. Sjöarna dominerar landskapsbilden i området. Som referensområde för studium av istidsrelikter är Siljan värdefull.

Väg 45, väg 70 samt Dalabanan fram till Morastrand är av riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8 § MB.

I översiktsplanen från 2006 föreslogs att centrala Mora skulle bli riksintresse för kulturmiljövården men kommunen och länsstyrelsen hade olika uppfattning om avgränsningen och var områdets värde består. Enligt länsstyrelsens beskrivning är grunden för riksintresset det strategiska läget i anslutning till Siljan och vattenvägarna mot framförallt norr. Här har skett etablering av kyrkligt centra, marknadsplats och järnvägsanslutning, vilket utgjorde grund för att välja platsen för ett centrum för bebyggelse och verksamheter när stadsbildningen skedde kring år 1900.

## Tidigare kommunala beslut

Den 13 mars 2017 § 45 beslutade Byggnadsnämnden att uppdra till Stadsbyggnadsförvaltningen att påbörja detaljplanarbetet för genomfarten genom Mora.

### Översiktsplanen

I översiktsplanen från 2006 ingår området i delområde Bs 1 Mora tätort. I rekommendationer för ny bebyggelse anges bl.a. att:

ny bebyggelse bör utformas med kunskap, omtanke och respekt för tidigare generationers planering och byggande. Anpassning bör ske på ett lämpligt sätt både i helhet och i detaljer. För att få en blandad stad med bebyggelse från olika tider är det viktigt att också uppföra byggnader med ett modernt uttryckssätt som speglar dagens arkitektoniska värden. [...] skalan på husen är viktig för stadsbilden. Bebyggelsen i centrala Mora bör uppföras i [...] 2-4 våningar.

I översiktsplanen reserveras ytor för väggkorridorer för Förbifart Mora, norr och väster om tätorten.

### Fördjupad översiktsplan för tätorten (FÖP)

Ett förslag till fördjupad översiktsplan för tätorten har tagits fram och samråtts fram till 31 maj 2017. Några av FÖP:ens bärande idéer är att förtydliga kopplingen mellan staden och vattnet men även att det ska vara enkelt och trevligt att gå, cykla och åka kollektivt i tätorten. I FÖP:en föreslås omfattande nya områden för bostäder, bl.a. på Tingsnäs, söder om bangården och på Kajen. På Broåkern föreslås att det befintliga gymnasieområdet byggs om och att även högsta-dium etableras. Ett grönt stråk föreslås leda längs vattnet, bl.a. under väg 45/70 vid Orsälven.

### Centrumutvecklingsplanen

Mellan åren 2011 och 2013 tog kommunen fram en centrumutvecklingsplan för att se hur de centrala delarna av Mora skulle kunna utvecklas. Den innehåller exempelvis konkreta förslag på ny utformning av gågatan, förtättningsmöjligheter och visioner för utveckling av parker. Här beskrivs även hur kommunen tänkte sig utvecklingen av genomfarten genom Mora.

### Detaljplaner

Området omfattas av många detaljplaner. Från sydväst;

Dp 236, *Detaljplan för busstationen mm i centrala Mora*, laga kraft 1996-06-06, där genomförandetiden slutade 2002-12-31.

S 21, *Stadsplan för kv. Trasten m.fl.*, fastställd 1961-03-17. Genomförandetiden har utgått.

S 166, *Kajområdet vid Saxviken*, fastställd 1986-09-10. Genomförandetiden har utgått.

S 173, *Stadsplan för kv. Gästgivaren*, fastställd 1987-12-08. Genomförandetiden har utgått.

Dp 207, *Detaljplan för kv. Klockgropen*, laga kraft 1990-09-27. Genomförandetiden slutade 2003-12-31.

Dp 235, *Detaljplan för del av kv. Klockgropen*, laga kraft 1994-09-28. Genomförandetiden slutade 2010-12-31.

S 161, *Stadsplan för kv. Jacobus och Vallen*, fastställd 1984-07-24. Genomförandetiden har utgått.

S163, *Stadsplan för Dalasågsområdet*, fastställd den 15 november 1985. Genomförandetiden har utgått.

S 156, *Stadsplan för Treffenbergsparken mm*, fastställd 1983-10-04. Genomförandetiden har utgått.

Dp 229, *Detaljplan för stationsområdet, kv. Åsnol m.m.*, laga kraft 1994-04-28. Genomförandetiden slutade 2006-12-31.

Dp 201, *Ändring av detaljplan för Kristinebergsområdet mm.*, laga kraft 1990-04-28. Genomförandetiden slutade 1995-12-31.

Dp 278, *Detaljplan för fastigheten Stranden 2:2 m.fl. – Resecentrum*, laga kraft 2013-03-08. Genomförandetiden slutar 31 december 2023.

S 2, *Ändring och utvidgning av stadsplanen för Morastrand*, fastställd 1944-06-22. Genomförandetiden har utgått.

S 20, *Ändring av stadsplanen för kv. Curry m.m.*, fastställd 1959-07-16. Genomförandetiden har utgått.

S 78, *Ändring av stadsplan för kv. Broåkern m.fl.*, fastställd 1973-06-19. Genomförandetiden har utgått.

S 170, *Ändring av stadsplan för ett område norr om Tingsnäs*, fastställd 1987-08-24. Genomförandetiden har utgått.

Dp 249, *Ersättning av detaljplan för fastigheten Stranden 52:1 (f.d. kv. Herden)*, laga kraft 2000-06-13. Genomförandetiden har utgått.

## Förenligt med 3, 4 och 5 kap miljöbalken

Kommunen har tagit fram en behovsbedömning. Behovsbedömningen syftar till att avgöra om en miljöbedömning behöver genomföras. Samråd om behovsbedömningen genomfördes i plansamrådet.

Planområdet ligger inom *Riksintresse för friluftsliv Siljansområdet* enligt 3 kap Miljöbalken (1990:808) MB samt är av *riksintresse enligt MB 4:2* med hänsyn till natur- och kulturvärdena som är särskilt intressanta för turism och friluftsliv. En viktig aspekt av riksintresset är kulturmiljöerna längs Vasagatan, från Klockgropen till Lisselby. Området omfattas även av *förslag till riksintresse för kulturmiljövården* för Mora tätort. Större delen av området omfattas av *Riksintresse för friluftslivet Vasaloppsspåret*. Området angränsar till *Riksintresse för naturvården, Siljan- Skattungen*.

Genomförandet av projektet kommer att innebära att äldre träd i vägområdet behöver tas ned. Det krävs marklov för att fälla de träd som bedömts som skyddsvärda och de ska ersättas med relativt stora träd av samma art och på samma plats eller så nära som möjligt. Mindre träd kan flyttas och återplanteras inom området. Alléer är biotopskyddade och som villkor för dispens (Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet) brukar återplantering krävas.

Ombyggnationen kan även medföra att barriäreffekterna ökar och det blir svårare att ta sig mellan centrum och Saxvikens strand/Tingsnäs.

Projektets största påverkan bedöms bli på kulturmiljöerna och landskapsbilden i Mora. Framförallt bedöms ingreppet i Kristinebergskullen, visuell påverkan på Vasastatyn och att remsor av trädgårdarna för bebyggelsen längs Strandgatan, påverka landskapet och kulturmiljön negativt. Under förutsättning att ingreppet i Kristinebergskullen görs så hänsynsfullt som möjligt och att området vid kullen ges en gestaltning som harmonierar med Moras skala och karaktär och att området kring Zorns staty av Gustav Vasa gestaltas så att konstverket får behålla sin dignitet, bedöms att detaljplanen inte medför någon betydande miljöpåverkan med hänsyn till de kriterier som anges i bilaga 4 till *Förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar*, vilket innebär att det inte behöver upprättas någon miljökonsekvensbeskrivning inom ramen för en miljöbedömning enligt 6 kap 11 § MB.

## Förutsättningar och förändringar

### Naturresevat

Området kring Vasaloppsmålet omfattas av det kommunala naturresevatet Vasaloppsspåret, bildat 1993. Resevatet är bildat p.g.a. områdets betydelse för friluftslivet.

### Natur

En naturvärdesinventering har genomförts inom planområdet och nedan ges en sammanfattning av denna.

I området finns tre rödlistade insektsarter, två fjärilar och en rovstekel: vickerglasvinge, violettkantad guldvinge och Nysson interruptus. Den violettkantade guldvingen är Dalarnas landskapsinsekt. Gamla angrepp av reliktbody noterades på en gammal strandtall under inventeringen, och i stora grandungen vid Kristineberg fanns en kungsfågel.

Generellt gäller att gamla och grova träd är värdefulla och då särskilt ädellövträd. Björkar kan också vara värdefulla men de blir inte lika gamla som ädellövträd och murknar lättare och snabbare. Detta är i och för sig positivt för många arter, men mindre positivt i stadsmiljöer då träden riskerar att i värsta fall blåsa ner.

#### ***Marklov för trädfällning***

Förutom att gamla och grova träd är värdefulla för en lång rad organismer har äldre träd ofta en stor betydelse för stadsbilden. De individer som bedömts som skyddsvärda har fått krav på marklov för trädfällning (a<sub>2</sub>) och om de måste tas ned ska nya träd, av samma art och med en minsta storlek om 30 cm i stamomfång planteras på platsen eller så nära som möjligt. Mindre exemplar av exempelvis hästkastanj, lind och prydnadsapel går att flytta och plantera på annan plats även om det innebär en del arbete, t.ex. kontinuerlig vattning. Marklov bör beviljas om trädet har skadats eller insjuknat så att det medför fara för omgivningen och kommuneekologen bedömer att det inte är möjligt att åtgärda genom t.ex. beskärning. Lönnen vid resecentrum måste tas bort när projektet genomförs men har bedömts vara så viktig för stadsbild och ekologi att den ska flyttas eller ny lönn planteras i slätten nedanför.

#### ***Strandbrinken söder om Noretbron (NATUR)***

Två gamla strandtallar utmärker sig. En av dem har gamla kläckhål av reliktbody, en rödlistad skalbagge. Övergivna kläckhål och larvgångar attraherar en rad olika gaddsteklar, främst rovsteklar. Miljön bedöms kunna sparas i sin helhet och tallar med en diameter över 30 cm får krav på marklov (a<sub>3</sub>). Marklov bör beviljas om trädet har skadats eller insjuknat så att det medför fara för omgivningen och kommuneekologen bedömer att det inte är möjligt att åtgärda genom t.ex. beskärning

#### ***Stationsområdet***

Tre lönnar med cirka 30 centimeters diameter invid gångtunneln mot Broåkern utmärker sig liksom en grövre solitär lönn i slätten mellan stationshuset och vägen. Där står också en äldre prydnadsapel och på parkeringen en hel del nyplanterade aplar. Det krävs marklov för fällning av lönnen mellan Stationsgatan och Vasagatan (a<sub>2</sub>). Både den äldre prydnadsapeln och de yngre aplarna bör kunna omplanteras.

#### ***Kristineberg***

Kristineberg domineras av en herrgårdslik byggnad i parkmiljö. Parken har betydande värden då den innehåller många olika arter av träd och den är en av få parkmiljöer som finns i Mora och dessutom av ganska hög ålder. Här finns flera arter lönnar, t.ex. en stor blodlönn som står vid husets västra gavel. Det finns också lind, ek, sälg, körsbär och sex flikbladiga björkar av Ornäsbjörktyp. Grandungarna är ganska enahanda men det finns en metergrov gran samt en gran med kraftiga tjocka grenar. Vid inventeringen hördes rödlistad kungsfågel i granskogen och det fanns många tecken på ekorrar. Blåsippa växer här och var.

#### ***IOGT-NTO-huset/Komministergården***

Här finns en stor och imponerande gårdslind med en diameter på cirka 1,5 meter. Linden växer utanför planområdet och bedöms inte påverkas av projektet. Strax öster om den växer ett dussin större björkar.

#### ***Vasagatan från resecentrum till cirkulationen vid Kaplansgatan***

Vid det s.k. Curryhuset, vid resecentrum finns elva ganska kläna exemplar av paradisäpple. Alléer med björk och ensamma eller grupper av björkar finns intill Vasagatan på några ställen.

#### ***Vasagatan från cirkulationen vid Kaplansgatan till hållplats Morastrand***

Här återfinns många vackra träd. Intill järnvägen öster om rondellen står en allé med 16 lindar varav en del har håligheter och är bevuxna med lavar och mossor. Allén får krav på marklov (a<sub>2</sub>). Vid f.d. Mattssons järn står två mindre hästkastanjer, varav den västra är skadad. Mellan

rondellen och taxi finns en välvuxen ek, en kopparhägg samt en grov lind, för vilka krävs marklov för trädfallning (a<sub>2</sub>). Mittemot står två gamla lindar framför Mora Hotell. De växte där redan i början av förra seklet och är alltså omkring hundra år gamla. Lite längre bort mot Morastrands tågstation finns 13 mindre lindar. Vid hållplatsen finns två lite större lönnar och en hästkastanj, vilka föreslås få krav på marklov för trädfallning (a<sub>2</sub>).

### **Generellt biotopskydd för alléer**

Alléer omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap 11 § Miljöbalken (1998:808) MB och förordningen (SFS 1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken mm. Syftet med biotopskyddet är att skydda och långsiktigt bevara små mark- och vattenområden som på grund av sina särskilda egenskaper är värdefulla för hotade djur- eller växtarter, eller som annars är särskilt skyddsvärda. Inom ett biotopskyddsområde får inte åtgärder utföras som kan skada biotopen. Alléer är exempelvis sådana biotoper. En allé består av minst fem lövträd, planterade i en enkel eller dubbel rad och träden ska ha en diameter om minst 20 cm i brösthöjd eller vara minst 30 år. Allén ska inte ligga i omedelbar anslutning till bebyggelse.

Det finns flera alléer i området, vilka bedöms omfattas av det generella biotopskyddet; björkar på flera ställen längs Vasagatan och lindar längs Strandgatan. De flesta av alléerna längs vägen behöver tas ned och i så fall ska dispens sökas.

### **Strandskydd**

En stor del av planområdet ligger inom 100 meter från Siljans eller Österdalälvens strand. Strandskyddet har upphävts i gällande planer men återinträder då en ny detaljplan görs.

Syftet med strandskyddet är att trygga levnadsförutsättningarna för djur- och växtlivet i vattenområden och utmed stränder samt att ge allmänheten tillträde till strandområden. Inom strandskyddat område får inte ny bebyggelse eller andra anläggningar uppföras eller mark tas i anspråk som tomt utan dispens, alternativt att strandskyddet upphävs vid detaljpaneläggning.

Strandskyddet föreslås upphävas (a<sub>1</sub>) för de delar av planområdet som ska användas för väg, gång- och cykelväg eller bebyggelse. Områdena bedöms sakna värden för växt- och djurlivet och det rörliga friluftslivet. Det särskilda skäl för upphävande av strandskyddet, enligt Miljöbalken 7 kap. 18 c §, är att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

Däremot kan strandskyddet fortsätta gälla för området NATUR vid Noretbrons västra fäste.

### **Mark och geoteknik**

Moras centrala delar ligger på älvsediment, sand som överlagrar morän. Kristineberg utgörs av morän. En geoteknisk utredning vid resecentrum hösten 2012 visade att grundvattenytan då låg ca 2 m under markytan. En geoteknisk utredning som Trafikverket utfört, med mätningar under åren 2015-2017 visar att grundvattenytan, i hela området, varierar mellan 3,5 – 6,5 m under markytan.

Ingen radonmätning har gjorts för de tilltänkta kompletteringarna för bostäder. I samband med bygglovet ska en radonmätning göras för att fastställa val av grundläggningsmetod.

### **Fornlämningar**

Utmed hela vägsträckningen kan det finnas fornlämningar som inte är synliga ovan mark. I synnerhet i anslutning till älven, norr om Tingsnäs samt i den västra halvan av sträckningen där det finns registrerade fornlämningar/fyndplatser. Alla fornlämningar, såväl kända som okända, är skyddade enligt kulturmiljölagens bestämmelser. Skulle det i samband med exploatering eller andra arbeten påträffas fornlämningar eller misstänkta fornlämningar ska kontakt tas med tillsynsmyndigheten, det vill säga länsstyrelsen.

Klockgropen, platsen vid Vasaloppsmålet där en staty av Gustav Vasa är uppförd, är en övrig kulturhistorisk lämning.

## Bebyggelse

### Landskapsbild och bebyggelse

Mora ligger på ett näs omgivet av Siljan och Österdalälven. Bebyggelsen är som tätast på Stranden, där centrum finns, och blir lägre och mer utglesad österut mot resecentrum. Överlag har orten en småskalig och varierad karaktär. Användningen varierar mellan bostäder, kontor och handel. Längs infarten, fram till resecentrum, är karaktären dock mer storskalig med bangård, bilhandel, hotell, verkstad och bensinstation. I centrum har husen ofta två till fyra våningar, enstaka byggnader har upp till sex våningar. Mora kyrka är ett tydligt landmärke men även vattentornet i Utmeland och Kristinebergskullen utgör blickfång.

Tätorten har tydliga årsringar, exempelvis kyrkan från 1200-talet som med tornet från 1600-talet tornar upp sig över medeltida timmerhus, stenhus från 1800-talet, den nationalromantiska Zorngården och de stora varuhusbyggnaderna från mitten av 1900-talet.

### Förslag till riksintresse för kulturmiljövård i Mora

I arbete med översiktsplanen från 2006 föreslog både kommunen och länsstyrelsen att centrala Mora skulle bli riksintresse för kulturmiljövården men man hade olika värdebeskrivningar och avgränsningar. Enligt länsstyrelsens yttrande är grunden till förslaget till riksintresse det strategiska läget i anslutning till Siljan och vattenvägarna mot framförallt norr. Här har skett etablering av kyrkligt centra, marknadsplats och järnvägsanslutning, vilket utgjorde grund för att välja platsen för ett centrum för bebyggelse och verksamheter när stadsbildningen skedde kring år 1900.

Länsstyrelsens avgränsning omfattar centrala Mora, från Saxviken till Prästholmen/Österdalälven och från Fridhemsplan till resecentrum och Kristineberg. Ännu har inte riksintresse bildats men större delen av genomfartsprojektet ligger alltså inom Länsstyrelsens avgränsning.

### Byggnaders kulturhistoriska värden

Kristineberg föreslås få bestämmelsen **k<sub>1</sub>**, med innebörden att byggnaden är kulturhistoriskt värdefull (enligt Plan- och bygglagen 8 kap 13 §) och att den ska bibehållas till sin karaktär med avseende på volym, proportioner, material och materialbehandling, färgsättning samt detaljnivå.

Vid ändringar av byggnader som har försetts med varsamhetsbestämmelser, **k**, ska byggnadsantikvarisk kompetens anlitas. Här nedan kommer en kort beskrivning, läs mer i *PM Kulturmiljöer*.

### Området längs Strandgatan

Moras läge vid Siljans norra strand gjorde det till en given utgångspunkt för handeln. Mora var en knutpunkt för vägarna till Härjedalen, Östersjön och till Norge över Värmland, Särna och Fulufjäll.

Innan järnvägen byggdes år 1891 skedde transporter med häst eller båt. Den första ångbåten på Siljan var Prins August som byggdes 1838. Senare ångbåtar var Gustaf Vasa och Englebrekt. Ångbåtsbryggan låg rakt nedanför Mora hotell, tidigare benämnt Mora Gästgifveri.

Det har förekommit marknad i Mora sedan åtminstone 1600-talet. Den gamla marknadsplatsen låg mellan Gustav Vasastatyn och mot Tingshuset, längs nuvarande Strandgatan. Vid slutet av 1800-talet förbjöds marknaden eftersom den orsakade oreda. Då hade handelsbodarna uppförts vid först Klockgropen och så småningom längs Kyrkogatan.

Under det tidiga 1900-talet växte ny bebyggelse upp längs Strandgatan, huvudsakligen villor med stora trädgårdar och utsikt över vattnet. Längst i sydväst låg Doktorsgården, ungefär där Tidningshuset ligger idag. Närmare Köpmannagatan låg Bergska gården. Dessa två är rivna och ersatta med flerbostadshus uppförda på 1950-talet. Däremot finns Korsnäs gården, Trädgårdsvillan och Mora hotell kvar, se mer nedan. Mellan järnvägen och Strandgatan låg hotell Gustav Vasa som brann ned år 1984.

### ***Tidningshuset***

I korsningen Fridhemsgatan – Strandgatan ligger en byggnad i två våningar med gråblå puts och valmat tak. Den används idag som kontor. Ett hörn av fastigheten mot sydväst kommer att ianspråkta för vägändamål och vägen kommer att hamna alldeles inpå byggnadens sydvästra hörn.

### ***Korsnäsgården***

Gården uppfördes åren 1928 - 1929 som förvaltarbostad för skogsbolaget Korsnäs-Marma. Gården utgörs av en huvudbyggnad samt två flyglar. Byggnaderna är klädda med locklistpanel som färgats röd. Byggnaderna har säteritak. Huvudbyggnadens entré mot Siljan är halvcirkelformad med pelare som bär upp en balkong på andra våningen. Längs byggnaden sträcker sig en stenterrass. Trädgården omgärdas av en syrénhäck och har gångar av natursten och planteringar.

Ett område i sydost, bestående av trädgård, häck och staket kommer att ianspråkta för gång- och cykelväg. Byggnaderna är belägna utanför planområdet. För att avgränsa trädgården mot vägen bör häck och staket finnas i gränsen mot vägen.

### ***Trädgårdsvillan***

Huset är byggt på 1920-talet och namnet kommer sig av att den tidigare hade en stor trädgård som sträckte sig mellan Moragatan och Strandgatan. Huset är uppfört i två våningar. Träväggarna är inklädda med stående locklistpanel som målats gul. Villan har flera olika fönstertyper. Taket är valmat och täckt med tegel. Ett område i sydost bestående av trädgård och staket, kommer att ianspråkta för gång- och cykelvägsändamål och vägområdet kommer att komma närmare byggnaden.

### ***Mora hotell***

Mora hotell har anor från 1830-talet då Mora Gästgivferi uppfördes mitt emot den dåvarande ångbåtsbryggan. Passagerarna leddes genom en portal där hotellet låg i fonden. Man kan fortfarande se delar av den äldre byggnaden även om många utbyggnader genomförts genom åren. En del av fastigheten mot vägen kommer att ianspråkta för gång- och cykelväg. Lindarna som tidigare bildade portal in till hotellet, bevaras och kommer att hamna mellan gångväg och cykelväg.

### ***Tingshuset***

Byggnaden ritades av arkitekt Stenhammar och uppfördes under åren 1900-1902. Tingshuset är uppfört i sten och fasaden är putsad i ljus kulör och taket är täckt av kopparplåt. Norrut finns en halvcirkelformad utbyggnad som upptas av tingsalen. Ett mindre område mot korsningen Hamngatan – Strandgatan i sydväst kommer att ianspråkta för gång- och cykelvägsändamål. Inverkan bedöms bli ganska liten.

### ***Kaplagården***

Kaplagården uppfördes år 1643. År 1662 bildade gården en sluten fyrkant med bostadshuset i norr, plank med portar samt foderbod och fåhus i öster, stall, vedlider och avträde, brygghus och badbastu i söder. Utanför gårdsfyrkanten stod två stolphärbren, en kornlada med ett golv, ett svinhus och en torkstuga, vilken kaplanen delade med klockaren. Denna äldre gård revs för att ge plats åt den nuvarande kaplagården som byggdes under 1760-talet.

Bebyggelsen ligger utanför planområdet men en del av Kaplagårdens trädgård i sydöstra hörnet kommer att ianspråkta för gång- och cykelväg.

### ***F.d. Mattssons järn***

Under åren 1897-1898 uppförde Anders Mattson en mekanisk verkstad i gult tegel, lagt i kryssförband. Byggnaden är en av Moras första industribyggnader och ett fint exemplar på sekelskiftets industriarkitektur. Ett mindre område i sydväst kommer att ianspråkta för gång- och cykelväg men vägen kommer därefter att hamna längre ifrån byggnaden. Inverkan bedöms bli ganska liten.



### **Bebyggelse längs Vasagatan**

Vasagatan sträcker sig mellan Noretbron i öster och Morkarlby i väster. Gatan är en av de äldsta gatorna i Mora. Den fick sitt namn efter Gustav Vasa som år 1520 stod på en kulle vid en klockgjutargrop och höll tal till morkarlarna. År 1903 restes en staty av Anders Zorn föreställande Gustav Vasa när han talar till folket vid klockgropen.

Den äldsta byggnaden vid Vasagatan är Mora kyrka med anor från 1200-talet. Öster om kyrkan ligger klockstapeln uppförd år 1673.

Vid mitten av 1850-talet ökade bebyggelsen på Morastrand. Vid Klockgropen ligger Morastrands första handelsbod från år 1863 och ett större tvåvåningshus, telegrafstationen, från samma tid.

#### ***Klockgropen***

I den östra delen av kv. Klockgropen låg tidigare Mora marknadsplats. **Morastrands första handelsbod** uppfördes år 1863 av handlare AH Westerberg. Byggnaden är timrad och uppförd i en våning och rödfärgad. Sadeltaket är täckt med tegel. Byggnaden flyttades från sitt läge längs med Vasagatan till ett läge närmare Strandgatan på 1990-talet.

Längs Vasagatan ligger en rödfärgad timmerbyggnad klädd med locklistpanel i två våningar som uppfördes av Rombo Erik Mattsson 1864. Här öppnade år 1874 Moras första **telegrafstation**. Fasaden var tidigare reveterad. Sadeltaket är täckt med tegel.

Söder om gamla telegrafan står den röda **trossboden** i två våningar.

År 1903 restes en staty föreställande Gustav Vasa, gjord av Anders Zorn. Det ska vara här som Gustav Vasa vid jul år 1520 talade till morkarlarna och manade till uppror. Statyn är placerad på en liten kulle. Här finns även Vasaloppets målområde med målportalen med röda trästolpar däröver en skylt med texten *I fädrens spår för framtidens segrar*.

Tidigare ägde svenska staten genom Stiftelsen Zornsamlingarna de fastigheter som tidigare benämndes Klockgropen 4 samt stg 214, idag östra delen av Stranden 49:4 och den delen av Stranden 2:2 som ligger mellan Gustav Vasa-statyn och Stranden 49:4. År 1937 sålde stiftelsen dessa fastigheter samt byggnaderna på Klockgropen 3 (ovan benämnd handelsboden, belägen på den mellersta delen av dagens Stranden 49:4). Vid försäljningen förband sig kommunen ”att samråda med Zornsamlingarna för att såväl ernå som därefter vidmakthålla en lämplig bakgrund till Gustaf Vasa-statyn”.

Vägen kommer att hamna längre bort från den tidigare handelsboden men den kommer att komma närmare Zorns staty av Gustav Vasa. Ingen del av kullen får tas bort. Skiljeremsan mellan gång- och cykelvägen och vägen kan minskas eller tas bort för att låta kullen finnas kvar i sin helhet. Området föreslås få bestämmelsen **q-skydd** med innebörden att platsens kulturhistoriska värden ska värnas, särskild hänsyn ska visas Gustav Vasastatyn och målportalen.

#### ***Vasagatan 11***

Byggnaden är uppförd på 1950-talet med fasad av tegel och fönster i vitt, utan foder. Den är tidstypisk för sin tid. Större delen av tomten ligger utanför detaljplanen men en remsa längs vägen ianspråkats för vägmark och påverkan på byggnaden bedöms bli relativt liten, fastän vägen kommer närmare.

#### ***Komministergården***

Byggnaden är uppförd omkring år 1880 av resvirke från de gamla marknadsbodarna samt av virke från 1669 års skolstuga. Väggarna var tidigare reveterade men kläddes på 1980-talet med locklistpanel målad i ljusgul kulör. Idag är byggnaden föreningslokal. I vinkel till bostadshuset ligger ett rödmålat uthus i timmer, från samma tid. Uthuset har locklistpanel.

En stor del av fastigheten kommer att ianspråkats för vägändamål. Genomfarten kommer att hamna närmare gården än den befintliga vägen och uthuset kommer antagligen att behöva rivras eller flyttas. Helst bör uthuset tas ned och uppföras på nytt, längre ifrån vägen.

### ***Kristineberg***

På kullen ligger en mangårdsbyggnad i två våningar i trä och med fasad i gul puts. Byggnaden uppfördes år 1837 av häradsskrivaren Erik Berg. Här fanns även ekonomibygnader. Redan innan den här byggnaden uppfördes fanns en gård på platsen.

Vägprojektet innebär att en stor del av kullen kommer att behöva tas bort då vägen kommer att sänkas på sträckan och gång- och cykelpart placeras mitt för Kristineberg. Detta innebär att slänten kommer att bli brantare än den är idag och huset kommer att ligga närmare vägen och inte lika ostört som tidigare.

Byggnaden har fått varsamhetsbestämmelsen **k<sub>1</sub>**, med innebörden att byggnaden är kulturhistoriskt värdefull (enligt Plan- och bygglagen 8 kap 13 §) och att den ska bibehållas till sin karaktär med avseende på volym, proportioner, material och materialbehandling, färgsättning samt detaljeringsnivå och **k<sub>2</sub>**, fasaden ska vara putsad i ljus kulör, taket ska vara sadeltak täckt med lertegel eller bandtäckt eller skivtäckt plåt. Fönster ska vara lika ursprungliga.

### **Genomfartens påverkan på landskapsbilden och kulturmiljön - sammanfattning**

En stor del av Kristinebergskullen behöver tas bort och trafikområdet blir mer än dubbelt så brett. Cirkulationen vid Älvgatan kommer att bli ca 60 meter i diameter. Projektet innebär en påtaglig förändring av landskapsbilden då vägbredden mer än fördubblas. Kristinebergskullen är ett landmärke i tätorten och har ett stort symbolvärde för många av Moras invånare. Stora delar av den södra slänten kommer att schaktas bort och bli betydligt brantare.

Projektet kommer att medföra en stor påverkan på kulturmiljöerna och landskapsbilden i centrala Mora, längs Vasagatan. Att vägen kommer närmare kullen för Vasastatyn och att remsor av trädgårdarna för bebyggelsen längs Strandgatan, från Kaplagården till Köpmannagatan, ianspråkats för vägmark, bedöms påverka landskapet och kulturmiljön negativt.

Sammantaget innebär vägprojektet att kulturmiljöerna blir mer otydliga och att det historiska sammanhanget blir svårare att utläsa. Påverkan på landskapsbilden blir omfattande då vägområdet fördubblas och en stor del av Kristinebergskullen tas bort, särskilt från Noret. Moras karaktär, som är en blandning av småstad, handelsort och by, kommer att förändras.

### **Nyttillkommande bebyggelse**

#### ***Moragatan – Fridhemsgatan - Stranden 17:8***

Ny bebyggelse i upp till fyra våningar med en byggnadshöjd om max 13 m, föreslås längs Moragatan med möjlighet till bostäder, centrumverksamhet, kontor och parkering (BCKP). Hela området kan bebyggas med en typ av användning eller med en kombination av användningar.

Vid en blandning av användningar kan t.ex. parkeringsgarage uppföras i källarplan och på bottenvåningen (i markplan) mellan bostads/centrumhuset och Tidningshuset. I så fall är det olämpligt att ha bostäder i bottenplan eftersom de då endast kommer att ha fönster mot Moragatan. Därför har bestämmelsen **b<sub>1</sub>** införts, bostäder ska ha fönster både mot nordväst och sydost. Mot Moragatan kan i så fall bostäder, centrumverksamhet eller kontor uppföras på de övre våningarna.

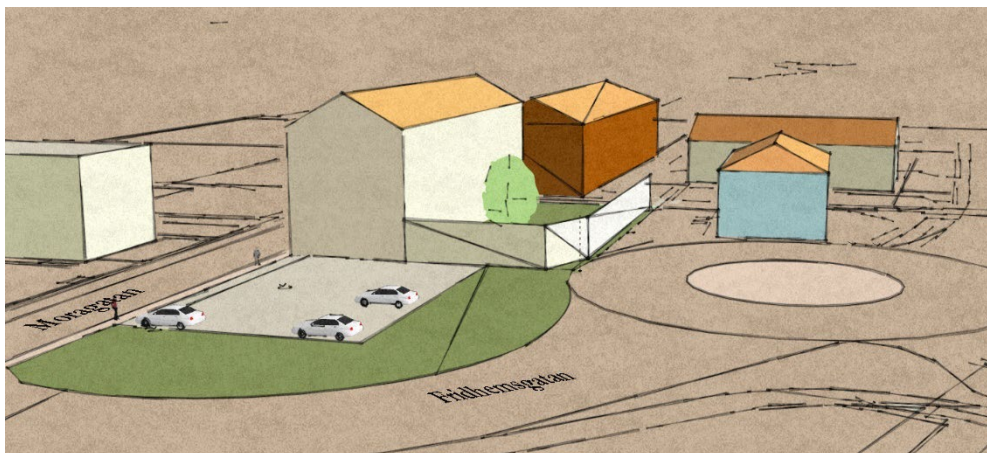
Ett annat alternativ är att alla fyra våningarna mot Moragatan fylls med bostäder, centrumverksamhet eller kontor och parkering sker i markplan. Det är även möjligt att bygga ett parkeringshus sydväst om bostadshuset, i upp till fyra våningar, se skisser på nästa sida.

Den bebyggelse som uppförs kommer att ligga i fonden för de trafikanter som anländer till Mora på Malungsvägen och den kommer även att ses från Saxviken och bilda en mycket viktig del av Moras silhuett och stadsbild. Därför har den fått bestämmelsen **f<sub>1</sub>**; bebyggelsen ska hålla hög arkitektonisk kvalitet och ska förhålla sig till omgivningen vad gäller uttryck, material och färgsättning.

### **Utnyttjandegrad**

På de redan bebyggda fastigheterna i vägens närområde regleras exploateringsgraden (**e**) till något högre än den redan befintliga. Fastigheten Stranden 54:3 får bebyggas med upp till

30 % av sin yta, Stranden 54:4 (Shell) och Stranden 58:1 (Mekonomen) får bebyggas med upp till 25 % av sina respektive ytor. Stranden 59:1 (OKQ8) får bebyggas med upp till 35%. Med exploateringsgrad avses i detta sammanhang byggnadsarea per fastighetsarea. Utöver den angivna exploateringsgraden får cistern under mark anordnas.



Figur 1 Illustration av hur ny bebyggelse kan komma att se ut. Överst med bara bostadshus, nederst med parkeringshus. Obs! Materialval, färgsättning, takutformning mm kan komma att ske på helt annat sätt än i illustrationen.

## Offentlig och kommersiell service

Området är beläget i centrala Mora med god tillgång till offentlig och kommersiell service.

## Gator och trafik

### Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafik från Morkarby mot öster föreslås ledas på Moragatan, över Bälter Swen Erssons torg, söderut på Köpmannagatan och därefter österut längs Strandgatan, där gångtrafik separeras från cykeltrafik, och Vasagatan fram till Strandens skolområde där passage under väg 45/70 och järnvägen finns (t<sub>1</sub>). Därefter kan man ta sig vidare längs järnvägen fram till resecentrum för att därefter svänga upp mot väg 45/70, där passage medges. Gång- och cykelvägen fortsätter österut, runt resecentrum och ner till järnvägen och därefter upp till Norrebro, längs älven.

En gång- och cykelport medges även under järnvägen i anslutning till den port som beskrivs ovan. Här är det emellertid ont om plats och det är svårt att anordna ramper ned till porten på norra sidan om järnvägen. Nedfarten norr om järnvägen utformas därför som trappa med brant ramp för cykel eller barnvagn. Det finns plats för att anordna en hiss. Söder om järnvägen finns det bättre om plats och här kan både trappa och ramp anordnas. Kommunen kommer framöver att påbörja planarbete för en utveckling av Tingsnäs där gång- och cykelporten är ett första steg.

Gång- och cykeltrafik från Öna mot öster passerar cirkulationen vid Älvgatan och kan därefter fortsätta längs Älvgatan till Broåkern eller ta sig ner till väg 45/70 där passage medges under vägen mitt emot resecentrum (**t<sub>1</sub>**).

Vid Köpmannagatan behöver passagen över väg 45/70 vara väl utformad för att koppla samman centrum och Siljans strand, liksom portarna under vägen behöver utformas för att vara trygga och attraktiva, med god sikt igenom och bra belysning.

På sträckan mellan Köpmannagatan och Älvgatan ska gångbana respektive cykelbana vara tydligt avskild från varandra genom olika markanvändning, förslagsvis asfalt för cykelbana och betongplattor för gångbana. För att garantera detta har bestämmelsen **CYKEL<sub>2</sub>** införts.

Busstur får uppföras på område för **CYKEL<sub>1</sub>** och **CYKEL<sub>2</sub>**.

### **Biltrafik**

Syftet med ombyggnaden av genomfarten genom Mora är bl.a. att öka kapacitet för biltrafiken. Två filer medges i båda riktningarna på sträckan mellan Noretbron och Älvgatans korsning med Strandgatan. En cirkulation föreslås mellan resecentrum och Mekonomen, vilken ska bilda infart till Broåkern, Tingsnäs och resecentrum. En cirkulation föreslås även vid nuvarande infarten till resecentrum. Förutom cirkulationerna medges inga utfarter mot väg 45/70 på sträckan Noretbron - Älvgatan.

En större cirkulation föreslås i korsningen Älvgatan – Strandgatan, vid f.d. Strandens skolområde.

På sträckan mellan Älvgatan och Fridhemsgatan föreslås en fil i vardera riktningen och att det på norrsidan finns en trädplanterad skiljeremsa samt cykelväg och gångväg. Fredsgatans anslutning mot Vasagatan stängs. En cirkulation föreslås i korsningen Kaplansgatan- Strandgatan-Tingsnäs vägen, större än den befintliga. Utfarter medges från Hamngatan och vid Mora hotells nuvarande utfart.

Många befintliga utfarter mot Strandgatan kommer att stängas. Utfart från Stranden 39:2 ska ske mot Kaplansgatan medan utfart från Stranden 39:1 ska ske mot Hamngatan. Utfart från Stranden 37:5 kan ske mot Moragatan. Utfarter från Stranden 17:4 och 17:6 ska ske mot Köpmannagatan och Moragatan. På någon enstaka plats mellan Köpmannagatan och Fridhemsgatan kan kantstenen sänkas för att medge infart med ambulans och brandbil då parkeringsgaraget på 17:4 inte medger tyngre fordon än 4 ton.

En cirkulation föreslås i korsningen Fridhemsgatan – Strandgatan.

### **Kollektivtrafik**

Resecentrum är nod för buss- och tågtrafiken i Mora. Tåg och bussar stannar även vid Morastrand. Hållplats för bussar planeras även söder om f.d. Mattssons järn. Busstur får uppföras på område för **CYKEL<sub>1</sub>** och **CYKEL<sub>2</sub>**.

### **Parkeringar**

#### ***Allmänna***

Parkeringen vid resecentrum kommer att minskas ner och behöver byggas om. I detaljplanen finns möjlighet till parkeringsgarage. Detta kommer att ligga i blickfånget för trafikanter på väg 45/70 och har därför fått bestämmelsen **f<sub>1</sub>**; bebyggelsen ska hålla hög arkitektonisk kvalitet och ska förhålla sig till omgivningen vad gäller uttryck, material och färgsättning.

Idag finns parkeringar mellan järnvägen och genomfarten på sträckan mellan Tingsnäs vägen och Köpmannagatan. Dessa kommer att byggas om.

Det finns möjlighet att uppföra parkeringsgarage på f.d. busstationstomten, se avsnitt Bebyggelse/Nyttillkommande bebyggelse.

#### ***Parkeringar till verksamheter och bostäder***

Parkering ska i första hand lösas på den egna fastigheten.

## Risker och störningar

### Buller

I arbetet med vägplanen har Trafikverket tagit fram en bullerutredning för att undersöka hur befintlig bebyggelse påverkas och föreslagit åtgärder, t.ex. fönsterbyte, för att förbättra ljudmiljön.

Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader utgör bedömningsgrund om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i plan- och bygglagen (2010:900) är uppfyllt. Under 2017 genomfördes ändringar i förordningen och nivåerna höjdes. Trots att detaljplanen påbörjades innan justeringarna har kommunen och länsstyrelsen gjort bedömningen att det är den justerade förordningens nivåer som ska gälla.

Enligt förordningen bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida:

- 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad och
- 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dB(A) maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter bör inte 65 dBA dygnsekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad överskridas.

Om 60 dB(A) (65 dB(A) om lägenheten är max 35 m<sup>2</sup>) ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad ändå överskrids bör:

- minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden,
- minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dB(A) maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

Om 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dB(A) maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.

Varje bostad bör ha tillgång till en uteplats eller balkong, gemensam eller privat, med god ljudmiljö i nära anslutning till bostaden. Balkonger och uteplatser bör normalt placeras på bostadens tysta sida. Om detta inte är möjligt så kan en acceptabel ljudmiljö ibland skapas till exempel med en genomtänkt planlösning, delvis inglasning eller ljudabsorberande yttskikt.

Finns det en uteplats som klarar riktvärdena så kan t.ex. en balkong på den bullriga sidan utgöra ett komplement. Helt inglasad balkong eller uteplats är inte att betrakta som en uteplats och accepteras normalt inte som metod för att uppnå riktvärdena.

#### **Bostäder, centrumverksamhet, kontor vid Moragatan – Fridhemsgatan - Stranden 17:8**

Utredningen visar att maxnivåerna vid fasad varierar mellan 50 dB(A) och 85 dB(A), det sista värdet på bottenplan mot Moragatan.

De ekvivalenta nivåerna vid alla fasaderna underskrider 65 dB(A) vilket innebär att små lägenheter, max 35 m<sup>2</sup>, kan anordnas i hela byggnaden. Därför införs bestämmelsen **m<sub>4</sub>**; Den ekvivalenta ljudnivån vid fasad ska inte överskrida 60 d(B)A för bostäder större än 35 m<sup>2</sup>. Om bostaden är högst 35 m<sup>2</sup> ska ekvivalent ljudnivå vid fasad inte överskrida 65 dB(A). Om det ekvivalenta riktvärdet överskrids ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där den ekvivalenta ljudnivån är max 55 dB(A) vid fasaden och den maximala ljudnivån 70 dB(A) inte överskrids mellan kl. 22.00 och kl. 06.00 vid fasaden. Detta innebär att det inte är möjligt att uppföra lägenheter större än 35 m<sup>2</sup> på våning 3 och 4, utan större lägenheter medges endast på våning 1 och 2.

För att få en godtagbar ljudnivå inomhus kan det komma att ställas särskilda krav på ytterväggar, uteluftdon och fönster. Innan startbesked för bostäder ges ska bullerplank vara uppfört (**a<sub>5</sub>**).

Riskutredningen visar att det är olämpligt att ha uteplats på gården, då människor inte bör vistas där mer än tillfälligt. Eftersom platsen ligger nära Siljan och Kajen bedöms det finnas bra platser för utevistelse nära bostaden. Gården kan användas som parkering.

#### **Kristinebergsgården**

Huset är befintligt och ingen ombyggnation planeras. Bullerutredningen visar att riktvärdena vid fasad klaras.

#### **Vibrationer**

Eftersom tillkommande bebyggelse ligger nära järnvägen kan det i bygglovet krävas en vibrationsutredning för att klarlägga grundläggningsmetod och hur byggnaden ska konstrueras för att Trafikverkets riktlinjer för vibrationer ska klaras.

#### **Transport av farligt gods**

Väg 45/70 är rekommenderad led för farligt gods och järnvägen mot Lomsmyren och Märback leder parallellt med vägen. Idag transporteras inget farligt gods på järnvägen men det ska inte uteslutas att järnvägen kan komma att användas för det i framtiden.

Enligt Länsstyrelsens policy *Farligt gods - riskhantering i fysisk planering* ska en riskanalys tas fram om detaljplanen avviker från minsta avstånd mot led för farligt gods, exempelvis om detaljplan upprättas för bostäder i fler än två plan, närmare än 150 m från en farligt gods led.

Kommunen har därför låtit ta fram en riskanalys för att klarlägga om det är möjligt och i så fall under vilka förutsättningar ny bebyggelse kan uppföras eller byggnaders användning kan ändras i närheten av genomfart 45/70 och järnvägen.

I länsstyrelsens policy anges för befintlig bebyggelse: *Här är det inte alltid möjligt att uppnå samma säkerhetsnivå som vid nyexploatering. Det viktiga är då att sträva efter att den nya detaljplanen ger minskade risker jämfört med det faktiska nuläget eller vad som är möjligt att göra utifrån en gällande plan.*

#### **Bostäder, centrumverksamhet, kontor vid Moragatan – Fridhemsgatan, Stranden 17:8**

Ny bebyggelse i upp till fyra våningar föreslås. Byggrätten får bestämmelsen **m<sub>1</sub>**, med innebörden att ytterväggar ska utföras med obrännbar fasad och lägst i brandteknisk klass EI60. Taktäckning ska vara obrännbar och entré ska finnas mot Moragatan. Friskluftsintag ska placeras högt upp i byggnaden och riktas bort från väg 45 och järnväg. Ventilationssystem i byggnaden ska kunna nödstoppas.

Om ventilationsbrandskydd utformas med fläkt-i-drift ska dock detta system ha prioritet över nödstoppfunktionen. Fönster bör utföras i lägst brandteknisk klass EI60, beroende på hur mark och fasad utformas. Dessa frågor får bevakas vidare i bygglovet.

P.g.a. risker med farligt gods är det inte lämpligt att de boende varaktigt uppehåller sig mellan huset och vägen. Därför har planbestämmelsen **m<sub>3</sub>** införts, att gården inte får utformas för att inbjuda till mer än tillfällig vistelse.

#### **Bildelshandel, kontor och bensinstation vid Vasagatan, Stranden 54:3, 54:4, 58:1 och 59:1**

Områdena är redan bebyggda men ifall ny- eller ombyggnation blir aktuell har byggrätterna fått bestämmelsen **m<sub>2</sub>** med innebörden att ytterväggar ska utföras med obrännbar fasad och lägst i brandteknisk klass EI60. Taktäckning ska vara obrännbar, entré ska finnas både mot norr och söder. Friskluftsintag ska placeras på översta våningsplanet eller på taket. Ventilationssystem i byggnaden ska kunna nödstoppas.

Om ventilationsbrandskydd utformas med fläkt-i-drift ska dock detta system ha prioritet över nödstoppfunktionen. Fönster bör utföras i lägst brandteknisk klass EI60, beroende på hur mark och fasad utformas. Dessa frågor får bevakas i bygglovet.

#### **Bensinstation**

Det finns bensinstationer i området. Dessa har fått bestämmelsen **C<sub>1</sub>GH<sub>1</sub>** med innebörden Centrum, dock endast café, butik och service eller Drivmedelsförsäljning eller Bilhandel. Med Drivmedelsförsäljning avses försäljning av drivmedel ska vara huvudanvändningen men service och handel i mindre omfattning som kompletterar användningen ingår också. Det kan till exempel handla om biltvätt eller försäljning av verktyg och dagligvaror.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) rekommenderar i *Handledning av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer* ett minsta avstånd om 25 meter mellan å ena sidan plats där människor vanligen vistas (bostäder, kontor, butik, gatukök, servering, busshållplats mm) och objekt med stor brandbelastning, verkstad eller annan lokal där gnistbildande verksamhet eller öppen eld förekommer och å andras sidan plats där bensincistern fylls på. MSB rekommenderar 18 meter mellan mätarskåp (pump) och plats där människor vanligen vistas. Som området ser ut idag uppfylls dessa avstånd. En bestämmelse, **m6**, om att det ska vara minst 25 meter mellan å ena sidan plats där människor vanligen vistas samt objekt med stor brandrisk och å andra sidan plats för påfyllning av cistern. Det ska vara minst 18 meter mellan å ena sidan plats där människor vanligen vistas samt objekt med stor brandrisk och å andra sidan mätarskåp/pump för brandfarliga eller explosiva gaser eller vätskor, har införts. Dessa avstånd är idag uppfyllda och innebär inga inskränkningar för befintlig verksamhet.

### **Brandkåren**

Brandkårens insattid är mindre än 20 minuter.

### **Översvämning**

Samtliga bebyggelseområden är belägna över högsta nivå för 100-årsflöde.

### **Förorenad mark**

I korsningen mellan Älvgatan och Vasagatan, där en cirkulation ska byggas, finns potentiellt förorenad mark. Även vid Mekonomen och OKQ8 är marken potentiellt förorenad. Dessa är oklassade.

Vid Fridhemsgatan finns ett område klassat som stor risk då det tidigare funnits en kemtvätt på platsen. Mellan Fridhemsgatan och Köpmannagatan finns flera förorenade områden (kemtvätt, bilvårdsanläggning och drivmedelsanläggning).

Mittmot f.d. Mattssons järn finns ett förorenat område med måttlig risk. Innan byggnation av väg, parkeringar mm påbörjas ska miljöundersökning göras för att klarlägga hur eventuella förorenade massor ska hanteras.

Det är även tänkt att bostäder ska uppföras på f.d. busstationstomten, som tillfälligt kan användas för parkering. Därför införs bestämmelsen **a4**, innan startbesked beviljas ska eventuella föroreningar ha åtgärdats.

Fram till 1973 användes vägtjära i samband med vägbeläggningar. Vägtjäran som framställdes av stenkolk innehåller polyaromatiska kolväten (PAH), av vilka en del är klassade som cancerframkallande. Vid arbeten med asfalt lagd före 1975 bör provtagning alltid ske. Asfalt under 70 ppm (parts per million, miljondelar) 16-PAH bedöms som fri från stenkoltjära men halter över 300 ppm klassas som farligt avfall och ska fhasas ut.

Trafikverket har genomfört en markteknisk undersökning där man även har undersökt asfalten. Man har då inte upptäckt någon tjärasfalt. Vid upptäckt av tjärasfalt ska Miljönämnden genast informeras. All hantering och återanvändning av tjärasfalt ska alltid föregås av en anmälan till Miljönämnden.

### **Vattenverksamhet**

Gång- och cykelporten under järnvägen, mellan Strandens skolområde och Tingsnäs, kan komma att hamna under grundvattenytan. Därför kan det krävas en permanent grundvattensänkning vilket är vattenverksamhet enligt 11 kap Miljöbalken. I det här fallet torde det röra sig om markavvattning. Ansökan om tillstånd till markavvattning prövas vanligtvis av länsstyrelsen

## Teknisk försörjning

### Vatten och spillvatten

Verksamhetsområde för vatten och spillvatten finns i tätorten. Det finns möjligheter att ansluta nytillkommande bebyggelse till de allmänna vatten- och spillvattennäten.

### Dagvatten

Med utgångspunkt i bl.a. kommunens VA-policy och som en åtgärd i VA-planen har ett *Dagvattenprogram* tagits fram. Programmet med kompletterande riktlinjer ger ramar och vägledning för en hållbar hantering av dagvatten i kommunen. Programmet ska användas vid planering och exploatering av nya områden samt vid förtätning och ombyggnation inom befintliga områden.

I programmet poängteras vikten av att en dagvattenutredning tidigt i processen klargör hur dagvatten ska hanteras, t.ex. fördröjas och renas, vem som ansvarar för fördröjningen och hur recipienten klassas.

I planområdet kommer Siljan att bli recipient och sjön har måttlig ekologisk status och kemisk status uppnår inte god. Inga kända problem med övergödning, miljögifter, eller försurning kan påvisas men det finns förändrade habitat genom fysisk påverkan.

### Väg

I riktlinjerna påpekas att hårt trafikerade gator och vägar förorenar dagvatten med tungmetaller, oljerester, däckpartiklar med mera och att det därför är av största vikt att dagvatten från hårt trafikerade ytor genomgår någon typ av rening innan vattnet släpps ut i recipienten. Dagvatten från vägar som har fler än 8000 fordon/dygn ska genomgå rening innan det släpps till recipient. Även för gator och parkeringsplatser med lägre trafikintensitet är utformningen viktig för utgående dagvattenkvalitet och för fördröjning.

Fördröjning och rening kan med fördel ske i ett och samma system såsom svackdike eller damm. Om det inte är möjligt att omhänderta dagvattnet nära källan ska det fördröjas och vid behov renas på annan lämplig plats. Dammar och diken för dagvatten från vägar med hög trafikintensitet ska ha avstängningsanordningar för att hindra att miljöfarliga ämnen når recipienten vid eventuella olyckor.

I vägområdet finns områden med bestämmelsen **plantering**. Dessa är avsedda att kunna användas för fördröjning och eventuellt även rening av dagvatten. Även på området **TORG** vid resecentrum ska det finnas möjlighet till fördröjning av dagvatten. **PARK**-områdena längs vägen ska även kunna användas för dagvattenhantering.

### Bebyggelse

Dagvatten från en-, två- eller flerbostadshus ska i första hand fördröjas genom lokalt omhändertagande och fördröjning nära källan. En väl genomarbetad planering av dagvattenhanteringen är en förutsättning för att undvika problem med översvämningar och fuktskador. Planeringen ska inkludera hur vatten avleds utan att skada bebyggelse vid kraftiga regn. Då krävs att mark och hus höjdsätts så att vattnet rinner åt rätt håll.

Man kan reducera dagvattenmängder genom att inte göra alla markytor täta av asfalt eller plattor, utan låta gräs, växter och genomsläppliga beläggningar filtrera och fördröja dagvatten.

### Avfall

Hushållsavfall ska hanteras enligt kommunens avfallsföreskrifter.

Det finns en återvinningsstation (ÅVS) på Stationsvägen och den behöver flyttas, förslagsvis mot nordost, till område betecknat **E<sub>3</sub>**.

Återvinningscentral finns i Örjastäppan på ett avstånd om ca 5 km fågelvägen. Företag och andra verksamheter har möjlighet att avlämna mindre mängd sorterat verksamhetsavfall vid Suez återvinningscentral i Kråkberg.



## **Värme**

Fjärrvärmenätet är utbyggt i tätorten.

## **EI**

Det finns flera transformatorer och elledningar som behöver flyttas. Nya områden transformatorer har lagts ut i plankartan, **E1**.

## **Bredband**

Det finns möjlighet att ansluta ny bebyggelse till stadsnätet.

## **Genomförandefrågor**

### **Planekonomi**

Kommunen bekostar upprättande av detaljplan.

### **Avtal mellan kommunen och Trafikverket**

Kommunen och Trafikverket har tecknat avtal om medfinansiering och samverkan om genomfarten, där det regleras vilken part som ansvarar för de olika delprojekten.

### **Tidplan**

Detaljplanen sänds ut för samråd under sommaren 2017 och kan sändas ut för granskning under hösten 2017. Antagande kan ske vintern 2017-2018.

### **Genomförandetid**

Genomförandetiden slutar den 31 december 2027.

### **Huvudmannaskap**

Kommunen är huvudman för allmän plats.

### **Vägrätt**

Det finns idag vägrätt för väg 45/70 genom Mora och denna kommer att behöva ändras. Vägrätt innebär att Trafikverket har rätt att använda marken inom vägområdet. Vägrätten ger även rätt att avverka och ta ut jord- och bergmassor inom vägområdet. Trafikverket kan även ge någon annan rätt att till exempel lägga ned ledningar inom vägområdet. Vägrätten uppkommer när vägens sträckning över fastigheten märks ut och arbetet påbörjas. Vägrätten, i sig, innebär inte att fastighetsgränserna ändras.

För att de vägplaner som Trafikverket upprättar för genomfarten ska kunna fastställas får de inte strida mot gällande detaljplan.

### **Markinlösen**

Enligt 6 kap 13 § Plan- och bygglagen (2010:900) har kommunen rätt att lösa in mark för allmän plats som kommunen ska vara huvudman för. Kommunen ska lösa marken trots att det är Trafikverket som är väghållare, enligt 7 § Väglagen (1971:948). Trafikverket ska ersätta kommunens kostnader för markinlösen med avdrag för förvaltningskostnader i enlighet med 70 § Väglagen.

När kommunen använder sig av sin lösenrätt ska ersättningen till fastighetsägarna bestämmas enligt expropriationslagen (1972:719). Detta innebär att ersättning ska betalas för fastighetens marknadsvärde och för eventuella övriga ekonomiska skador som fastighetsägaren drabbas av till följd av att marken löses in.

### **Fastighetskonsekvenser**

Nedan redovisas framförallt hur fastigheter som idag är planlagda för kvartersändamål påverkas av detaljplanens genomförande (genom inlösen) men även hur mark som idag är planlagd som allmän plats ska överföras till kvartersmark.

Fastigheter för transformatorstationer, återvinningsstation o dyl. kan bildas men det behandlas inte nedan. Här åskådliggörs vilken mark som överförs mellan kvartersmark och allmän plats. Se även bilagd karta.

#### **Stranden 17:8**

Fastigheten ägs av kommunen och är idag planlagd som bussterminal. I planförslaget medges bostäder, centrumverksamhet, kontor eller parkering på den nordvästra delen av fastigheten medan den södra delen, ca 669 m<sup>2</sup>, planläggs för vägändamål.

Då infarten till intilliggande fastighet, Stranden 17:6, behöver flyttas ska infart till denna möjliggöras över norra delen av Stranden 17:8, och en remsa i norr, ca 220 m<sup>2</sup>, föreslås bli gata. Därför behöver den transformatorstationen som står på fastigheten flyttas något mot sydväst, se mer under *Ledningsrätter*.

#### **Stranden 17:7**

Fastigheten ägs av Heureka Dalarna AB och är planlagd för kontorsändamål. Den södra delen av fastigheten, ca 373 m<sup>2</sup>, planläggs för vägändamål (cirkulation) och avses lösas in av kommunen.

#### **Stranden 17:4 och Stranden 17:6**

Fastigheterna gränsar till detaljplaneområdet. Nuvarande utfarter mot Strandgatan stängs men utfart möjliggörs mot Köpmannagatan och mot ny gata mot Moragatan.

#### **Stranden 37:4**

Fastigheten ägs av en privatperson och är planlagd för handel. En del av fastigheten, ca 217 m<sup>2</sup>, längs Strandgatan, planläggs för gång- och cykelväg och avses lösas in av kommunen.

#### **Stranden 37:5**

Fastigheten ägs av Morabo förvaltning i Mora AB och är planlagd för handel och bostäder. En del av fastigheten, ca 236 m<sup>2</sup>, längs Strandgatan, planläggs för gång- och cykelväg och väg och avses lösas in av kommunen. Utfart ska ske mot Moragatan.

#### **Stranden 37:7**

Fastigheten ägs av Dalastranden AB och är planlagd för handel. En del av fastigheten, ca 149 m<sup>2</sup>, längs Strandgatan, planläggs för gång- och cykelväg och väg och avses lösas in av kommunen.

#### **Stranden 37:3**

Fastigheten ägs av Aktiebolaget Grundstenen och är planlagd för handel. En del av fastigheten, ca 171 m<sup>2</sup>, längs Strandgatan, planläggs för gång- och cykelväg och avses lösas in av kommunen.

#### **Stranden 39:1**

Fastigheten ägs av Fastighetsbolaget Nils Skoglund AB och är planlagd för kontor. En del av fastigheten, ca 101 m<sup>2</sup>, längs Strandgatan planläggs för gång- och cykelväg och avses lösas in av kommunen. Utfart ska ske mot Hamngatan.

#### **Stranden 39:2**

Fastigheten ägs av Mora jordägares samfällighetsförening och är planlagd för kontor. En del av fastigheten, ca 75 m<sup>2</sup>, längs Strandgatan och Kaplansgatan, planläggs för gång- och cykelväg och avses lösas in av kommunen. Utfart ska ske mot Kaplansgatan.

#### **Stranden 49:3**

Fastigheten ägs av en privatperson och är planlagd för handel. En del av fastigheten, 62 m<sup>2</sup>, mot Kaplansgatan-Strandgatan, planläggs för gång- och cykelväg och avses lösas in av kommunen.

### **Stranden 3:1 och 3:2**

Fastigheterna ägs av Trafikverket och är planlagda för järnvägstrafik. En del av fastigheterna, sammanlagt 413 m<sup>2</sup>, ianspråkats för gång- och cykelbana och väg och ska lösas in av kommunen.

### **Stranden 51:2**

Fastigheten ägs av kommunen och är planlagd för allmänt ändamål. En del av fastigheten, ca 4713 m<sup>2</sup>, mot den tillkommande rondellen i korsningen Vasagatan/Älvgatan och mot Vasagatan ianspråkats för väg och gång- och cykelväg.

### **Stranden 54:2**

Fastigheten ägs av Setskog Eiendom AS och är idag planlagd för handel. En del av fastigheten, 429 m<sup>2</sup>, mot den tillkommande gång- och cykelporten under väg 45/70 och gång- och cykelväg mot resecentrum, ianspråkats för väg och gång- och cykelväg och avses lösas in av kommunen. Ett område i norr mot Vasagatan, ca 68 m<sup>2</sup>, kan däremot läggas till fastigheten.

### **Stranden 54:1**

Fastigheten ägs av Brf Hadi nr 3 och är idag planlagd för bostäder och handel. En del av fastigheten, ca 83 m<sup>2</sup>, mot Vasagatan ianspråkats för väg och avses lösas in av kommunen.

### **Stranden 54:5**

Fastigheten ägs av kommunen och är idag planlagd för allmänt ändamål. En del av fastigheten, ca 704 m<sup>2</sup>, mot Vasagatan kommer att ianspråkats för väg.

### **Stranden 54:3**

Fastigheten ägs av privatpersoner och är idag planlagd för handel. I planförslaget medges centrumverksamhet, bilhandel eller kontor. En del av fastigheten, ca 320 m<sup>2</sup>, mot Vasagatan ianspråkats för väg och ska lösas in av kommunen.

### **Stranden 54:4**

Fastigheten ägs av St1 Sverige AB och är idag planlagd för bensinförsäljning och bilserviceändamål. I planförslaget medges centrumverksamhet, bilhandel och drivmedelsförsäljning. En del av fastigheten, ca 613 m<sup>2</sup>, mot Vasagatan ianspråkats för väg och ska lösas in av kommunen. Däremot kan ett område i sydost, ca 273 m<sup>2</sup>, läggas till fastigheten.

### **Stranden 62:2**

Fastigheten ägs av Morastrand AB och är idag planlagd för bostäder och handel förutom en remsa i söder som i gällande plan är allmän plats. Planförslaget omfattar en remsa av fastigheten närmast Vasagatan. En del av fastigheten, ca 355 m<sup>2</sup>, mot Vasagatan ianspråkats för väg och ska lösas in av kommunen. Marken är redan idag planlagd för allmänt ändamål.

### **Stranden 63:8**

Fastigheten ägs av Kristinebergs vandrarhem AB och är planlagd för bostäder. En del av fastigheten, ca 331 m<sup>2</sup>, mot Vasagatan ianspråkats för gång- och cykelväg och ska lösas in av kommunen.

### **Stranden 2:45**

Fastigheten ägs av Dalatrafik Service AB och är planlagd för bussangöring. En del av fastigheten, ca 272 m<sup>2</sup>, vid resecentrum ianspråkats för gata och ska lösas in av kommunen.

### **Stranden 58:1**

Fastigheten ägs av Peo Jansson fastighets AB och är idag planlagd för bilservice och handel. I planförslaget medges centrumverksamhet, bilhandel och drivmedelsförsäljning. En del av fastigheten, ca 10 m<sup>2</sup>, mot Vasagatan ianspråkats för väg och ska lösas in av kommunen. Däremot kan mark, ca 1562 m<sup>2</sup> runt fastigheten läggas till fastigheten.

### **Stranden 59:1**

Fastigheten ägs av OK Q8 och är idag planlagd för bilservice och handel. I planförslaget medges centrumverksamhet, bilhandel och drivmedelsförsäljning. En del av fastigheten, ca 359 m<sup>2</sup>, mot öster ianspråkats för gång- och cykelväg och ska lösas in av kommunen.

## Ledningsrätter

Det finns flera ledningsrätter inom planområdet; för jordkablar och transformatorer, för VA-ledningar, för fjärrvärme och telekabel. U-områden läggs ut för VA-ledningar och större elledningar i kvarterersmark och E-områden för transformatorer och dylikt. Dessa är i huvudsak belägna på kommunal mark.

Ledningsrätterna för VA-ledningarna, 2062-2370.1 samt 2062-3418.1, bedöms kunna ligga kvar i befintlig sträckning. Det kan behövas en ledningsrätt för en omledning i området kring gång- och cykelpport vid f.d. Strandens skolområde.

Ledningsrätter för starkström kan behöva ombildas. Exempelvis planeras infarterna från Strandgatan på sträckan mellan Köpmannagatan och Fridhemsgatan att flyttas till infart från Moragatan, där ledningsrätt 2062-1075.1 ligger, vilken inte berörs, men en transformator, 2034-1149.1, kommer att behöva flyttas något söderut. Även transformatorn vid Mekonomen, vilken hamnar i körbanan, behöver flyttas, förslagsvis söderut, till område E<sub>1</sub>. Denna verkar inte omfattas av ledningsrätt men en äldre ledningsrätt, 2062.1373.1 för starkström, leder under nuvarande resecentrum-byggnaden och bör ombildas.

Ledningsrätt för fjärrvärme, 2062-532.1, som i huvudsak leder längs Älvgatan och Moragatan och strax väster om Noretbron, bedöms inte påverkas av projektet.

Mellan resecentrum och Broåkern finns en ledningsrätt för jordförlagd telekabel, 20-1985/1030.1, för Trafikverkets räkning som bedöms kunna ligga kvar.

Hur ledningsrätter ska flyttas framgår inte i karta eftersom det ännu inte är klarlagt hur ledningarna bäst förläggs och bör lösas senare i processen.

Kostnader för flytt av ledningar inom befintligt vägområdet ska bekostas av ledningsägaren och kostnad för flytt inom nytt vägområde ska bekostas av Trafikverket.

## Servitut

Servitut för utfart för Stranden 17:6 över antingen Stranden 17:4 eller 17:7, i det nordvästra hörnet mot GATA[P], kan behöva bildas.

E.On Värme Sverige AB har servitutsavtal för fjärrvärmeledningar vilket belastar ett antal av kommunens fastigheter, bl.a. Stranden 2:2 i en sträckning tvärs Älvgatan och Vasagatan. Detta bedöms inte påverkas av planförslaget.

Det finns ett servitut, 2062-2068.1, där Stranden 37:7, Trädgårdsvillan har rätt att använda ett område över Stranden 37:3, Mora hotell för utfart. Servitutet ligger över hotellets parkering och leder från Stranden 37:7 till Hamngatan. Det bedöms inte påverkas av förslaget.

I detaljplanen finns x- och z-områden som är reserivat för att kommunen ska kunna få servitut över annans fastighet för gång- och cykelväg (x) respektive körbar överfart (z). Dessa är redan utbyggda och kommer att fortsätta att skötas som idag.

Områden för gc-port under väg och järnväg (t<sub>1</sub>) finns på ett par platser. Om behov uppstår bör servitut kunna bildas för dessa.

## Arrenden och nyttjanderättsavtal

Det finns flera olika arrenden och nyttjanderättsavtal inom planområdet:

Kristinebergsgården är utarrenderad till innehavaren av det närbelägna Hotell Kung Gösta för konferensverksamhet (ny 8 i fastighetsförteckningen/registerkartan). Detta bedöms inte påverkas av detaljplanen.

Strandens skolområde (ny 6) samt området mellan målet och skolområdet (ny 4) är utarrenderat till Vasaloppsföreningen Sälen Mora under arrangemangen, nu förlängt fram till 2018-02-15. Detta bedöms påverkas endast i mindre del längs med Vasagatan men avtalet kan behöva skrivas om med anledning av vägplan och detaljplan.

Vid resecentrum arrenderar kommunen ut en mindre yta för teknikbod och torn till mobiloperatör (ny 9). Denna kan finnas kvar.

Förpacknings- och tidningsinsamlingen (FTI) har ett nyttjanderättsavtal (ny 10) med kommunen om ett område vid järnvägen, söder om Mekonomen. Detta område kommer att ianspråk- tas för gc-väg och väg. En ny plats för ÅVS föreslås mot nordost, E<sub>3</sub>.

Vid parkeringar mellan Strandgatan och järnvägen arrenderar kommunen ut ett mindre om- råde för laddning av elbilar (ny 3). Detta kan finnas kvar med det nya planförslaget.

Det finns ett avtal om markupplåtelse, ny 18, där kommunen har rätt att ha optokabel tvärs Strandgatan och under järnvägen mot Lomsmyren/Märbäck ner mot Kajen. Detta påverkas inte.

Kommunen har även ett nyttjanderättsavtal med fastighetsägarna till Stranden 37:5 (ny 1) samt 37:7 (ny 2) för utrymme för bussficka vid Strandgatan. I och med ombyggnaden av genomfar- ten kommer den mark som behövs för vägen att lösas in av kommunen och avtalet blir över- flödigt.

Det finns även ett avtal (ny 11) där kommunen har rätt att ha optokabel i vägmark mellan Mora Utbildningscentrum (vid Broåkern) och Noretrondellen, i väg 45/70. Detta bedöms inte påverkas.

Kommunen har ett nyttjanderättsavtal för gång- och cykelväg över fastigheten Stranden 62:2, längs med Vasagatan (ny 7). Området är planlagt som allmän plats och i planförslaget är om- rådet avsett för vägändamål och ska lösas in av kommunen. Avtalet blir därmed överflödigt.

Zornsamlingarna har ett nyttjanderättsavtal för informationstavla vid Gustav Vasa-statyn (ny 5).

## **Medverkande tjänstemän**

Detaljplanen har tagits fram av planarkitekt Andrea Andersson i samarbete med planchef Håkan Persson och tjänstemän från andra förvaltningar.

Stadsbyggnadsförvaltningen Mora Orsa

Håkan Persson  
Planchef