



## Anonymiserad version

Fördjupad översiktsplan för

### Mora tätort

med utsikt mot 2030, Mora kommun, Dalarnas län

---

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

maj 2021

---

### Hur samrådet har bedrivits

Förslaget till fördjupad översiktsplan för tätorten handläggs enligt 3 kap Plan- och bygglagen (2010:900). Förslaget godkändes för samråd den 14 februari 2017 av Kommunstyrelsen § 15 och sändes ut för samråd från den 24 februari till den 31 maj 2017. Handlingarna ställdes ut på Stadsbyggnadsförvaltningen, i Kommunhusets reception och på Mora bibliotek och har funnits tillgängliga på kommunens hemsida. Annons infördes i Mora tidningen, Dala Demokraten och Falu Kuriren den 24 februari och i Masen den 1 mars 2017. Den 9 maj 2017 hölls ett allmänt möte på Mora Parken.

Remissinstanser samt boende och fastighetsägare i kommunen har givits möjligheter att lämna synpunkter på planärendet. Efter förfrågningar medgavs förlängd samrådstid för några remissinstanser och enskilda.

### Den fördjupade översiktsplanens möjligheter och begränsningar

Den fördjupade översiktsplanen har en bred ansats men syftar främst till att redogöra för kommunens framtida mark- och vattenanvändning. Den är viktig som ett övergripande planeringsinstrument och underlag för kommunen men många frågor måste lösas i senare skeden. En del synpunkter som framförts är väsentliga men berör aspekter som inte kan behandlas i en fördjupad översiktsplan. Det fortsatta arbetet som krävs efter den fördjupade översiktsplanens antagande beskrivs närmare i planens genomförandedel som har utvecklats efter samrådet.

### Sammanfattning

Yttranden och synpunkter som kom in i samrådet och den utveckling i kommunen som har skett sedan samrådshandlingen togs fram har lett till ett antal förändringar av olika omfattning. Enskilda synpunkter finns bemötta från sida 5 och framåt. Nedan följer en översiktlig sammanfattning över större förändringar som gjorts efter samrådet.

- Genomförandedelen har utvecklats för att bättre beskriva det fortsatta arbetet som krävs för att genomföra den fördjupade översiktsplanens intentioner och nå de visioner planen presenterar.

- Den fördjupade översiktsplanen har efter samrådet ändrats så att inga specifika platser för högre hus pekas ut. Frågan om högre bebyggelse är komplex och avsnittet *Bebyggelse* har utökats med information i frågan och kompletterats med en ny riktlinje för planering av högre bebyggelse.
- Avsnittet *Arkitektur* har utvecklats med nya riktlinjer kopplat till behov av strategier för arkitekturfrågor för att uppnå en hållbar utveckling av den byggda miljön i Mora.
- Avsnittet *Kulturmiljö* har utvecklats för att bättre beskriva Moras kulturmiljöers värde och det arbete som krävs för att värna och utveckla dem.
- Efter samrådet har hela avsnittet om jordbruksmark utvecklats för att beskriva komplexiteten i frågor kopplat till jordbruksmark. Jordbruksmarken som redovisas i den fördjupade översiktsplanen hämtas nu från Jordbruksverkets blockdata för åren 2010–2020. Blockdatan ger en bild av utbredningen av jordbruksmark inom tätorten idag men är inte ett komplett underlag. Detta beskrivs mer ingående under avsnittet som berör jordbruksmark. Med anledning av jordbruksmarksfrågans komplexitet och dagens osäkra rättsläge har kommunen valt att ta bort de områden på privata och kommunala fastigheter som överlagrar jordbruksmark och i samrådet pekats ut som möjliga för utveckling av bostäder.
- Bostäder som illustrerats på Kajenområdet och Sanda har utgått efter samrådet.
- Efter samrådet har ett antal områden pekats ut som utvecklingsområden. Det är områden där planeringen inte kommit så långt och det inte är givet vilken omfattning eller inriktning utvecklingen ska ta men stora möjligheter till utveckling har bedömts finnas på grund av exempelvis läget. Strandens skolområde, Sanda, gamla brandstationen, en del av Tuvan/Sandängarna och gamla skolan/tidigare AMU på Öna benämns efter samrådet som utvecklingsområden och deras inriktningar beskrivs mer ingående under respektive delområde.
- Strandens skolområde har efter samrådet ändrats från evenemangsområde/torg till ett utvecklingsområde för bland annat 7–9 skola, lokaler för kultur- och idrottsverksamheter och kontorslokaler i enlighet med kommunstyrelsens inriktningsbeslut från hösten 2020.
- Ett område i den norra delen av Åmåsång har pekats ut för bostäder i enlighet med gällande planprogram.
- Planområdet har efter samrådet utökats med ett område vid Moraklockan väster om Färnäs då det har funnits behov av att strukturera området och hantera frågor kring avstånd och utformning mot väg 70 och riksintresset för kulturmiljövård i Färnäs.
- Kartorna har av tekniska skäl ritats om i ny programvara och översyn av kartmaterialet har gjorts för att öka tydligheten.
- Generella redaktionella ändringar och kompletteringar som förbättrar läsbarhet och tydlighet har gjorts. Efter samrådet har exempelvis riktlinjerna för olika delområden presenterats på egna sidor för att öka läsbarheten och fler hänvisningar mellan olika avsnitt har gjorts för att koppla ihop informationen. Det har även gjorts en översyn av inaktuella fakta och statistik.

## **Inkomna yttranden under samrådstiden**

### **Statliga yttranden**

- S.1 Länsstyrelsen Dalarnas län, den 2 juni 2017
- S.2 SMHI, den 27 april 2017
- S.3 Försvarsmakten, den 2 maj 2017
- S.4 Trafikverket, den 8 maj 2017
- S.5 Svenska Kraftnät, den 16 maj 2017
- S.6 Dalarnas museum, den 24 maj 2017
- S.7 Lantmäteriet, den 30 maj 2017

### **Yttranden från grannkommuner**

- S.8 Leksands kommun, den 21 april 2017
- S.9 Malung-Sälens kommun, den 5 juni 2017
- S.10 Orsa kommun, den 15 juni 2017

### **Kommunala yttranden**

- S.11 Kulturnämnden, den 27 april 2017
- S.12 Mora Orsa miljönämnd, den 2 maj 2017
- S.13 Nodava, VA, den 31 maj 2017
- S.14 Nodava, avfall, den 1 juni 2017

### **Yttranden från företag, föreningar, organisationer o. dyl.**

- S.15 TeliaSonera Skanova Access AB, den 2 maj 2017
- S.16 Moravänstern, den 22 maj 2017
- S.17 Landstinget Dalarna, den 23 maj 2017
- S.18 Mora hembygdslag, den 24 maj 2017
- S.19 Mora jordägare, den 28 maj 2017
- S.20 ABF Studiecirklar, den 29 maj 2017
- S.21 Föreningen Flottningsbåtar i Siljan, den 29 maj 2017
- S.22 Inlandsbanan AB, den 29 maj 2017
- S.23 SRF Ovansiljan, den 29 maj 2017
- S.24 IFK Mora Idrottsallians, den 30 maj 2017
- S.25 PRO Mora, den 30 maj 2017
- S.26 Mora Ungdomsråd, den 20 maj 2017
- S.27 Kristdemokraterna Mora, den 31 maj 2017
- S.28 Naturskyddsföreningen Mora, den 31 maj 2017
- S.29 Socialdemokraterna i Mora, den 31 maj 2017
- S.30 Mora Köpstad, den 1 juni 2017
- S.31 Näsuddsvägens vägförening, den 9 juni 2017

### **Yttranden från enskilda**

- S.32 NN, den 2 mars 2017
- S.33 NN, den 3 mars 2017
- S.34 NN, den 7 mars 2017
- S.35 NN, den 12 mars 2017
- S.36 NN, den 13 april 2017
- S.37 NN, den 19 april 2017
- S.38 NN, den 20 april 2017
- S.39 NN, den 25 april 2017
- S.40 NN, den 28 april 2017
- S.41 NN, den 28 april 2017
- S.42 NN, den 29 april 2017
- S.43 NN, den 8 maj 2017
- S.44 Synpunkt 1 samrådsmöte, den 9 maj 2017

- S.45 Synpunkt 2 samrådsmöte, den 9 maj 2017
- S.46 Synpunkt 3 samrådsmöte, den 9 maj 2017
- S.47 Synpunkt 4 samrådsmöte, den 9 maj 2017
- S.48 Synpunkt 5 samrådsmöte, den 9 maj 2017
- S.49 Synpunkt 6 samrådsmöte, den 9 maj 2017
- S.50 Synpunkt 7 samrådsmöte, den 9 maj 2017
- S.51 Synpunkt 8 samrådsmöte, NN, den 9 maj 2017
- S.52 Synpunkt 9 samrådsmöte, NN, den 9 maj 2017
- S.53 Synpunkt 10 samrådsmöte, NN, den 9 maj 2017
- S.54 NN, den 11 maj 2017
- S.55 NN, den 12 maj 2017
- S.56 NN, den 15 maj 2017
- S.57 NN, den 17 maj 2017
- S.58 NN och NN, den 17 maj 2017
- S.59 NN, den 17 maj 2017
- S.60 NN, den 22 maj 2017
- S.61 NN, den 26 maj 2017
- S.62 NN, den 27 maj 2017
- S.63 NN, den 28 maj 2017
- S.64 NN, den 28 maj 2017
- S.65 NN, den 29 maj 2017
- S.66 NN, den 29 maj 2017
- S.67 NN, den 29 maj 2017
- S.68 NN, den 29 maj 2017
- S.69 NN, den 29 maj 2017
- S.70 NN, den 29 maj 2017
- S.71 NN, den 29 maj 2017
- S.72 NN, den 29 maj 2017
- S.73 NN, den 30 maj 2017
- S.74 NN, den 30 maj 2017
- S.75 NN, den 30 maj 2017
- S.76 NN och NN, den 30 maj 2017
- S.77 NN, den 31 maj 2017
- S.78 NN, den 31 maj 2017
- S.79 NN, den 31 maj 2017
- S.80 NN och NN, den 31 maj 2017
- S.81 NN och NN, den 31 maj 2017
- S.82 NN, 31 maj 2017
- S.83 NN och NN, den 31 maj 2017
- S.84 NN, den 31 maj 2017
- S.85 NN, synpunkt 1, den 31 maj 2017
- S.86 NN, synpunkt 2, den 31 maj 2017
- S.87 NN, m.fl., den 31 maj 2017
- S.88 NN, den 31 maj 2017
- S.89 NN, den 31 maj 2017
- S.90 NN, NN, NN, NN och NN, den 31 maj 2017
- S.91 NN, den 31 maj 2017
- S.92 NN, den 31 maj 2017
- S.93 NN och NN, den 31 maj 2017
- S.94 NN, den 31 maj 2017
- S.95 NN, den 31 maj 2017
- S.96 NN, den 1 juni 2017

S.97 NN, den 8 juni 2017

S.98 NN, NN, NN och NN, den 15 juni 2017

S.99 NN, den 19 juni 2017

S.100 NN, den 16 oktober 2017

## Sammanfattning och kommentarer till inkomna synpunkter

Nedan återges och kommenteras inkomna synpunkter. Handskrivna yttranden har tolkats och skrivits in digitalt och i denna version anonymiserats. De skriftliga yttrandena är diarieförda och finns i sin helhet på Stadsbyggnadsförvaltningen Mora Orsas planavdelning.

### Statliga yttranden

#### S.1 Länsstyrelsen Dalarna

”Länsstyrelsen har för samråd enligt plan och bygglagen (PBL) 3 kap 9 § mottagit rubricerad fördjupad översiktsplan. Berörda statliga myndigheter har givits möjlighet att lämna synpunkter i ärendet.

#### *Övergripande synpunkter*

Fördjupningen av översiktsplanen för Mora tätort är ett ambitiöst och mycket väl genomfört arbete. Planen är tydlig och informativ.

#### *Länsstyrelsens särskilda granskning*

##### *Hälsa och säkerhet*

Riktlinjer för industri och verksamheter (sid 133) behöver kompletteras. Riktlinjerna anger behov av skyddsavstånd vid nyetablering av industri intill befintliga bostadsområden. Det bör förtydligas att detta gäller också etablering av nya bostäder intill befintliga eller planerade industriområden med miljöstörande verksamhet. Syftet är dels att ta hänsyn till risker för människors hälsa och säkerhet, möjligheterna att förebygga miljöskador och risken för olyckor och dels för att skydda miljöstörande industriers möjlighet att verka och utvecklas. Det behöver förtydligas i planen om kommunen vill medge industrier med kemikaliehantering eller annan industri med stor miljöpåverkan och i så fall var. Det behöver även förtydligas i planen vilka störningar till omgivningen som avses medges inom det nya industriområdet norr om Noret Heden. Områden för industri och verksamheter bör också kunna återfinnas på delområdeskartorna.

Under riktlinjer för översvämning (sid 146) anges att de flesta verksamheter kan lokaliseras under högsta beräknade flöde. Det behöver framgå att en översiktlig bedömning av lämplighet utifrån platsens förutsättningar och tilltänkt markanvändning alltid bör göras vid planläggning och byggande under högsta beräknade flöde.

Planen behöver kompletteras med riktlinjer för ras och skred där det framgår att geotekniska säkerhetsfrågor alltid ska klargöras vid framtida detaljplanläggning samt bygglov utanför detaljplanlagt område då stabilitetsproblem kan förekomma även på andra platser än utpekade riskområden (sid 147). En inledande riskbedömning utifrån topografi, jordartsförhållanden och andra kartunderlag kan göras.

Räddningstjänstfrågor såsom t.ex. framkomlighet bör behandlas i översiktsplanen. Förekommer bebyggelse där extra uppmärksamhet på brandrisken krävs, exempelvis kulturhistorisk värdefull bebyggelse så bör också det behandlas i planen.

##### *Riksintresse totalförsvaret*

Riksintresset för totalförsvarets militära del (3 kap 9 § andra stycket miljöbalken MB) kan i vissa fall redovisas öppet i översiktsplanen, i andra fall inte av sekretessskäl. De som inte redovisas öppet har oftast koppling till spanings-, och kommunikations- och underrättelsesystem.

I Mora kommun finns inga riksintressen som kan redovisas öppet. Inom kommunen kan de riksintressen som inte redovisas öppet framför allt påverkas av uppförandet av höga byggnadsobjekt så som master och vindkraftverk. Därför bör Försvarsmakten kontaktas i tidigt skede i sådana plan- och bygglovsärenden. Hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 meter utanför, och högre än 45 meter inom, sammanhållen bebyggelse. Det innebär att alla ärenden avseende höga objekt måste skickas på remiss till Försvarsmakten för att tillgodose riksintresset vilket behöver framgå av planen.

#### *Riksintressen kulturmiljövård*

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att innehållet och omfattningen av riksintresse för kulturmiljövård i centrala delen av Mora tätort behöver klaras ut inom ramen för översiktsplanprocessen.

Vad gäller riksintressen för kulturmiljövård i övrigt inom planområdet berörs endast mindre delar av riksintresseområdena Orsasjön och Färnäs av planförslaget och återfinns inom delområdena Noret respektive Noret norra.

För Orsasjön anges riktlinjer för hur riksintresset ska tillgodoses, bl a genom anpassning av nytillkommande och angränsande bebyggelse.

Angående Färnäs har från länsstyrelsen framförts synpunkter i samråd inför detaljplan (Färnäs handelsområde) vilka syftar till att säkerställa naturmark mellan nytillkommande handelsområde och odlingsmark tillhörande byn Färnäs.

#### *Strandskydd*

Många av de nya föreslagna områdena för bostäder ligger inom strandskyddat område. Strandskyddet kan upphävas i detaljplan eller genom dispens om det finns särskilda skäl. Länsstyrelsen kan inte ta ställning till om det är möjligt att upphäva strandskyddet eller ge dispens från strandskyddslagstiftningen samband med översiktsplanprocessen enligt gällande lagstiftning.

Länsstyrelsen Dalarna inte gör samma bedömning, när det gäller länsstyrelsens möjlighet att upphäva strandskyddet vid små vattendrag inom område som omfattas av riksintresse (RI) för friluftsliv eller naturvård, som beskrivs på sid 50 under rubriken Små vattendrag. Länsstyrelsen gör bedömningen att denna generella slutsats inte är rimlig med hänsyn till att RI-områdena i Dalarna kan vara mycket omfattande. Vid länsstyrelsens handläggning av ärenden inom dessa RI-områden kommer dock grunden för riksintresset att beaktas.

#### *Miljö kvalitetsnormer*

Det behöver förtydligas i planen om den utveckling som planen medger innebär att statusklassningen av vattendragen (sid 253) kommer att påverkas i kapitlet om miljö kvalitetsnormer.

Upplysningsvis kan nämnas att det finns en miljö kvalitetsnorm för buller men den gäller bara för kommuner som har minst 100.000 invånare. Miljö kvalitetsnorm för buller gäller alltså inte i Dalarna.

#### ***Länsstyrelsens övriga synpunkter***

##### *Kulturmiljö*

I planförslaget (s. 63) pekas några platser ut lämpliga för uppförande av höga hus. När det gäller de två föreslagna högre byggnaderna dels vid Zorns gammalgård och dels vid Tingsnäs vore det positivt om visuell påverkan på horisontlinjen och hur dessa höga hus kan komma att se ut i förhållande till befintlig bebyggelse kunde illustreras i planen.

Den föreslagna högre byggnaden i närhet till Zorns gammalgård kan möjligen komma att påverka miljön negativt. Visuellt påverkan på Zorns gammalgård kan behöva utredas särskilt.

#### *Jordbruksmark*

Under rubriken "Bevara tätortsnära natur, stränder och jordbruksmark" på sid 19 behöver beskrivningen även omfatta bevarande av jordbruksmark.

Generellt kan sägas att bebyggelse innebär ofta, förr eller senare, inverkan på förutsättningarna att bedriva jordbruk och hålla djur.

I riktlinjer för jordbruk och skogsbruk sid 137 står att inom de områden som utpekats som särskilt värdefulla utifrån brukningsvärde eller landskapsbildsvärde ska inte ny bebyggelse medges. På sidorna 134-135 framgår hur kommunen har gjort avvägningen mellan viktiga samhällsintressen som tätortens bebyggelseutveckling och urvalet av jordbruksmark som inte ska bebyggas enligt MB 3 kap 4 §. Länsstyrelsen har synpunkter på avvägningen i några enskilda områden.

I Noret har den norra delen av jordbruksmarken pekats ut som värdefull jordbruksmark, medan de ännu brukade åkrarna som angränsar i söder är utpekade som "grönområde som ska värnas". Det utpekade grönområdet är omfattande. Kommunens avvägning enligt MB 3 kap 4 § bör förtydligas.

I Östnor finns jordbruksmark i direkt anslutning till ett område "möjligt för utveckling av bostäder". Enligt kartan på sidan 229 sker dessutom en viss överlappning av de motstående intressena. Riktlinjerna på sid 228 ger en tänkbar förklaring. Kommunens avvägning enligt MB 3 kap 4 § bör förtydligas ytterligare.

Kompletterande information: I sista stycket under rubriken Jordbruksmark i beskrivningen av Utmeland sid 214 nämns att två ytor utpekats i Ängs- och betesmarksinventeringen från 2003. Dessa ytor är ominventerade 2016. På den ena ytan har beteshävdan lett till att förekomsten av hävdgynnade arter har ökat och naturtypen har ändrats från "kultiverad fodermark" till "artrika, hävdpräglade gräsmarker nedanför trädgränsen på torra-friska silikatrika jordar. Naturtypen har utvecklats genom lång hävdkontinuitet."

Marker där kvävepåverkan håller på att avklinga och floran har börjat förändras och där inventeraren bedömer att det med rätt skötsel kan bli naturtyp enligt art- och habitatdirektivet inom ca 10 år ska det inte längre klassas som kultiverad fodermark utan istället som "utvecklingsmark". Detta gäller för den andra ytan.

#### *Föreornade områden*

Första stycket under underrubriken "Markföreningar i Mora" behöver revideras så att det tydligt framgår att Mora kommun har två objekt med riskklass 1 - ett sågverksområde och en deponi. Det behöver också framgå av planen att informationen om föreornade områden är levande och uppdateras kontinuerligt. Om kommunen vill ange en sifferuppgift om antalet föreornade områden bör siffran för tydlighetens skull vara daterad.

Länsstyrelsen har en databas för potentiellt föreornade områden, ebhstödet. Planbeskrivningen bör kompletteras med upplysning om att länsstyrelsen kan kontaktas för mer information och uppgifter ur ebhstödet. Kommuner/privatpersoner kan se kartskiktet som är kopplat till ebhstödet, via kartfunktionerna på länsstyrelsen hemsida, men inte all information som finns i databasen.

Avsnittet "Åtgärder" (sid 156) bör, utöver huvudregeln om att den som bidragit till föreningen ska betala, även kompletteras med att det kan finnas ett ansvar i egenskap av fastighetsägare eller exploatör.

#### *Buller*

Regeringen har beslutat om en höjning av riktvärdena för trafikbuller:

- en höjning av det befintliga riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå till 60 dBA ekvivalent ljudnivå
- en höjning av det befintliga riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå för bostäder upp till 35 kvm till 65 dBA ekvivalent ljudnivå.

Riktvärdena tillämpas vid planering och byggande av bostäder (2 kap. 6 a §plan-och bygglagen [2010:900], PBL). De nya bestämmelserna träder i kraft den 1 juli 2017. Se även länk:

<http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2017/05/nya-riktvarden-fortrafikbuller/>

Riktlinjer för buller bör kompletteras med upplysningen att Boverkets och Sveriges kommuners och Landstings (SKL) metod beskriven i "Hur mycket bullrar vägtrafiken?" har en felmarginal på plusminus 5 dBA (sid 155).

#### *Natur*

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen avser att bilda ett kommunalt naturreservat för Saxöarna inte minst för att kunna göra avvägningar mellan skyddet av fågellivet i enlighet med artskyddsförordningen och allmänhetens tillgänglighet till området.

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att det förekommer flera hotade sandrelaterade arter vid stränder längs Orsasjön. Stränderna bör bevaras i sitt naturliga tillstånd i största möjliga mån.

I riktlinjerna på sid 53 tar man upp behovet av den för människor och växt- och djurliv viktiga frågan om sammanhängande grönt nätverk, grön infrastruktur, där människor har god tillgänglighet till gröna områden och värdekärnor sparas och växter och djur kan sprida sig. Det framgår av kommunens planering enligt plan- och bygglagen, som planprogram och detaljplaner, att kommunen arbetar aktivt med dessa frågor. Planen kan med fördel kompletteras med uppgift om kommunens arbete med grön infrastruktur, till exempel kommunens strategi för grönstruktur, grönstrukturprojekt inom planområdet eller samarbete mellan olika intressenter.

#### *Strålsäkerhet*

Begreppet lågriskområde används inte längre när det gäller markradon och myndigheternas försiktighetsprincip för elektromagnetiska fält existerar inte längre. Se Strålsäkerhetsmyndighetens yttrande.

#### *Totalförsvaret*

Kommunen behöver ta hänsyn till totalförsvarets civila del vilket medför att totalförvarsplaneringen ska beaktas i all samhällsplanering. Se Försvarmaktens yttrande.

#### *Huvudmannaskap*

Kommunens principer om var huvudmannaskapet bör vara kommunalt bör framgå av planen.

#### ***Miljöbedömning, behovsbedömning och avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen***

Kommunen har givit Länsstyrelsen Dalarna en möjlighet att yttra sig när det gäller behovsbedömning enligt 6 § förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar samt möjlighet till samråd när det gäller avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen enligt 6 kap 13 § miljöbalken.

Länsstyrelsen delade kommunens bedömning.

#### *Övriga synpunkter*

På sidan 248 under rubriken "Varför gör vi en miljöbedömning?" står att begreppet tillstånd som innebär att en PBL-plan antas medföra betydande miljöpåverkan BMP även omfattar bygglov och dispenser. Det är riktigt att vissa dispenser, som dispens för åtgärd som kan påverka ett Natura 2000-område negativt, kan innebära betydande miljöpåverkan. Bygglov är däremot inte en typ av tillstånd som utlöser ett krav på miljöbedömning. Om så vore fallet skulle praktiskt taget samtliga detaljplaner behöva miljöbedömas vilket strider mot 4 § sista stycket i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar.



När det gäller miljöbedömningar enligt 6 kap 11-18 §§ MB är det myndigheten eller kommunen som upprättar planen eller programmet som fattar alla beslut om miljöbedömning till skillnad mot miljökonsekvensbeskrivningar enligt 6 kap 3-10 §§ MB där staten har en tydlig tillsynsroll och fattar beslut om BMP och som godkänner MKB. Kommunen har därför ett större inflytande på omfattningen och ambitionsnivån, och därmed större möjligheter att anpassa arbetet efter kommuns behov, vid upprättande av en plan-MKB.

Länsstyrelsen vill också peka på möjligheterna i MB 6 kap 13 § p 4 och 6 kap 22 § som båda syftar till att ge möjligheter att undvika dubbelarbete.”

## **BILAGOR (FRÅN REMISSINSTANSER SOM INTE LÄMNAT EGET YTTRANDE)**

### **SGI**

#### **”Bakgrund**

Statens geotekniska institut, SGI, har erhållit rubricerat ärende med önskemål om yttrande. Vårt yttrande begränsar sig till geotekniska säkerhetsfrågor som rör ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. SGI granskar inte frågeställningar rörande grundläggning och markmiljö inkl. markradon.

#### **Underlag**

Fördjupad översiktsplan för Mora tätort med utsikt mot 2030, samrådshandling, odaterad.

#### **SGI:s synpunkter**

Den fördjupade översiktsplanen för Mora tätort tar upp frågor avseende översvämning och erosion i kapitlet *Störningar och risker*. Överväganden kring mer specifikt ras och skred saknas i avsnittet som det bör kompletteras med. Det refereras till en utredning om stabilitetsförhållanden för Österdalsälven, Hemulån och Orsaälven från 1992 vars rekommendationer om erosion illustreras på en karta vilket är bra. Utredningen är dock 25 år gammal och det bör övervägas att uppdatera den särskilt med avseende på klimatförändringseffekter längs stränderna i ett längre tidsperspektiv.

Avsnitten Riktlinjer för naturolycka respektive Riktlinjer för erosion går delvis i varandra innehållsmässigt, men det är utmärkt med riktlinjer för de här frågeställningarna. SGI vill dock påpeka att enligt PBL ska geotekniska säkerhetsfrågor klargöras vid all framtida detaljplaneläggning samt bygglovsgivning utanför detaljplanelagda områden, inte enbart i utpekade riskområden för ras, skred och erosion. SGI förordar också att en strategi upprättas som beskriver hur de geotekniska säkerhetsfrågorna ska klargöras i senare skeden. Det är även viktigt att uppmärksamma att stabilitetsproblem kan förekomma även på andra platser än utpekade riskområden och kan även uppstå vid nybebyggelse eller ändrad markanvändning.

Det finns i handlingen ett avsnitt om *Geologin* som kort beskriver berggrunden och "Morafälet". Beskrivningen bör kompletteras med en utförligare beskrivning av jordarterna inom det aktuella området.

Jordartsinformation finns tillgänglig i SGU:s kartlager och beskrivningar, se nedan.

SGI har i ett regeringsuppdrag om harmonisering av statligt framställda planeringsunderlag avseende ras, skred och erosion tillsammans med bl a MSB och SGU tagit fram en *Vägledning ras, skred och erosion* (<http://www.swedgeo.se/globalassets/publikationer/sgi-vagledning/sgi-v1.pdf>). Underlagen finns åskådliggjorda i en kartvisningstjänst: <https://gis.swedgeo.se/rasskrederosion/>. I underlaget finns bl a en karta som SGU har producerat som översiktligt visar områden i Sverige med förutsättningar för skred. Informationen är från geoteknisk synpunkt värdefull vid strategiska val av lämplig markanvändning.

SGI vill upplysa om att borttagning av vegetationen i eller ovanför brant sluttande terräng, kan påverka ett områdes stabilitet och dessa moment bör därför riskbedömas av en geotekniker. Det

kan även förekomma risk för erosion i blottlagda ytor exempelvis i hjulspår från anläggningsmaskiner.

Länsstyrelsen i Dalarna håller för närvarande på att ta fram en skrift "Vägledning för planläggning i strandnära lägen och slänter" som kan utgöra ett underlag för den fördjupade översiktsplanen när den ges ut.

Vi vill även framhålla vikten av att vid prövning av markens lämplighet för avsett planändamål måste livslängden hos bebyggelse, anläggningar etc. vara utgångspunkten och därför behöver förväntade effekter av ett förändrat klimat beaktas. Översvämningsförebyggande åtgärder, t.ex. uppfyllnader och vallar, kan medföra geotekniska konsekvenser vilket också måste beaktas.

För ytterligare information om, bland annat, hur geotekniska säkerhetsfrågor bör hanteras i planprocessen, se följande film: <https://www.youtube.com/watch?v=Aldfd98UopU>

### **Strålsäkerhetsmyndigheten**

”Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) har tagit del av remiss i rubricerat ärende och önskar lämna följande synpunkter samt information.

#### ***Radon:***

SSM vill påpeka att när det gäller markradon används inte längre begreppet lågriskområde, som tas upp på sidan 158 i samrådshandlingen. Numera klassas marken enbart i hög- eller normalriskområden.

#### ***Elektromagnetiska fält:***

SSM vill påpeka att "Myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält", ADI477, inte existerar längre.

Strålsäkerhetsmyndighetens allmänna råd (SSMFS 2008:18) om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält anger referensvärden (rekommenderade maxvärden) för elektromagnetiska fält. Det finns en svag men vetenskapligt grundad misstanke om förhöjd risk för barnleukemi för barn som exponeras varaktigt för lågfrekventa magnetfält under de referensvärdesnivåer som anges i SSMFS 2008:18. En förhöjd incidens av barnleukemifall har observerats i epidemiologiska studier nära kraftledningar där magnetfältsnivån i boendemiljön varit förhöjd. Det är dock inte säkerställt om det finns ett orsakssamband mellan magnetfältsexponering och förhöjd risk för barnleukemi.

För nya elektriska anläggningar bör man redan vid planeringen beakta teknikval och placering för att sträva mot att barn inte exponeras för magnetfält i onödan. SSM har utfört mätningar i boendemiljö. Dessa mätningar indikerar att i vanlig boendemiljö är magnetfältsnivåer upp till 0,2  $\mu\text{T}$  i årsmedelvärde vanligt förekommande. Se vidare information under följande länk: <http://www.stralsakerhetsmyndigheten.se/Global/Publikationer/Rapport/Stralskydd/2012/SSM-Rapport-2012-69.pdf>

SSM har utvecklat en webbaserad kurs som ger information om kunskapsläget kring elektromagnetiska fält och hälsorisker, se vidare information under följande länk

<http://www.stralsakerhetsmyndigheten.se/Om-myndigheten/Utbildning/E-utbildning/>

#### ***Ultraviolet (UV) strålning:***

Det finns anledning att planera barns utemiljöer, exempelvis kring skolor och daghem, så att den miljö barnen vistas i innebär en variation vad gäller områden med sol och skugga. UV-strålning kan orsaka olika typer av hudcancer, detta är en säkerställd koppling. Samtliga cancerformer som har koppling till UV-strålning har ökat i Sverige på senare tid.”

### **SGU**

”Vi har inga speciella synpunkter angående översiktsplanen för Mora tätort.

Det är dock bra att erosionsproblemet uppmärksammas. Angående vattenförsörjningen hänvisar vi till <https://www.sgu.se/samhallsplanering/planering-ochmarkanvandning/grundvatten-i-planeringen/grundvatten-i-oversiktsplanen/> som riktar sig till kommunhandläggare.”

### **Energimyndigheten**

”Energimyndigheten har ombetts att yttra sig i ovan rubricerat ärendet.

#### ***Sammanfattning***

- Energimyndigheten konstaterar att det inte finns några angivna riksintressen för energiproduktion eller energidistribution enligt 3 kap. 8 § miljöbalken (inklusive vindbruk) inom Mora tätort.
- Energimyndigheten anser att energi- och klimatpolitiska mål mer tydligt bör ingå i avsnittet om nationella mål.
- Avsnitten om Energi kan utvecklas enligt förslag nedan.

#### ***Specifika synpunkter***

*Sid 17.* Texten bör kompletteras med att mål för den svenska klimat- och energipolitiken till år 2020 är:

- 40 procent minskning av klimatutsläppen
- minst 50 procent förnybar energi
- 20 procent effektivare energianvändning
- minst 10 procent förnybar energi i transportsektorn

Övriga mål för energipolitiken framgår av riksdagens beslut i juni 2002 om riktlinjer för energipolitiken (prop. 2001/02: 143).

*Sid 120.* Avsnitten om energi kan utvecklas och vara mer framåtsyftande med vad kommunen vill genomföra avseende energieffektiv bebyggelse, energiförsörjning genom förnybara energislag och hur tätorten kan planeras för energismarta transporter. Mer information och exempel finns att hämta på vår hemsida <http://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/fvsisk-planering/>”

### **PTS**

”PTS har av Länsstyrelsen i Dalarna ombetts att inkomma med synpunkter på "Fördjupad ÖP Mora tätort".

PTS är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar - sektorsansvar - inom områdena post och elektronisk kommunikation; Inom ramen för detta arbete skall PTS bland annat:

- främja tillgången till säkra och effektiva elektroniska kommunikationer enligt de mål som anges i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation
- verka för robusta elektroniska kommunikationer och minska risken för störningar, inbegripet att upphandla förstärkningsåtgärder, samt verka för ökad krishanteringsförmåga
- verka för att tillgodose totalförsvarets behov av post- och elektronisk kommunikation under höjd beredskap, och stärka samhällets beredskap mot allvarliga störningar i näten för elektronisk kommunikation i fred Regeringen presenterade i oktober 2011 sin digitala agenda för Sverige. Det övergripande målet i agendan är att Sverige ska vara bäst i världen på att utnyttja digitaliseringens möjligheter. År 2016 presenterade regeringen en ny bredbandsstrategi "Sverige helt uppkopplat 2025" där det kortsiktiga målet är att 95 procent av alla hushåll och företag bör ha tillgång till minst 100 Mbit/ s år 2020. På längre sikt är målen att 98 procent av alla hushåll och företag i hela Sverige bör ha tillgång till minst 1 Gbit/ s senast år 2025 samt att det bör finnas tillgång till stabila mobila tjänster av god kvalitet där människor normalt befinner sig senast år 2023.

En robust och välutbyggd it-infrastruktur är viktig för att trygga välfärden. It är en central infrastruktur som ligger till grund för många andra områden. En väl fungerande och utbyggd it-infrastruktur ger goda förutsättningar för bland annat näringslivsutveckling, sysselsättning, forskning och innovationer, vård och omsorg, miljö och klimat, utbildning och kompetensförsörjning samt social delaktighet. Av denna anledning anser vi även att it-infrastrukturen måste in i samhällsplaneringsprocessen på regionnivå samt i alla kommuner. Om inte it-infrastruktur beaktas i samhällsplaneringen finns risken att de tjänster som är beroende av infrastrukturen inte når ut till användarna. Lagändringen i Plan och bygglagen (PBL) från maj 2011, stärker även detta. PTS har inte tillgång till detaljinformation om hur operatörer och andra ledningsägare utformar sina nät utan hänvisar till de operatörer och ledningsägare som blir berörda inom aktuellt område att besvara remissen. I detta fall torde det vara lämpligt att kontakta Telia Company AB, Skanova, Tele2, Telenor, Tre, NET 1 samt Teracom. Även kommunen bör ha en förteckning över vilka ledningsägare som blir berörda.

Sedan december 2010 finns ett system för begäran om ledningsanvisning, "ledningskollen.se". För att identifiera vilka som är berörda ledningsägare kan en förfrågan skickas via <https://www.ledningskollen.se/>

PTS har i tidigare skrivelse (med hemlig bilaga 2012-01-23 dnr: 03-16005) till respektive länsstyrelse lämnat uppgifter om teleanläggningar som är att anse som riksintressen i enlighet 3 kap 8 § miljöbalken och 2 § p. 9 förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m.

PTS har inga ytterligare synpunkter.”

#### **Myndigheten för delaktighet**

”Myndigheten för delaktighet arbetar för ett samhälle där alla kan vara delaktiga, oavsett funktionsförmåga. Myndigheten lämnar följande yttrande.

#### ***Sammanfattning***

Myndigheten för delaktighet har tagit del av remissen, som gäller en fördjupad översiktsplan för Mora tätort. Myndigheten konstaterar att planen inkluderar tillgänglighet i den fysiska planeringen och infrastrukturen.

Myndigheten har inte möjlighet att granska planen i detalj, och avstår därför att lämna detaljerade synpunkter.

#### ***Myndighetens synpunkter***

Myndigheten för delaktighet har i uppdrag att verka för den nationella funktionshinderspolitikens genomförande i samhället. Målet är full delaktighet för alla oavsett ålder eller funktionsnedsättning.

Funktionshinderspolitiken utgår från FN:s konvention nr 26 om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och de åtaganden som Sverige har förbundit sig för genom ratificeringen 2008. Konventionens artikel 9 om tillgänglighet fastslår att personer med funktionsnedsättning ska ha en jämlik tillgång till den fysiska miljön, transporter, information och Funktionshinderspolitiken utgår från FN:s konvention nr 26 om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och de åtaganden som Sverige har förbundit sig för genom ratificeringen 2008. Konventionens artikel 9 om tillgänglighet fastslår att personer med funktionsnedsättning ska ha en jämlik tillgång till den fysiska miljön, transporter, information och kommunikation. En tillgänglig, användbar och ändamålsenlig bostadsarkitektur ingår i miljömålen i FN:s Agenda 2030 för att uppfylla alla människors rätt till ett gott boende oavsett ålder och funktionsförmåga.

Funktionshinderspolitiken och Sveriges åtagande enligt konventionen återspeglas i plan- och bygglagens (PBL) syfte att "främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer" (PBL 1 §).”

## Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

### *Länsstyrelsens särskilda granskning*

#### *Hälsa och säkerhet*

Riktlinjer för industri och verksamheter kompletteras med att det behövs tillräckligt avstånd även vid etablering av nya bostäder i närheten av befintliga eller planerade industriområden med verksamhet som kan vara störande för omgivningen.

Inom det fördjupade översiktsplanens avgränsning ses det inte som lämpligt att medge industrier med stor omgivningspåverkan. Däremot finns ett område sydost om Färnäs, nära väg 70, där det är långt till närliggande bostäder, men nära kommunikationer, även järnväg, om en bangård i området tillkommer, som skulle kunna vara lämpligt. Texten i kapitlet kompletteras med detta men området tas inte in i FÖP:en. Däremot tas ett område norr om väg 70, nordväst om Moraklockan in, där det idag sker en oplanerad utbyggnad av verksamheter med sortering och upplag, där frågor kring avstånd och utformning mot väg 70 och hur riksintresset för kulturmiljövård i Färnäs behöver hanteras.

En utbyggnad av verksamheter / industri norr om Heden ska ske så att de inte kan medföra störningar för bostäder som tillkommer i Noret norra. Lämpliga etableringar är transportintensiva verksamheter eftersom området ligger nära väg 45 och mellan Mora och Orsa.

Riktlinjerna kring lokalisering av bebyggelse utifrån översvämning redigeras något så att de bättre stämmer med den vägledning för översvämning, ras och skred som länsstyrelsen Dalarna tagit fram.

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att geotekniska frågor alltid ska beaktas vid planläggning och riktlinjen förtydligas så att detta framgår. Avsnittet om ras, skred och erosion kompletteras enligt länsstyrelsens yttrande.

Riktlinjer angående att det är viktigt att beakta framkomligheten för räddningsfordon men även tillgången på brandvatten i byggande och planering, förs in i den fördjupade översiktsplanen.

#### *Riksintresse totalförsvaret*

I samrådet fanns ett mindre avsnitt om den civila delen av totalförsvaret. Till utställningen införs ett större avsnitt med en bredare förklaring av totalförsvaret, med ett konstaterande av att det inte finns några riksintressen för den militära delen som kan redovisas. Avsnittet om den civila delen av totalförsvaret fördjupas något.

#### *Riksintressen kulturmiljövård*

Det har efter samrådet framkommit att länsstyrelsen inte har något pågående arbete med att peka ut nya riksintressen för kulturmiljövård. Riktlinjen ”Förslag till riksintresse för kulturmiljövården...” kvarstår dock då det vore värdefullt att arbetet återupptas. Den fördjupade översiktsplanen har även kompletterats med information och riktlinjer angående det kommande arbetet med en uppdatering av skriften ”Kulturmiljöer i Mora kommun” med tillhörande ställningstaganden.

#### *Strandskydd*

Texten angående upphävande av strandskydd för små vattendrag korrigeras i enlighet med Länsstyrelsens yttrande, dvs det finns inga skäl att vara generellt restriktiv med verktyget med anledning av att vattendrag ligger inom riksintresse för friluftslivet och naturvården eftersom områdena i norra Dalarna är så omfattande. Grunden för riksintressena ska emellertid beaktas vid eventuella upphävanden.

#### *Miljökvalitetsnormer*

Planförslaget har bedömts medverka till att vattnets kvalitet förbättras, vilket framgår i miljöbedömningen men stycket förtydligas så att det framgår tydligare att miljökvalitetsnormerna

inte påverkas negativt. Miljökonsekvensbeskrivningen ändras i enlighet med Länsstyrelsens yttrande angående vilka efterföljande beslut som avses i lagstiftningen.

### ***Länsstyrelsens övriga synpunkter***

#### *Kulturmiljö*

Efter samrådet har förslaget till fördjupad översiktsplan kommit att justerats gällande riktlinjer för högre bebyggelse och lokalisering av höga hus och de tidigare föreslagna platserna för högre bebyggelse har tagits bort. Frågan om högre bebyggelse är komplex och avsnittet *Bebyggelse* har utökats med information i frågan och kompletterats med en ny riktlinje för planering av högre bebyggelse. Även behovet av en arkitekturstrategi har beskrivits under avsnittet *arkitektur*. Efter samrådet har även genomförandedelen utvecklats och beskriver behovet av arkitekturstrategier och strategier för högre bebyggelse.

Redovisning av eventuella höga byggnaders visuella påverkan på horisontlinjen och förhållande till befintlig bebyggelse bedöms inte rymmas inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen. Däremot är detta något som behöver studeras i kommande planarbeten. Det finns idag inga detaljplaner inom Mora tätort med kvarstående byggrätt för mer än fyra våningar. Planläggningen av Tingsnäs kommer att föregås av ett planprogram där frågor om bland annat byggnadshöjd ska utredas. Gällande eventuell högre bebyggelse på Saxnäs (nära Zorns gammelgård) skulle dessa frågor hanteras inom ett planarbete.

#### *Jordbruksmark*

Boverkets Vision 2025 har ett avsnitt om *Bevara tätortsnära natur, stränder och jordbruksmark* men i beskrivningen framgår inte särskilt mycket om just jordbruksmark. Eftersom FÖP:en helt enkelt citerar, görs ingen ändring.

Det område som i samrådet pekats ut som grönområde istället för jordbruksmark var en ritningsmiss och har nu korrigerats. Efter samrådet har kapitlet om jordbruksmark utvecklats och vi har valt att redovisa jordbruksmarken utifrån jordbruksverkets blockdata.

I Östnor hade ytor från våtmarksinventeringen givits liknande färg som ytor för ny bostadsbebyggelse. Tidigare föreslagna förtätningsområden som överlagrar jordbruksmark har utgått efter samrådet.

Beskrivningen av ängarna i Åmåsång justeras i enlighet med Länsstyrelsens yttrande.

#### *Förerenade områden*

Avsnittet om förerenad mark kompletteras i enlighet med Länsstyrelsens yttrande.

#### *Buller*

Avsnittet om buller justeras i enlighet med Länsstyrelsens yttrande.

#### *Natur*

Den fördjupade översiktsplanen kompletteras med en hänvisning till grönstrukturplanen som antogs av Kommunfullmäktige oktober 2018.

#### *Strålsäkerhet*

Begreppet lågriskområde i avsnittet om *Radon* behövs för att berätta om en äldre utredning, trots att det inte används längre. Stycket om Strålsäkerhetsmyndighetens försiktighetsprincip i avsnittet om Kraftledning tas bort.

#### *Totalförsvaret*

Se svar under rubriken *Riksintresse totalförsvaret*.

#### *Huvudmannaskap*

Förslaget till fördjupad översiktsplan för Mora tätort har kompletterats med ställningstagande kring kommunalt respektive enskilt huvudmannaskap i planens genomförandedel.

### *Miljöbedömning, behovsbedömning och avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen*

Texten under rubriken *Varför gör vi en miljöbedömning* har korrigerats i enlighet med Länsstyrelsens yttrande.

**SGI** En riktlinje om att borttagning av vegetation i slänter kan leda till erosion och därför bör bedömas av geoteknisk kompetens, införs.

**Strålsäkerhetsmyndigheten** I yttrandet skriver Strålsäkerhetsmyndigheten att det finns en misstanke ”om förhöjd risk för barnleukemi för barn som exponeras varaktigt för lågfrekventa magnetfält under de referensvärdesnivåer som anges i [...]”. *Under* tolkas här som en felskrivning, borde vara över.

I avsnittet om grönstruktur finns en riktlinje om att förskole- och skolgårdar bör planeras så att det finns möjlighet att vistas i skugga under hela dagen, någonstans på skolgården. En hänvisning införs från avsnittet om elektromagnetisk strålning till avsnittet om grönstruktur.

**Energimyndigheten** Ett nytt avsnitt om klimatförändringar införs, se även SMHI:s yttrande. Även klimatmålen förs in i det avsnittet.

**PTS** Mora kommun instämmer i vikten av en väl utbyggd IT-infrastruktur.

## **S.2 SMHI**

”SMHI har tagit del av rubricerade samrådshandlingar och har följande synpunkter. Yttrandet avgränsas till SMHI:s kompetensområden hydrologi (enbart ytvatten) och meteorologi (inklusive luftmiljö och buller).

### ***Framtida klimatet***

Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötilgångar. Stormar förväntas inte bli värre eller vanligare än vad de historiskt har varit. Förändrade risker för översvämningar bör också tas hänsyn till. Mer information finns på SMHI:s hemsida [www.smhi.se](http://www.smhi.se).

Vi hänvisar också till Nya klimatanalyser för länen:

<http://www.smhi.se/klimat/framtidens-klimat/framtidsklimat-i-sveriges-lan-enligt-rcp-scenarier-1.95384>

Nationellt kunskapscentrum för klimatanpassning samlar in, utvecklar och tillgängliggör kunskap som tas fram regionalt, nationellt och internationellt om klimatanpassning. Centrumet finns vid SMHI och bedrivs i bred samverkan med aktörer inom klimatanpassningsområdet.

Centrumet fungerar som en nod för kunskap om klimatanpassning och driver bland annat Klimatanpassningsportalen, [www.klimatanpassning.se](http://www.klimatanpassning.se).

### ***Översvämningens risker***

Det är positivt att översvämningens risker belyses noggrant i översiktsplanen, att översvämningens känsliga områden tydligt utpekats och att riktlinjer finns för områdenas användning. SMHI anser att kommunen ska vara mycket restriktiv med att tillåta nybebyggelse av bostäder och samhällsviktig verksamhet i översvämningens känsliga områden.

De byggnader som planeras i översvämningens känsliga områden, bör anpassas så att de klarar översvämningar. Förändrade översvämningens risker i framtida klimat bör även beaktas.”

## **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Ett avsnitt införs om de klimatförändringar som är prognosticerade. Riktlinjerna för byggande under högsta beräknade flöde justeras något.

### S.3 Försvarsmakten

”Försvarsmakten har följande synpunkter i rubricerat ärende.

#### *Riksintresset för totalförsvarets militära del*

Riksintresset för totalförsvarets militära del (3 kap 9§ andra stycket miljöbalken) kan i vissa fall redovisas öppet i översiktsplanen, i andra fall inte. Dels finns områden i form av övnings- och skjutfält och flygflottiljer som redovisas öppet, dels områden som av sekretesskäl inte kan redovisas öppet. De senare har oftast koppling till spanings-, kommunikations- och underrättelsesystem. Huvuddelen av Sveriges kommuner är i olika omfattning berörda av riksintressena.

I Mora kommun finns inga riksintressen som kan redovisas öppet. Inom kommunen kan de riksintressen som inte redovisas öppet framför allt påverkas av uppförandet av höga byggnadsobjekt så som master och vindkraftverk. Därför bör Försvarsmakten kontaktas i tidigt skede i sådana plan- och bygglovärenden. Hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför, och högre än 45 m inom, sammanhållen bebyggelse. Det innebär att alla ärenden avseende höga objekt måste skickas på remiss till Försvarsmakten. Informationen används också som förberedelse för införandet av höga objekt i landets flyghinderdatabas.

#### *Totalförsvaret*

Kommunen bör ta hänsyn till totalförsvarets civila del. Riksdagen har i den försvarspolitiska inriktningen för perioden 2016–2020 beslutat att en sammanhängande planering för totalförsvaret ska återupptas. Beslutet medför att totalförsvarsplaneringen ska beaktas i all samhällsplanering. Regeringen har i planeringsanvisningar för det civila försvaret specificerat att myndigheter har ett särskilt ansvar inför och vid höjd beredskap, enligt förordningen om krisberedskap och bevakningsansvariga myndigheters åtgärder vid höjd beredskap (2015:1052), och att dessa ska återuppta planeringen för sin beredskap inom ramen för det civila försvaret. Kommuner är en sådan ansvarig aktör som ska vidta de förberedelser som krävs.”

### Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

I samrådet fanns ett mindre avsnitt om den civila delen av totalförsvaret. Till utställningen införs ett större avsnitt med en bredare förklaring av totalförsvaret, med ett konstaterande av att det inte finns några riksintressen för den militära delen som kan redovisas. Avsnittet om den civila delen av totalförsvaret fördjupas något. Riktlinje införs för att betona vikten av att samråd sker med Försvarsmakten angående höga objekt.

### S.4 Trafikverket

”Trafikverket har tagit del av ärende "Samråd gällande fördjupad översiktsplan för Mora tätort, Mora kommun" där vi lämnar nedanstående synpunkter:

- Trafikverket har tillsammans med Mora kommun påbörjat en diskussion kring bangården för att närmare studera lösningar på kommunens förslag om exploatering för bostadsbebyggelse på Mora bangård. Mora godsbangård har många korta spår, trafiken är omfattande och blandad med många kunder vilket gör att nyttjandegraden av spåren är hög, särskilt under den period när transporter av naturbränsle går till värmeverk. För att frigöra spår på Mora bangård med bibehållen eller utökad godstrafik behövs investeringar i infrastrukturen något som Trafikverket inte har medel avsatta för.
- Trafikverket delar kommunens uppfattning kring att genomfarten är tidvis hårt belastad. Genomfarten finns med i nationella planen och planläggning pågår.
- Förbifarten finns inte med i den nationella planen för transportsystemet och den finns heller inte med i den pågående revideringen av nationella planen.



- Vad gäller frågor kring vägar som är rekommenderade leder för farligt gods så är det länsstyrelsen som ni ska vända er till.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Den framtida utvecklingen av bostäder på Tingsnäs är starkt kopplat till utvecklingen av bangården. Det finns inte möjlighet att fördjupa sig ytterligare i denna fråga inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen men det är av stor vikt att Trafikverket och kommunen fortsätter dialogen kring bangården. Riktlinjen *Det ska byggas bostäder på Tingsnäs* har utvecklats och rubriceras efter samrådet *Utveckling av bostäder på Tingsnäs ska möjliggöras*.

Kommunen anser att det är viktigt att reservatet finns kvar för att i framtiden kunna möjliggöra en förbifart.

#### **S.5 Svenska Kraftnät**

”Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag. Däremot kan det finnas regionnät inom aktuellt planområde varför regionnätsägare bör höras.

Eftersom vi inte har några synpunkter och Svenska kraftnät inte har några ledningar i anslutning till aktuellt område anser vi att detta ärende är avslutat från Svenska kraftnäts sida. Därmed önskar vi inte medverka i det fortsatta remissförförandet för aktuellt ärende, förutsatt att planområdet inte förändras. Vid eventuella frågor är ni välkomna att höra av er till oss.

Svenska kraftnät vill passa på att informera om att våra anläggningsobjekt finns att hämta via Geodataportalen ([www.geodata.se](http://www.geodata.se)) som WMS eller som en shapefil. Informationen innehåller den geografiska positionen för Svenska kraftnäts ledningar, stolpar, stationer och stationsområden. Utöver den geografiska positionen finns uppgifter om förläggningssätt (luftledning, kabel etc) och spänningsnivå för våra ledningar. Vid produktion av kartor där Svenska kraftnäts geografiska anläggningsinformation används ska följande copyrighttext framgå: ”© Affärsverket Svenska kraftnät”.

För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för stamnätet för el hänvisar vi till *Perspektivplan 2025* och *Nätutvecklingsplan 2016 - 2025*. Dessa dokument finns publicerade via vår hemsida:

<http://www.svk.se>”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Ellevio äger regionnätet och har fått den fördjupade översiktsplanen på remiss.

#### **S.6 Dalarnas museum**

”Dalarnas museum har tagit del av den fördjupade översiktsplanen och vill uppmärksamma nödvändiga kompletteringar och fördjupningar. Yttrandet är uppdelat i en del som berör bebyggelse samt en del som berör fornlämningar.

##### ***Sammanfattning***

- Ge timmerhusen ett bättre skydd.
- Utveckla arbetet med 1900-talets kulturmiljöer. Tänk på hur gamla hus hänger ihop och samspelar med nya.
- Uppdatera *Kulturmiljöer i Mora kommun* så att boken bättre beskriver *varför* och *hur* kulturmiljöerna är viktiga.
- Värna om Moras småskalighet genom att reglera byggnadshöjd i hela tätorten.

- Informationen om fornlämningar i FÖP Mora är bra, men behöver kompletteras och justeras så att den blir komplett och konsekvent.

### **Bebyggelse**

Planen är överlag utformad med ett starkt kulturmiljöperspektiv, vilket uppfattas som mycket positivt av museet. Museet har dock några synpunkter som förhoppningsvis kan bidra till att göra planen ännu bättre.

#### *Timmerhuskulturens värde och variation*

Planområdet innefattar många kulturhistoriskt värdefulla timmerhus. Timmerhuskulturen i Mora har stor variationsrikedom i form av olika byggnadstyper, gårdar och miljöer och spänner över en mycket lång tidsålder. I flera av byarna inom planområdet står många timmerbyggnader av mycket hög ålder, ett flertal från medeltiden och vasatiden, vilket är anmärkningsvärt. Planens riktlinjer bör ses över och kompletteras så att timmerhuskulturen får ett ännu starkare skydd i ord. Exempelvis skulle riktlinjerna för Noret, Utmeland, Morkarlby, Kråkberg, Öna och Östnor kunna kompletteras med en separat mening i stil med *"Samtliga timmerhus uppförda innan 1940 är omistliga för Siljansbygden och får inte rivas"*. Den unika timmerhuskulturen kring Siljan är en stor resurs till kunskap och upplevelser. För att timmerhuskulturen ska fortsätta att vara en resurs krävs välformulerade och tydliga riktlinjer som inte lämnar tolkningsutrymme beträffande byggnadernas skötsel.

#### *Ta tillvara på sambanden mellan nytt och gammalt*

Moras tätort innefattar flera kraftigt varierande bebyggelsemönster där gamla miljöer och byggnader från timmerhuskulturen möter 1900-talets bebyggelse och arkitekturmodernismen. I vissa fall är den nya bebyggelsen anpassad till den traditionella byggkonsten, i andra fall är kontrasten mellan det gamla och nya ytterst påfallande. Just det senare, när ett medeltida timmerhärbre kan stå bredvid ett lamellhus i betong från miljonprogrammet, är utmärkande och karaktäristiskt för Mora. För att även denna påtagliga karaktär ska fortleva krävs varsamhet vid hanteringen av såväl gamla som halvgamla miljöer, samtidigt som nya miljöer av god arkitektonisk kvalitet, som kan representera vår egen tid tillåts på lämpliga platser. Liknande slutsatser dras även på sidan 61 i den fördjupade översiktsplanen.

I planen skyddas äldre bebyggelsemönster till viss del från rivning, vilket är mycket bra. Planen skulle bli ännu bättre och mer framtidskompatibel om även ett större urval av yngre bebyggelse tillåts skyddas mot rivning. Då möjliggörs ett bevarande av sambanden mellan nytt och gammalt. Urvalet bör föregås av ett nytt kulturmiljöunderlag som inkluderar 1900-talets bebyggelse. Konkret skulle meningen *"Befintlig, äldre bebyggelse har sådant värde att rivningar är olämpliga"* där den förekommer, kunna bytas ut mot *"Befintlig bebyggelse med kulturvärden är olämplig att riva"*. Meningen *"Vid underhåll används traditionella färger, material och byggnadstekniker"* skulle även, där den förekommer, kunna bytas ut mot *"Vid underhåll av byggnader med kulturvärde används färger, material och byggnadstekniker som svarar mot, och är anpassade efter byggnadens kulturvärden. Vid underhåll av timmerhus och annan äldre bebyggelse används traditionella färger, material och byggnadstekniker"*.

Denna generella synpunkt berör alla rutor med *riktlinjer* som finns beskrivna områdesvis i planen vid sidan av de som upprättats för Centrum och Broåkern. Vissa områden, däribland Kråkberg, Noret och Östnor har redan bra grundformuleringar som kan vidareutvecklas, exempelvis: *"Det är värdefullt att Östnors speciella karaktär med en blandning av gamla gårdar, odling och verksamheter kan fortsätta utvecklas"*, *"I Noret framträder olika epokers planeringsideal tydligt, vilket bör värnas"*,

*"Morkarlbys varierade karaktär ska värnas och man kan bygga vidare på den genom att ha en variation av material, färger och höjder i tillkommande bebyggelse"* och *"Kråkbergs långa kontinuitet ska värnas"*.

#### *Uppdatera Kulturmiljöer i Mora kommun*

Det nämns att kommunen behöver uppdatera rapporten Kulturmiljöer i Mora kommun. Detta är ett mycket positivt initiativ. Tänk dock på att rapporten inte bara behöver utökas till att inrymma nya områden och knuttimrade byggnader. Det vore även lämpligt att inkorporera flera av Moras

kulturmiljöer från 1900-talet och den moderna epoken. I den aktuella utgåvan av den fördjupade översiktsplanen ges exempelvis miljöerna från den moderna epoken 1930-1980 inte tillräcklig stark uppmärksamhet, vilket möjligen beror på det rådande kunskapsläget som i hög grad utelämnar sådana miljöer. Det är nödvändigt att den fördjupade översiktsplanen revideras efter det att kommunen upprättat ett nytt kulturmiljöunderlag.

I samband med upprättandet av ett nytt kulturmiljöunderlag är det viktigt att låta göra en ordentlig översikt av rapportens värderingstexter, som i nuläget är otydliga och svårtolkade. Det är mycket viktigt att värderingen klargör vilka beståndsdelar eller företeelser i bebyggelsen som är värdefulla. En bra värderingstext klargör varför, för vem och i vilket sammanhang en kulturmiljö är värdefull. Exempel på tydliga värderingstexter kan vara:

- *Den äldre bebyggelsens placering inuti och invid modern villabebyggelse är ett för Mora påtagligt karaktärsdrag som avspeglas mycket väl i Noret, Östnor, Öna och Kråkeberg. Miljön, med anseende på blandningen mellan gamla och nya byggnader, kan berätta om det hushållningstänk som präglat bygden genom historien. Den information som Moras invånare kan tillskansa sig genom att betrakta miljön kan omsättas för att bättre förstå den historiska vikten av resurshushållning i sambället ...*
- *Kråkebergs ålderdomliga karaktär tar form genom äldre kringbyggda gårdar, de rödmålade eller omålade timmerbyggnaderna samt de slingrande små gatorna. Karaktären bidrar till att göra Kråkeberg till ett attraktivt besöksmål för turister och är således, på grund av sin attraktionskraft ekonomiskt värdefull för turistnäringen i Mora....*

#### *Värna sammanhållen byggnadshöjd*

Med hänvisningen till att värna om Moras silhuett har riktlinjer för våningsantal på byggnader föreslagits för vissa delar av centrala Mora. Detta är ett bra initiativ som gynnar den historiska sammanhållningen i höjd. Än bättre vore en riktlinje som reglerar byggnadshöjd, eftersom ett fyrvåningshus i teorin kan vara betydligt högre.

Museet ställer sig kritisk till uppförandet av de 6-8 våningars höghus som föreslås i planförslaget. Med förutseende har man sedan lång tid i Mora och i Siljansbygden undvikit hög bebyggelse för att inte bryta de upplevelsemässigt värdefulla sambanden mellan bebyggelse, landskap och randbergen i bakgrunden. Mora karaktäriseras av en småskalighet som lätt förvanskas genom tillförandet av just höghus, som i sin natur är monumentala och storskaliga. Museet rekommenderar därför att den fördjupade översiktsplanens befintliga förslag om reglering i våningsantal omarbetas till att gälla byggnadshöjd och utökas till att innefatta hela tätorten. En sådan åtgärd bör föregås av en utredning som väger in kulturmiljövårdens intressen.

Frågan om sammanhållen byggnadshöjd är särskilt svår eftersom den ställer flera olika allmänintressen på sin spets. Museets hoppas bidra med en synvinkel som företräder det allmänna intresset av att bibehålla Moras historiska och estetiska karaktär tillsammans med de landskapsvärden som är knutna till den befintliga byggnadshöjden.

#### *Övriga synpunkter*

På s. 54, under rubriken *Vad är kulturvärde?* Det saknas information om vilka parametrar som skapar ett kulturvärde samt varför kulturvärden är viktiga. Ett kulturvärde är det sammantagna värdet av en kulturmiljös kulturhistoriska, sociala, estetiska, ekonomiska och ekologiska värden. Kulturmiljöer som kan berätta om det förflutna på ett sätt så vi bättre förstår vår samtid är kulturhistoriskt värdefulla. Kulturmiljöer som har upplevelsemässiga eller sentimentala värden för sina brukare, en grupp eller samhället har sociala värden. Kulturmiljöer som är en produkt av en medveten estetisk tankegång har estetiska värden. Kulturmiljöer som utgör en ekonomisk motor kring vilken verksamheter kan springa har ekonomiskt värde. Kulturmiljöer som samtidigt utgör en del av naturen, eller vice-versa, är ekologiskt värdefulla. Texten skulle även bli bättre ifall den innehöll information om kulturvärden som allmänna intressen. Läs mer i: Riksantikvarieämbetets *Plattform kulturhistoriska värdering och urval* (2015).

På s. 55. Texterna om byar, gårdar och timmerhuskulturen bör utökas med information företeelsernas utveckling under 1900-talet, exempelvis om nationalromantikens timmerhuskultur, den moderna epoken i Dalarna och arkitektonisk mångfald i bebyggelsen.

På s. 78, under rubriken *Det behövs riktlinjer för möbleringen ...* I det fall möbleringen i det offentliga rummet berör fasader, exempelvis genom skyltning, är det viktigt att beakta byggnadernas estetiska och kulturhistoriska värden. Ett bra exempel är de offentliga byggnader och affärshus från rekordåren som ritades med skyltning och typsnittsval som delar av den arkitektoniska helheten. När skyltningen sedan bytts ut mot ett mindre genomtänkt alternativ påverkas byggnadens estetiska värde negativt. En ökad medvetenhet i form av skyltprogram, välkomnas av museet, under förutsättning att programmet genomförs på ett genomtänkt och hänsynsfullt sätt.

På s. 107, *Förbifart Mora*. Som kommentar till de slutsatser som dras på sidan 267-268. Förbifarten hotar potentiellt den värdefulla bebyggelsen kring kvarteret Tuvan. Finns det alternativ för utformningen av förbifarten som medför att den inte påverkar landskapsbilden lika markant? Går det att gräva ner delar av den så att den inte är lika barriärskapande? Kan storleken på genomfartsleden anpassas i skala till möten med äldre bebyggelse?

På s. 170-175, *Centrum*. Urvalet av värdefulla byggnader bör ses över och kompletteras efter det att ett nytt kulturmiljöunderlag utformats. Det bör framkomma bättre vad som menas med att kulturhistoriskt värdefulla byggnader ska värnas utefter sina respektive förutsättningar. Det bör även framgå vem som har ansvar för att de kulturhistoriska byggnaderna värnas på det sätt som planen beslutar om. Kommunen bör upprätta en separat konsekvensbeskrivning som fastställer hur planerade omdaningar av gaturummen i centrala Mora påverkar kulturmiljöerna som berörs i planen.

På s. 184-187, *Broå kern*. Det finns fler potentiellt värdefulla byggnader och miljöer än vad som noteras i beskrivningen och återspeglas i riktlinjerna. Bland de byggnader och miljöer som bör undersökas närmare återfinns bland annat samtliga byggnader på Stranden 70:3, 70:4 och 71:4, timmervillan på Stranden 63:6, flerbostadshus och radhus på och kring Stranden 71:1, 71:3, 63:8 och S:3, Mora gymnasiums byggnader, Stranden 73:11 (Ollens) och växtligheten kring Kristineberg. Beträffande rivning av gymnasieskolans befintliga lokaler anser museet att det vore mer lämpligt med en lösning där befintliga byggnadskroppar anpassas till modern användning. Är det möjligt att bygga till eller bygga och samtidigt ta tillvara på de kvaliteter som finns i byggnadernas arkitektoniska utformning?

På s. 194-199, *Noret*. Tänk på att värna om och skydda mångfalden i Norets bebyggelse, se synpunkterna *Ta tillvara på sambanden mellan nytt och gammalt* och *Uppdatera Kulturmiljöer i Mora kommun* ovan. I Noret syns dessa samband mycket tydligt mellan fastigheterna Noret 489:1, Noret 41:31 och Noret 42:27, men även på flera andra platser. Ambitionen att värna om jordbruksmarken mellan Noret och riksintresset Färnäs bör återkomma i form av konkreta riktlinjer för markanvändningen. Lokstallarna i Sanda bör skyddas. Om marken vid Tyskgården bebyggs förvanskas en av få kvarvarande öppna landskapsmiljöer i Noret.

På s. 204-207, *Morkarby*. Tänk på att värna om och skydda mångfalden i Morkarbyns bebyggelse, se synpunkterna *Ta tillvara på sambanden mellan nytt och gammalt* och *Uppdatera Kulturmiljöer i Mora kommun* ovan.

På s. 204-207, *Utmeland*. Tänk på att värna om och skydda mångfalden i Utmelands bebyggelse, se synpunkterna *Ta tillvara på sambanden mellan nytt och gammalt* och *Uppdatera Kulturmiljöer i Mora kommun* ovan. Det är angeläget höga byggnader så som vattentornet och radiolänktornet (Utmeland 21:27) invid skyddas mot rivning.

På s. 220-221, *Vinäs*. Tänk på att värna om och skydda mångfalden i Vinäs bebyggelse, se synpunkterna *Ta tillvara på sambanden mellan nytt och gammalt* och *Uppdatera Kulturmiljöer i Mora kommun* ovan. I Vinäs syns dessa samband mycket tydligt kring bland annat fastigheten Vinäs 102:3

samt kring korsningen Sturkittvägen-Vinäs byväg. Det finns även viktiga utblickar över jordbrukslandskapet från Vinäs byväg, där det går att se äldre jordbruksmiljöer och gårdar med enstaka modernistiska småhus i förgrunden.

På s. 226-227, *Öna* och *Östnor*. Tänk på att värna om och skydda mångfalden i Önas och Östnors bebyggelse, se synpunkterna *Ta tillvara på sambanden mellan nytt och gammalt* och *Uppdatera Kulturmiljöer i Mora kommun* ovan. I Öna syns dessa samband tydligt kring den gamla bykämnan. I Östnor återkommer sambanden alltigenom hela bebyggelsen. Det finns även stora avsnitt av jordbrukslandskap mitt i bomiljön. Dessa förstärker bebyggelsens karaktär som Moraby med en mångfaldig bebyggelse. Det är därför olämpligt att förtäta dessa till allt för hög grad, även om vissa nytillskott på väl valda ställen kan stärka karaktären. Det finns även flera förindustriella ekonomibyggnader som bildar oväntade möten med modernistiska småhus, sådana samband bör värnas. Funkisvillan på fastigheten Östnor 340:1 är mycket välbevarad och speciell i sitt sammanhang och bör eventuellt skyddas. Den bebyggelse som planeras väster om Östnor bör avgränsas mot landsvägen av befintligt skogsparti och jordbruksmark så att Östnors befintliga inramning i landskapet inte förvanskas.

På s. 232-239, *Kråkeberg* och *Norra Kråkeberg*. Tänk på att värna om och skydda mångfalden i Kråkebergs befintliga bebyggelse, se synpunkterna *Ta tillvara på sambanden mellan nytt och gammalt* och *Uppdatera Kulturmiljöer i Mora kommun* ovan. I Kråkeberg syns dessa samband särskilt tydligt längs Gruvvägen/Skarinvägen och till viss del kring den gamla bykärnan. Kråkeberg innefattar områden med nationalromantiska fritidshus längsmed Orsasjöns strand (längs Sommarvägen). Små byggnader i ofärgat eller brunt timmer på bruksmur/betonggrund som de på fastigheterna Kråkeberg 1:17, 1:19, 1:15 är typiska nationalromantiska fritidshus och bör undersökas vidare samt eventuellt skyddas med riktlinjer. Det bör upprättas en konsekvensanalys som förklarar hur ökad byggnation i Norra Kråkeberg påverkar riksintresset Vattnäs.

### ***Fornlämningar***

Det finns bra information om fornlämningar och kulturmiljölagen på flera håll i planen och det är mycket bra att fornlämningarna är markerade på kartorna. Dock är inte alla fornlämningar med, som exempelvis på kartan över Åmåsäng. Kartorna behöver ses över och kompletteras. Inför exploatering är det viktigt att kontrollera uppdaterad karta i FMIS. Vid en del planområden behöver det informeras mer om fornlämningar och vad som gäller, både i text på vit och grå botten, exempelvis Vinäs. Det hela behöver ses över så att det blir mer konsekvent skrivet. Följ gärna det som står om fornlämningar och kulturmiljölagen på Länsstyrelsen Dalarnas hemsida.

*Exempel på justeringar som behöver göras är:*

På s. 58 står en del information under rubriken *Utforma bebyggelsen med hänsyn om det förekommer fornlämningar i närområdet*. Den texten bör förtydligas med tanke på följande information: Inför exploatering i närheten av fornlämning ska alltid kontakt tas med länsstyrelsen. Beroende på avstånd till fornlämningen behöver till och med tillstånd sökas hos länsstyrelsen.

På s. 182 om *Tingsnäs* och under rubriken *Historia* behöver texten kompletteras med information om att det finns uppgifter om att det funnits ting och gravar på Tingsnäs. Se bl.a. Mora 113:1 i FMIS.

På s. 194 och 199 om *Noret* står en del om Sandaskatten. Andra undersökningar av skattfynd, t.ex. på Gotland, har visat att skattfynden har legat under golven i järnåldershus. Huset med skatten verkar inte ha varit bostadshuset utan något av uthusen på gården. Med den vetskapen kan det ha varit så i Sanda också. Det kan alltså finnas rester kvar av gårdar och även gravar eftersom de begravde de döda intill gården, Norr om Sanda har rester efter gravhögar tidigare påträffats, Mora 105:1. Under rubriken *Vikingatida silverskatt* bör texten kompletteras med att det också funnits gravhögar i N oret, vilket visar att här även funnits järnåldersbebyggelse samt att Sandaskatten förmodligen har varit gömd under ett uthus på en järnåldersgård. I texten med grå botten bör det

stå" De arkeologiska värdena ska beaktas och man ska vara uppmärksam på fornlämningar. Arkeologiska insatser kan krävas."

På s. 202 om *Noret Norra* och under rubriken *Kulturmiljö och fornlämningar* kan flintbryne ersättas med bryne då ett bryne inte kan vara gjort av flinta. Meningen "Det finns även omfattande lämningar efter lågteknisk järnhantering." kan kompletteras så att meningen blir " Det finns även en skärvtenshög och omfattande lämningar efter lågteknisk järnhantering." Texten med grå botten bör kompletteras med "Arkeologiska insatser kan krävas."

På s. 215 om *Utmeland* finns inte samtliga fornlämningar med på kartan med *Åmåsång*. Text om fornlämningarna behöver stå med i texterna med både vit och grå botten.

På s. 222 om *Mora Sydvästra* behöver texten med grå botten kompletteras med information om fornlämningar.

På s. 232 om *Kråkberg* behöver texten på vit botten kompletteras med fler fornlämningar. Exempelvis finns det också en stor stenåldersboplats på stranden nedanför Kråkberg, flera fyndplatser för stenåldersfynd i byn m.m. Texten med grå botten behöver också kompletteras med "De arkeologiska värdena ska beaktas och man ska vara uppmärksam på fornlämningar. Arkeologiska insatser kan krävas."

På s. 236 om *Norra Kråkberg* behöver texten med grå botten ändras till "De arkeologiska värdena ska beaktas och man ska vara uppmärksam på fornlämningar och fornfynd. Arkeologiska insatser kan krävas. Arkeologisk utredning bör göras."

På s. 267 behöver meningen " Särskilt rikliga är fornlämningarna längs Kråkbergs och Vattnäs stränder men det finns även gott om kolbottnar i Hemus och Vinäs." ändras till "Särskilt rikliga är fornlämningarna längs Kråkbergs och Vattnäs stränder, men det finns även gott om kolbottnar i Hemus och fångstgropar i Vinäs."

Den fördjupade översiktsplanen påvisar att Mora kommun har ett seriöst förhållningssätt till planområdets kulturmiljöresurser. Dalarnas museum vill uppmuntra detta, men framhåller att den fördjupade översiktsplanen bör omarbetas med hänsyn till ovanstående synpunkter."

## Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

### **Sammanfattning**

#### **• Ge timmerhusen ett bättre skydd.**

Avsnittet om timmerhuskulturen kring Siljan fördjupas och riktlinjerna för Noret, Utmeland, Morkarlby, Kråkberg, Öna och Östnor kompletteras med riktlinjen: *Timmerbuskulturen i Mora har stor variationsrikedom, spänner över en mycket lång tidsålder och är en del av Moras unika attraktivitet. Alla timmerbus uppförda innan 1940 är en del i Siljansbygdens omistliga byggnadsbestånd och är i de fall de ingår i äldre gårdsbildningar eller bymiljöer viktiga att värna och bevara på sin ursprungliga plats. Timmerbus som redan mist sitt sammanhang, tex. flyttats från tidigare läge, bör däremot vara möjliga att flytta. För att inte riskera att Siljansbygdens unika timmerbussamling urvattnas värdesätter kommunen att äldre timmerbus bevaras inom kommunen.*, vilket är i linje med muséets yttrande.

#### **• Utveckla arbetet med 1900-talets kulturmiljöer. Tänk på hur gamla hus hänger ihop och samspelar med nya.**

Arbetet med att inventera Moras kulturmiljöer och uppdatera skriften *Kulturmiljöer i Mora kommun* har inletts under 2021 med en förstudie. Detta beskrivs i avsnittet.

#### **• Uppdatera *Kulturmiljöer i Mora kommun* så att boken bättre beskriver varför och hur kulturmiljöerna är viktiga.**

Se svar ovan.

#### **• Värna om Moras småskalighet genom att reglera byggnadshöjd i hela tätorten.**

Efter samrådet har kommunen utvecklat text och riktlinje för planering av högre bebyggelse och

tagit bort tidigare utpekade områden lämpliga för höga byggnader. Det är viktigt att ny bebyggelse utformas med hänsyn till omgivningen oavsett om det är en lägre eller högre byggnad som uppförs.

• **Informationen om fornlämningar i FÖP Mora är bra, men behöver kompletteras och justeras så att den blir komplett och konsekvent.**

Texterna om Tingsnäs, Kråkberg, norra Kråkberg, Utmeland, Vinäs, Noret och Noret norra kompletteras i enlighet med muséets yttrande.

### **Bebyggelse**

#### *Timmerbuskulturen*

Avsnittet om timmerhuskulturen kring Siljan fördjupas och riktlinjerna för kulturmiljö har utökats med riktlinjen *Siljansbygdens timmerbuskultur är unik och ska värnas*. Riktlinjerna för Noret, Utmeland, Morkarby, Kråkberg, Öna och Östnor kompletteras med riktlinjen: *Timmerbuskulturen i Mora har stor variationsrikedom, spänner över en mycket lång tidsålder och är en del av Moras unika attraktivitet. Alla timmerbus uppförda innan 1940 är en del i Siljansbygdens omistliga byggnadsbestånd och är i de fall de ingår i äldre gårdsbildningar eller bymiljöer viktiga att värna och bevara på sin ursprungliga plats. Timmerbus som redan mist sitt sammanhang, tex. flyttats från tidigare läge, bör däremot vara möjliga att flytta. För att inte riskera att Siljansbygdens unika timmerbussamling urvattnas värdesätter kommunen att äldre timmerbus bevaras inom kommunen.* vilket är i linje med muséets yttrande.

*Ta tillvara på sambanden mellan gammalt och nytt*

Riktlinjer för kulturmiljö har utökats med riktlinjen ”*Ta tillvara och utveckla sambanden mellan gammalt och nytt*”.

Riktlinjer avseende rivningar och underhåll inom kulturhistoriskt värdefulla miljöer justeras så att de bättre stämmer med muséets yttrande.

Arbetet med att inventera Moras kulturmiljöer och uppdatera skriften *Kulturmiljöer i Mora kommun* har inletts under 2021 med en förstudie och behovet av ett kulturmiljöprogram beskrivs i avsnittet om kulturmiljö och i planens genomförandedel som utvecklats efter samrådet.

#### *Uppdatera ”Kulturmiljöer i Mora kommun”*

Se svar ovan.

#### *Värna sammanhållen byggnadshöjd*

Efter samrådet har kommunen utvecklat riktlinje för planering av högre bebyggelse och tagit bort tidigare utpekade områden lämpliga för höga byggnader. Det är viktigt att ny bebyggelse utformas med hänsyn till omgivningen oavsett om det är en lägre eller högre byggnad som uppförs. Det är inte aktuellt att ange en exakt byggnadshöjd i den fördjupade översiktsplanen utan detta behöver hanteras i framtida detaljplanering.

#### *Övriga synpunkter*

Texten under ”*Vad är kulturvärden?*” justeras så att avsnittet blir mer fylligt.

Avsnitt om Moras kulturmiljöer utökas något så att fler bebyggelsehistoriska epoker beskrivs.

Riktlinjen ”*Det behövs riktlinjer för möbleringen av det offentliga rummet*” justeras i enlighet med muséets yttrande och en separat riktlinje för utformning av skyltar har lagts till.

Trafikverket har i sitt yttrande klargjort att *förfart Mora* inte finns med i den nationella planen för transportsystemet och den finns heller inte med i den pågående revideringen av nationella planen. Det finns alltså inte något pågående arbete som tyder på att det kommer tillstånd en förfart, men kommunen anser att det är viktigt att reservatet finns kvar för att i framtiden kunna möjliggöra en sådan. Avståndet mellan Tuvan och förfart Mora skulle i så fall bli som minst ca 900 meter och ligga lågt i landskapet över Sandängarna. En bro över Orsälven norr om Noret skulle kunna påverka landskapsbilden men i så fall är det främst i Noret.

#### *Centrum.*

Arbetet med att inventera Moras kulturmiljöer och uppdatera skriften *Kulturmiljöer i Mora kommun* har inletts med en förstudie under 2021 men hinner alltså inte införlivas i den fördjupade översiktsplanen. Istället kommer frågan om värdefulla kulturmiljöer fördjupas och utvecklas i det arbetet och eventuellt ligga till grund för ett kulturmiljöprogram. Det kapitel i den fördjupade översiktsplanen som specifikt handlar om kulturmiljö har utvecklats och de tillhörande riktlinjerna har utökats för att öka förståelsen för kulturmiljöer och dess värden.

Någon separat konsekvensbeskrivning kommer inte att göras inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

#### *Broåkern.*

Det är inte möjligt att inkludera eller undersöka enskilda byggnader inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen. Specifika byggnader kommer pekas ut i det kommande arbetet med inventering av Moras kulturmiljöer.

#### *Noret.*

Riktlinjerna kompletteras enligt ovan, se *Timmerhuskulturen och Ta tillvara och utveckla sambanden mellan gammalt och nytt* och även Noret 489:1 och 42:27 föreslås omfattas av begreppet *Värdefull bebyggelsemiljö*. Dock har inte Noret 41:31 utpekats som värdefullt då det finns en hel del av den här bebyggelsestypen runt om i Sverige och det kan vara svårt att få acceptans för ett sådant val. Lokstallarna har, trots att de berättar om en viktig del av Moras historia, bedömts vara så förvanskade att det är svårt att låta dem omfattas av begreppet värdefull bebyggelsemiljö. Gällande jordbruksmarken mellan Noret och Färnäs så finns det redan en riktlinje och en beskrivning av värdena under rubriken ”*Landskapsbild*”. Kommunen har bedömt att marken vid Tyskgården (den benämns i planen efter samrådet Bud Jannes gård) är lämplig för utveckling och idag pågår planläggning för bostäder på platsen och stor vikt läggs vid förhållandet till omgivningen och gestaltungsfrågor. Detta beskrivs under delområde Noret.

#### *Morkarlby.*

Riktlinjerna kompletteras enligt ovan, se *Timmerhuskulturen och Ta tillvara och utveckla sambanden mellan gammalt och nytt*.

#### *Utmeland.*

Även radiolänktornet utpekats som värdefull bebyggelsemiljö, då det är en viktig del av Moras silhuett. Riktlinjerna kompletteras även enligt ovan, se *Timmerhuskulturen och Ta tillvara och utveckla sambanden mellan gammalt och nytt*.

#### *Vinäs.*

Vinäs 102:3 är utpekad som värdefull bebyggelsemiljö. Riktlinjerna kompletteras enligt ovan, se *Timmerhuskulturen och Ta tillvara och utveckla sambanden mellan gammalt och nytt*. Delområdet Vinäs har efter samrådet kompletterats med riktlinjer angående jordbruksmark, landskapsbild och de äldre byklasarnas avgränsning mot omgivningen.

#### *Öna och Östnor.*

Den yta för jordbruksmark som finns invändigt i bebyggelsen längs Ringgatan var utpekad som lämpligt förtätningsområde i samrådsförslaget men efter samrådet har kommunen valt att redovisat jordbruksmark utifrån jordbruksverkets blockdata och inte peka ut några förtätningsområden på privata fastigheter som överlagrar jordbruksmark. Marken redovisas därför i enlighet med det. Hela avsnittet om jordbruksmark har utvecklats efter samrådet.

Angående funkisvillan som hänvisas till i Östnor (som vi efter förtydligande fått veta skulle vara Östnor 340:2) vill vi generellt undvika att peka ut enstaka byggnader i den fördjupade översiktsplanen. (Däremot uttrycker planen ett behov av att inventera kulturmiljön i Mora för att få ett bättre kunskapsunderlag för framtida planering.) Vi instämmer i att den är ett fint exempel på modernistisk arkitektur och i just Östnor finns flera fina exempel på just funkisvillor.



<p>Ingen ny bebyggelse planeras väster om Östnor, markeringen för våtmark hade i samrådshandlingen givits en liknande färg som nya bostäder.</p> <p>Riktlinjerna kompletteras även enligt ovan, se <i>Timmerhuskulturen</i> och <i>Ta tillvara och utveckla sambanden mellan gammalt och nytt</i>.</p> <p><i>Kråkberg.</i> Riktlinjerna kompletteras enligt ovan, se <i>Timmerhuskulturen</i> och <i>Ta tillvara och utveckla sambanden mellan gammalt och nytt</i>.</p> <p>Angående de specifika fastigheterna som hänvisas till se svar angående Östnor ovan.</p> <p>Mer bebyggelse i norra Kråkberg bedöms inte alls påverka riksintresset för kulturmiljövård i Vattnäs då det dels är ca 2,5 kilometers avstånd och det inte bör tillkomma någon omfattande bebyggelse längs stranden utan invändigt i området.</p> <p><b>Fornlämningar</b> Fornlämningarna i kartan över Åmåsäng syntes inte på grund av en ritningsmiss. Felet är åtgärdat och alla delområdeskartor har setts över i enlighet med muséets yttrande.</p> <p>Text med generella riktlinjer rörande byggande i fornlämningsmiljö kompletteras i enlighet med muséets yttrande.</p> <p>Texterna om Tingsnäs, Kråkberg, norra Kråkberg, Utmeland, Vinäs, Noret och Noret norra kompletteras i enlighet med muséets yttrande.</p> <p>I Vinäs och Mora sydvästra finns inga bebyggelseområden utpekade som riskerar att komma i konflikt med fornlämningar, utan här gäller de generella riktlinjerna under kulturmiljökapitlet.</p>
<p><b>S.7 Lantmäteriet</b> ”Vid genomgång av planförslagets samrådshandlingar har följande noterats:</p> <p><b>Delar av planen som bör förbättras</b> <i>Huvudmannaskap för allmänna platser</i> Lantmäteriet kan inte se att det någonstans i planhandlingarna står om vilken strategi kommunen har vad gäller huvudmannaskap för allmänna platser. Lantmäteriet anser att det skulle vara önskvärt att kommunen i översiktsplanen belyser en strategi kring inom vilka detaljplaneområden kommunen avser att lägga ut ett kommunalt respektive enskilt huvudmannaskap för allmänna platser.”</p>
<p><b>Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer</b> Förslaget till fördjupad översiktsplan för Mora tätort har kompletterats med kommunens ställningstagande kring kommunalt respektive enskilt huvudmannaskap i planens genomförandedel.</p>
<p><b>Yttranden från grannkommuner</b></p>
<p><b>S.8 Leksands kommun</b> ”Förslaget till fördjupad översiktsplan för Mora tätort är ambitiöst utformad och noggrant genomarbetad. Leksands kommun har inga synpunkter på förslaget.</p> <p><b>Utskottet för samhällsbyggnads beslut</b> 1. Leksands kommun har inga synpunkter på förslag till fördjupad översiktsplan för Mora tätort.”</p>
<p><b>Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer</b></p>

-

## **S.9 Malung-Sälens kommun**

### **”Arbetsutskottets beslut**

Malung-Sälens kommun lämnar nedanstående yttrande

### **Beskrivning av ärendet**

En fördjupning av Översiktsplanen för Mora tätort är föremål för samråd. Då det avser en fördjupning för själva tätorten är det i huvudsak trafikfrågor som är av intresse för Malung-Sälens kommun.

### **Yttrande**

#### *Generella synpunkter*

Malung-Sälens kommun har med stort intresse tagit del av samrådet för den fördjupade översiktsplanen för Mora tätort. Det är ett ambitiöst arbete, och Mora har goda förutsättningar att bli en ännu mera attraktiv ort. Närheten till vatten- resp. grönområden samt spännande kulturhistoriska miljöer är ett par exempel. Mora benämns i samrådet som en "Blandstad", där boende och verksamhet ska dela på utrymmet och förtätningar ska göras i första hand i stadskärnan och i anslutning till resecentrum och Siljan. Detta är goda föresatser. Centrala Mora omges av vatten. Detta är en möjlighet att skapa attraktiva boendemiljöer, men medför också att möjligheten att leda järnvägs- och landsvägstrafik utanför centrum är avsevärt begränsad.

Det ökade handelsutbud som tillskapats i Mora de senaste åren har ytterligare bidragit till fler besökare från Malung-Sälen, då det nu i Mora finns - förutom Ikea - samma utbud som i Falun/Borlänge. Mora har - lyckligtvis - fortfarande en levande och dynamisk stadskärna, som till stor del erbjuder samma utbud av butiker som ett vanligt externköpcentrum. Mora har också, vilket påpekas i samrådsunderlaget, en stor andel offentlig verksamhet. Inte minst lasarettet har en stor andel besök från Malung-Sälens kommun.

#### *Biltrafik*

Landsvägstrafiken till och från Sälenfjällen passerar i stor utsträckning Mora. Även om en allt större mängd turister kommer att ta sig till sitt resmål med andra färdmedel än egen bil kommer landsvägstrafiken att vara outhärlig under lång tid framöver. Det är därför viktigt att planeringen för minskad privatbilism i centrala Mora inte kommer att leda till att den lokala biltrafiken flyttas från centrala vägar och gator till det statliga vägnätet.

Under rubriken "Utformning av gator i centrum" redovisas ett antal centrala gator, exempelvis Badstugatan och Vasagatan, vilka har det gemensamma att ambitioner är att minska biltrafiken på dessa. Föresatsen att minska biltrafik i centrum är god, men kan innebära problem. Mora saknar förbifart, och all trafik längs Rv. 70 samt E45 leds genom centrala Mora. Den förbifart, vilken planerades under 1990-talet, som skulle innebära en bro över Orsaälven för att förbinda Lasarettet/Vattnäs/Noret med Kråkberg, är uppskjuten på framtiden. Även om Trafikverket prioriterar Genomfart Mora i den nationella planen så kommer genomfartstrafiken under överskådlig framtid att ledas genom centrala Mora.

#### *Parkering*

Det som nämndes i inledningen gör att centrala Mora bör vara lättillgängligt för besökare, även bilburna sådana, som kommer utanför kommunens vanliga upptagningsområde. Det kan vara bedrägligt att tro att detta kommer att kvarstå även om man minskar antalet parkeringsplatser i centrum. I planen nämns att landsvägsgenomfarten upplevs som en barriär i tätorten mellan centrum och kajen. Om fler parkeringsmöjligheter tas bort från de centrala delarna av Mora - norr om Rv.70/E45 - för att förläggas likt idag vid stranden kommer trafikbelastningen på det statliga vägnätet ytterligare att öka. Det vore lämpligt att utreda möjligheten till kompletterande parkeringsmöjligheter på centrumsidan av Rv.70/E45. Förslaget till parkeringshus vid befintliga parkeringsytor i centrum är mycket bra. Mora är i likhet med flera andra orter i regionen en

"trästad", och ett parkeringshus i likhet med det som uppförts i trä i centrala Skellefteå skulle även kunna tillföra arkitektoniska kvaliteter i centrum.

#### *Järnvägstrafik*

Dalabanan används ofta även av resenärer från Malung-Sälens kommun, som på så vis har möjlighet att nå Stockholm över dagen med tåg. Det är glädjande att parkeringsmöjligheterna vid resecentrum har förbättrats. Under rubriken Inlandsbanan borde ännu tydligare framgå banans potential för svenskt skogsbruk, då en väldigt stor del av den svenska produktionsskogen finns i banans närområde.

Det är även viktigt att planeringen för centrala Mora inte kommer att påverka Älvdalsbanan negativt. Då Oxbergsbron är ersatt kommer järnvägstrafiken från bl a Blybergssågen att kunna återupptas. Idag tvingas dessa transporter ske med lastbil, vilket ytterligare bidrar till hög trafikbelastning genom centrala Mora. Det är viktigt att Mora kommun aktivt arbetar för att föra över godstrafik till järnväg där möjlighet finns till det.

#### *Dagens sammanträde*

Stadsarkitekt Tomas Johnsson redogör för ärendet.

Ordföranden finner att arbetsutskottet beslutar att bifalla tjänsteutlåtandets förslag till yttrande.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att centrum måste vara tillgängligt även för bilburna och vi tror att man kan lösa parkeringsfrågan på flera olika sätt; ett strategiskt placerat parkeringshus skulle kunna vara en lösning. Efter samrådet har planen kompletterats med ytterligare platser möjliga för parkeringshus och i genomförandedelen beskrivs även behovet av en strategi för parkeringsfrågor.

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer med Malung-Sälen att ett eventuellt parkeringshus ska uppföras i trä i enlighet med kommunens träbyggnadsstrategi. Riktlinjerna för arkitektur har kompletterats med riktlinjer som anger att trä alltid ska övervägas som byggnadsmaterial i enlighet med träbyggnadsstrategin och att träbyggnadsstrategin behöver uppdateras för att bli mer genomförandeinriktad.

Planen har kompletterats med riktlinjen *Utveckla Inlandsbanan* under avsnittet om järnvägen. Vi håller med om att det är viktigt att kommunen arbetar för hållbara transporter och en hållbar trafikbelastning genom centrala Mora. Det är viktiga frågor som kräver samarbete med Trafikverket och andra myndigheter. Just nu genomförs genomfartsprojektet och diskussioner förs med Trafikverket kring bangården och järnvägens utveckling i Mora.

#### **S.10 Orsa kommun**

”Utskottet [Kommunstyrelsens utskott för strategi] har inget att erinra mot förslaget om fördjupad översiktsplan för Mora tätort.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

-

#### **Kommunala yttranden**

#### **S.11 Kulturnämnden**

##### **” Beslut**

Kulturnämnden antar tjänsteutlåtandet som sin synpunkt på samråd om fördjupad översiktsplan för Mora tätort.

##### **Sammanfattning av ärendet**

Stadsbyggnadsförvaltningen Mora Orsa har upprättat ett förslag till fördjupad översiktsplan för Mora tätort. Förslaget är nu ute på samråd.

I den fördjupade översiktsplanen (FÖP:en) redovisas hur kommunen vill att tätorten ska utvecklas, var det kan och bör byggas, var det behövs nya vägar och cykelbanor och vilka områden som ska sparas för rekreation. I planen beskrivs exempelvis också vilka hänsyn som behöver tas till kulturhistoriska kvaliteter, naturvärden och vilka risker för bullerstörningar och översvämningar som föreligger.

Grunden till den fördjupade översiktsplanen är den strategiska planen som är baserad på visionen: *Regionstad Mora - för ett aktivt liv. Mora år 2022 en levande stad med en tydlig profil och positiv utvecklingstrend. Staden är i takt med tiden och erbjuder möjligheter för människor att trivas, utvecklas och framförallt leva ett aktivt liv.* Genom att i den fördjupade översiktsplanen visa hur tätorten ska utvecklas de kommande åren och genom att möjliggöra för fler boenden i attraktiva lägen, utökning av handel och verksamheter men samtidigt ta tillvara de natur- och kulturvärden som gör orten unik, så vill Mora kommun visa hur visionen för Regionstad Mora ska uppnås.

#### **Kulturförvaltningens synpunkter:**

Det är glädjande att Moras kultur- och kulturmiljövärden tas upp i FÖP:en på flera ställen, det är viktiga aspekter i vår miljö som vi lever i. Under avsnittet Vision och strategier finns Kulturstaden Mora med och i planförslaget behandlas Kulturmiljön. Kulturmiljön finns även med i områdesrekommendationerna och i konsekvensbeskrivningarna.

I avsnittet om Kulturmiljön i planförslaget tas Timmerhuskulturen upp med en egen underrubrik och det vore önskvärt att komplettera avsnittet med att poängtera att vår lokala koncentration av medeltida knuttimrade byggnader är den största i världen och betingar ett så stort och högt kulturhistoriskt värde att det skulle kunna komma i fråga för att klassas som världsarv.

Kulturförvaltningen föreslår kulturnämnden att anta tjänsteutlåtandet som sin synpunkt på samråd om fördjupad översiktsplan för Mora tätort.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Avsnittet om timmerhuskulturen har kompletterats, även med anledning av yttrande från Dalarnas museum. En riktlinje om att Siljanbygdens timmerhus är unik och ska värnas har utformats.

#### **S.12 Mora Orsa Miljönämnd**

##### **”Beslut**

Miljönämnden beslutar att lämna följande synpunkter på upprättat förslag till fördjupad översiktsplan för Mora tätort:

1. Miljönämnden ser positivt på att det i planen, både i text och på karta, finns tydliga riktlinjer avseende byggnation på jordbruksmark.
2. I planen finns inte någon hänvisning till Grönstrukturplan för Mora tätort. Även om grönstrukturplanen inte är antagen ännu bör det ändå finnas en hänvisning i riktlinjerna för grönstruktur på sidan 83 att när grönstrukturplanen antas ska skötsel av tätortens grönområden ske i enlighet med denna.
3. Under riktlinjer för jordbruksmark och skogsbruk på sidan 137 bör en ytterligare riktlinje vara att: I tätortsnära skogsområden ska skogens natur- och friluftsvärden prioriteras framför dess produktionsvärden.

##### **Sammanfattning av ärendet**

Stadsbyggnadsförvaltningen har upprättat ett förslag till fördjupad översiktsplan för Mora tätort. Syftet med planen är att redovisa hur kommunen vill att tätorten ska utvecklas, exempelvis var det kan och bör byggas, var det behövs nya vägar och cykelbanor och vilka områden som ska sparas för rekreation. I planen beskrivs exempelvis också vilken hänsyn som behöver tas till bland annat

<p>kulturhistoriska kvaliteter, naturvärden och vilka risker för bullerstörningar och översvämningar som föreligger.</p> <p><b>Motivering</b> Miljönämnden bedömer att upprättat förslag till fördjupad översiktsplan för Mora tätort är förenlig med 3, 4 och 5 kap. miljöbalken.”</p>
<p><b>Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Efter samrådet har avsnittet om jordbruksmark utvecklats ytterligare.</li> <li>2. Den fördjupade översiktsplanen kompletteras med en hänvisning till Grönstrukturplanen som antogs av Kommunfullmäktige i oktober 2018.</li> <li>3. Avsnittet om skogsbruk kompletteras med en riktlinje i enlighet med Miljönämndens förslag.</li> </ol>
<p><b>S.13 Nodava Vatten &amp; avlopp</b></p> <p>”Nodava förväntar sig att få vara med i det fortsatta arbetet att utveckla ”Regionstad Mora” för framtiden.</p> <p>Vatten o avlopp: Utbyggnaden av det allmänna VA nätet ska ske så att man får en hållbar vatten- och avloppssituation inom kommunen.</p> <p>Dagvatten: Kommunen förväntas jobba efter det framtagna <i>Dagvattenprogrammet</i>”</p>
<p><b>Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer</b></p> <p>Dagvattenprogrammet framhålls i den fördjupade översiktsplanen.</p>
<p><b>S.14 Nodava avfall</b></p> <p><b>”Yttrande</b></p> <p>Den fördjupade översiktsplanen för Mora tätort kan med fördel utvecklas när det gäller skrivningar om avfall, för att skapa bättre förståelse för avfallsområdets betydelse för en hållbar samhällsutveckling.</p> <p><b>Inledning</b></p> <p>Med anledning av den fördjupade översiktsplanen vill Nodava Avfall uppmärksamma FN:s globala hållbarhetsmål, Agenda 2030, särskilt mål nr 11 gällande fokusområdet <i>hållbara städer</i>, och specifikt delmålen;</p> <p>11.1 gällande bl.a. <i>fullgoda bostäder och säkerställande av grundläggande tjänster såsom trygg avfallshantering,</i></p> <p>11.2 gällande bl.a. <i>hållbara transportsystem,</i></p> <p>11.3 gällande bl.a. <i>hållbar urbanisering,</i></p> <p>11.6 gällande bl.a. att <i>minska städernas negativa miljöpåverkan per person genom att ägna särskild uppmärksamhet åt hantering av kommunalt och annat avfall,</i></p> <p>11.7 gällande bl.a. att <i>säkra tillgängligheten till bl.a. offentliga platser för äldre och personer med funktionsnedsättning,</i></p> <p>11.b gällande bl.a. att <i>stärka arbetet med strategier för resurseffektivitet inkl. återvinning samt begränsning av och anpassning till klimatförändringarna.</i></p> <p>(<a href="http://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/170531">http://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-11-hallbara-stader-och-samhallen/170531</a>)</p> <p>Nodava Avfall vill också uppmärksamma den till Agenda 2030 knutna <i>nordiska deklARATIONEN för genomförandet av den nya urbana agendan</i>, som bl.a. sätter fingret på den nyckelroll som det politiska ledarskapet har för att identifiera utmaningar, formulera visioner och skapa förutsättningar för hållbar utveckling, som bl.a. omfattar byggande av ett anpassningsbart samhälle, bejakande av</p>

cirkulär ekonomi och stödjande av hållbar konsumtion och produktion, inte minst genom stödjande av modiga samhällsaktörer ([https://www.globalutmaning.se/wp-content/uploads/sites/8/2017/02/NORDICDECLARATION-\\_A4.pdf/170531](https://www.globalutmaning.se/wp-content/uploads/sites/8/2017/02/NORDICDECLARATION-_A4.pdf/170531)).

Nodava Avfall vill, som referensmaterial, därtill uppmärksamma den kommunala avfallsplanens tydliga visioner, ledstjärnor, strategier, mål och åtgärder för perioden 2013 – 17, som på ett tydligare sätt bör få influera samhällsplaneringen, samt att det pågår ett länsövergripande samarbete med revidering av mål och åtgärder för planperioden 2018 – 22, som avses att ställas ut för granskning i oktober/november (<http://www.nodava.se/?q=node/143/170531>).

Mot bakgrund av hållbarhetsmålen, den fördjupande nordiska deklARATIONEN och inte minst avfallsplanen samt Nodavas förankring och erfarenhet inom området avfallshantering gör Nodava Avfall följande reflektioner utifrån aspekten planering för nyttjande av mark för; transporter, bostäder, offentliga byggnader och andra byggnader samt offentliga platser, såsom bl.a. grönytor, samt andra platser utomhus, såsom bl.a. mark på privata och offentligt ägda fastigheter för hyresbostäder.

Nodavas reflektioner fokuserar på kopplingen mellan samhällsplaneringen, en framtida hållbar avfallshantering, Boverkets visioner om framförallt hållbart byggande, ökad kollektivtrafik och hållbar livsmiljö samt den politiska vilja som finns uttalad i den befintliga avfallsplanen och ambitionen med den plan som är under framtagande.

### ***Reflektioner kring FÖP***

*Samhällsplaneringen måste stödja en utveckling för att förebygga uppkomsten av avfall (avfallsminimering) och att minska avfallets farlighet.*

Detta innebär bl.a. att arbeta för att utveckla möjligheterna till en hållbar konsumtion. I detta ligger att t.ex. avsätta ytor tillgängliga för en nära konsumtion, t.ex. närbutiker för livsmedel, vilket minskar transportbehovet och det fossila avtrycket. Hand i hand med detta går visioner om planering av tillräcklig plats för kraftig utveckling av smarta, fossilfria, boendenära och framförallt användarvänliga lösningar för kollektiv-, gång- och cykeltrafik, som inte minst kan överkomma det tätortsnära behovet av egna bilar mellan t.ex. bostadsområden och handelscentra. I detta ligger också avsättande av mark för och styrande av tillgängligheten, t.ex. via detaljplaner och exploateringsavtal, för sådan exploatering eller etablering som stödjer tanken om resurshushållning och cirkulär ekonomi, t.ex. plats för återvinningsverksamhet, områden med specificerade byggnadskrav, plats för gastankställen, förpackningsfria butiker och lokaler/verksamheter för olika typer av tjänster, service och reparation.

*Den politiska viljan om att stödja en utveckling för att förebygga uppkomsten av avfall och att minska avfallets farlighet finns tydligt uttryckt i avfallsplanen.*

Denna viljeinriktning framkommer bl.a. genom att planen fokuserar på återanvändning, minskat fossilberoende, betydelsen av en ökad andel tjänstekonsumtion inom ramen för en hållbar ekonomi och vikten av att stimulera ett lokalt resursutnyttjande och vidareförädling av restprodukter samt byggande med återvinningsbart material. Förslaget till ny plan betonar återigen vikten av en hållbar konsumtion.

*Samhällsplaneringen måste stödja möjligheterna till återanvändning.*

Såttillvida måste visioner skapas och iscensättas gällande att synliggöra, stödja och utveckla olika former av återbruksverksamhet som har sådan lokalisering och omfattning att den blir attraktiv för medborgarna och därmed ett verkligt alternativ till konsumtion av nyttillverkade varor. Detta bör innefatta tydliga etableringsvisioner om en rikt omfattande återbruksverksamhet (second hand), d.v.s. plats för verksamhet med ett brett utbud och med attraktiv lokalisering, t.ex. i anslutning till annan handel, och inte minst genom ett tydligt och djupt offentligt/kommunalt engagemang (kommunalt återbruk), men även t.ex. möjligheter till aggregering av flera småskaliga återbruksverksamheter (loppisar) och där möjligheterna till samlokalisering med olika typer av hantverksrörelser m.m. för service och reparation beaktas. Under innevarande avfallsplanperiod

har det skett en markant ökning av andelen personer som säger sig styra sin konsumtion från att köpa nytt till att köpa begagnat (36 till 49 %), en utveckling av attityder som förtjänar att stödjas av samhället. Endast genom tydlig politisk vilja kan återbrukssamhället förankras som ett reellt alternativ till den mindre hållbara konsumtionen av nytillverkade varor.

*Den politiska viljan om att stödja möjligheterna till återanvändning finns tydligt uttryckt i avfallsplanen.*

Denna viljeinriktning framkommer bl.a. genom att planen stadfäster ambitionen att utveckla mötesplatser för konsumenter och använda produkter samt att fokusera på en förlängning av produkters livslängd. Förslaget till ny plan betonar återigen vikten av ökad återanvändning.

*Samhällsplaneringen måste stödja möjligheterna till en hållbar återvinning.*

Ett stort problem i dagens avfallshantering är att ansvaret är splittrat på ett kommunalt ansvar för hushållsavfall (Nodava) och ett producentansvar för förpackningar (FTI – Förpacknings- och tidningsinsamlingen). Detta har skapat ett geografiskt helt splittrat insamlingssystem till stor nackdel för återvinningsmöjligheten av material, transporteffektiviteten, och inte minst en god samhällsservice för medborgarna, eftersom systemet med ÄVS (Återvinningsstationer) generellt inte är lika lättillgängligt och ger lika god service som den kommunala renhållningen.

Det splittrade systemet går stick i stäv mot de ursprungliga kriterier för god service och ett sammanhållet avfallssystem, samordnat med kommunens insamlingssystem och företrädesvis genom FNI (fastighetsnära insamling) eller tätortsnära annars med högst 400 m avstånd, som Naturvårdsverket stadfäste 2006 (Rapport 5648, sid 91). Insamlingssystemet via FTI har under många år fått löpande kritik från svensk kommunal renhållning och medborgarna gällande otillräcklig servicegrad, och de nationella överenskommelserna 2009 om en ökad ambitionsnivå har inte haft tillräckligt positiv effekt på kommunal service och renhållning. Nuvarande system kan inte anses uppfylla kraven för en hållbar avfallshantering, framförallt synligt genom; den löpande otillräckliga nöjdheten från medborgarna gällande funktion, skötsel och servicegrad, den höga felsorteringsgraden av förpackningar i det avfall som renhållningen ansvarar för, som drabbar renhållningskollektivet med höga kostnader, samt att den FNI som finns etablerad måste bekostas av hyresgästerna själva (via fastighetsägarna) och inte av producenterna, i enlighet med lagstiftningen.

Oavsett om regeringsförklaringens (2014) löfte om en flytt av insamlingsansvaret av förpackningar från producenterna till kommunerna kommer att infrias, så bör kommunen av miljöskäl och av skäl att vara en attraktiv hållbar boendeort, framförallt tätortsnära, planera för en koordinerad och kommunalt driven förpackningsinsamling i syfte att bättre sträva mot det hållbara samhället avseende avfallshanteringen. Kommunen har juridiskt mandat att själv sköta insamlingen av förpackningar. En koordinerad insamling bör så långt möjligt innebära en fastighetsnära insamling, men kan alternativt innebära lösningar med mer kvartersnära insamling (KNI) som beaktar tanken om, och kriterierna för, ett sammanhållet och därmed enkelt system för medborgarna. En utbyggnad av FNI/KNI gynnar alla medborgare, inte minst äldre och funktionshindrade, och det säkrar bättre en hållbar avfallshantering.

Samhällsplaneringen bör stödja en utveckling mot FNI/KNI genom att ytor avsedda för t.ex. bostäder inkluderar tillräckliga ytor för gemensamma avfallsutrymmen med en adekvat och fullskalig källsortering, alternativt att ytor för externa insamlingsplatser säkerställs. Vid denna planering måste också närheten för medborgarna vägas mot trafiksäkerhetsfrågor och framkomlighetsaspekter för fordon.

Samhällsplaneringen bör också omfatta ett säkerställande av tillräckliga ytor för bostadsbyggnader, innefattande erforderliga bostadsytor för en fullskalig källsortering i boendeenheterna. Ett stort problem i dagens avfallshantering är nämligen att bostadsenheterna ännu idag inte dimensioneras för ett modernt anpassat dagligt flöde av ett komplett källsorterat hushållsavfall. Detta bör alltså uppmärksammas vid såväl planläggning som den efterföljande bygglovgivningen.

Samhällsplaneringen bör i övrigt stödja en utvidgad möjlighet till källsortering i offentlig miljö, d.v.s. gatu-/parkrenhållning.

*Den politiska viljan om att stödja möjligheterna till en hållbar återvinning finns tydligt uttryckt i avfallsplanen.*

Denna viljeinriktning framkommer bl.a. genom att planen poängterar vikten av enkelhet, god tillgänglighet och estetik avseende avfallssystemen, förbättrad källsortering, förbättrad servicegrad gällande insamling av förpackningar, resurseffektiva och klimatfrämjande transporter, kommunal verksamhet som föredöme samt en god livs- och boendemiljö genom minskad nedskräpning.

#### **Detaljkommentarer**

Texter och de föreslagna riktlinjerna för avfall bör utvecklas och få en fördjupad innebörd utifrån de problembilder och de önskade framtidsscenarioer som beskrivs ovan.

Beskrivningen av matavfallsinsamlingen är inte möjlig att förstå eftersom hela kommunen har obligatorisk utsortering av matavfall, koordinerad genom ett gemensamt insamlingsystem. Möjligens antyds här det strävansvärda med ett sammanhållet, medborgarvänligt och boendenära avfallssystem, som är enkelt att nyttja och innebär så samhälleligt resurseffektiva transporter som möjligt och så hög återvinningsgrad som möjligt. Sådan styrning bör dock inte endast undersökas, utan vara prioriterat utifrån de verktyg (detaljplaner, exploateringsavtal m.m.) som kommunen förfogar över.

Den generella skrivningen om ÅVS:er är tillämplig, utifrån ett språkbruk där ordet ÅVS inte fokuserar på vem som är driftsansvarig utan endast med fokus på att där samlas in förpackningar, dock med hänsyn tagen till skrivningarna ovan om den bristande service som insamlingen via FTI innebär, och det sammanhållna grepp över avfallsflöde och servicegrad som kommunen bör verka för.

Beskrivande texter och riktlinjer i övrigt bör ses över ambitionsmässigt med hänsyn till ovan beskrivna behov inom avfallsområdet kopplat till andra områden.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Avsnittet om avfall har utvecklats i linje med Nodavas synpunkter i samrådet och i dialog med Nodava vid framtagandet av granskningshandlingen.

Bland annat har Moras avfallsplan beskrivits, den allmänna texten om avfall utvecklats och faktarutor om ÅVS och ÅVC har lagts till.

Planen har även kompletterats med riktlinjer för sortering av avfall och lokalisering av återbruksverksamhet.

#### **Yttranden från företag, föreningar, organisationer o. dyl.**

##### **S.15 TeliaSonera Skanova Access AB**

###### **”Yttrande**

Skanova är den ledande leverantören av nätkapacitet till teleoperatörer för dagens och framtidens slutkundstjänster i Sverige. Skanovas målbild är en effektiv telekommarknad, präglad av öppenhet, konkurrens och minsta möjliga detaljreglering. Vi vill att så många som möjligt ska få ta del av de möjligheter - i form av tjänster - som en modern infrastruktur ger. En sådan marknad gynnar alla parter - grossister, operatörer och slutkunder.

Mora tillhör en av de kommuner i landet som Skanova ser som intressant att prioritera vid en satsning med fiberinfrastruktur, som möjliggör bredband till medborgare och näringsliv.



Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess.

För ledningssamordning kontakta Skanovas Nätförvaltning för det aktuella området, undertäcknad eller ring på tfn (vxl): 08-604 04 90.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Telia Sonera Skanova Access får, i likhet med övriga ledningsägare, alla detaljplaner för samrådsremiss och brukar då meddela eventuella önskemål. Vid exploateringar bör Telia bevaka om de har intresse av att bygga ut sitt fibernät i området.

#### **S.16 Moravänstern**

”Bostäder på nuvarande parkering vid Kajen som beskrivs på s. 181 ogillas. Dels för översvämningsrisk och dels för att det tar bort långtidsparkeringar för centrumhandeln vid normalt vattenstånd om trenden fortsätter mot att kollektivtrafiken för stryka på foten gentemot bilarna. Att bevara parkeringarna är även bra för turismen i centrum.

Tingsnäs s. 182. Bebyggelse ner på badstranden är inte lämplig pga översvämningsrisk.

Tingsnäsvägen s. 183 Bör fortsatt vara öppen för fordonstrafik. Dock med fartbegränsande åtgärder.

Sanda s. 199 Bebyggelse vid nuvarande båtklubb. Här är Moravänstern tveksamma då det skapar behov att hitta annan mark för båtklubben.

Moravänstern föreslår att man i FÖP:en tillåter inglasning och uppvärmning av Kyrkogatan så att handel även kan bedrivas på normal nivå även när det är dåligt/kallt väder. Detta då dagens centrumhandel är mer känslig för konkurrens av näthandel och Norethandeln under de stora köphögtiderna. Att tillåta en inglasning i FÖP:en skulle underlätta för byggnation om fastighetsägarna kommer till samma slutsats.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

##### *Kajen*

Bostäderna som illustrerades på Kajen i samrådet har utgått i utställningshandlingarna. Hela Kajenområdet behöver studeras närmare men detta arbete rymms inte inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

Bilden som presenteras under avsnittet om Tingsnäs är endast en illustration. Tanken är att allt söder om gång- och cykelvägen är offentliga miljöer, inte bostäder. Ett planprogram ska tas fram för hela Tingsnäs och där måste hänsyn till bland annat översvämningsriskerna tas. Även trafiksituationen i området kommer hanteras i det framtida planprogrammet.

##### *Sanda*

Efter samrådet har området som pekades ut för bostäder på Sanda tagits bort. Sanda pekas fortsatt ut som ett utvecklingsområde på grund av sitt centrala, attraktiva läge vid Siljan och potentialen att utveckla de befintliga natur- och rekreationsvärdena. Områdets förutsättningar och de utredningar som krävs för framtida utveckling beskrivs mer utförligt under delområde Noret.

##### *Kyrkogatan*

Från köpmännens sida har snön framförts som en tillgång för handel, särskilt då Mora förknippas med vintersport, tomtar och gemytlighet. Inglasning medför att centrum mer påminner om en galleria och kan påverka Moras karaktär av småstad negativt.

#### **S.17 Landstinget Dalarna**

”Landstinget Dalarna har beretts tillfälle att lämna synpunkter på Mora kommuns förslag till fördjupad översiktsplan för rubricerat område.

Hur bebyggelse och infrastruktur utvecklas påverkar landstingets verksamhet och möjligheterna att ta sig till och från landstingets fastigheter. Det är därför värdefullt att ta del av Mora kommuns ambitioner gällande utveckling av Mora tätort. Några särskilda iakttagelser och funderingar utifrån samrådsförslaget:

- Mora lasarett är dagligen målpunkt för många människor och goda kommunikationsstråk är av stor betydelse. Planerad utveckling av samband och strukturer för fotgängare och cyklister genom Mora Noret underlättar för lasarettets patienter och personal samt uppmuntrar till ett miljövänligt resande.

- Det finns sedan mars 2017 en helikopterlandningsplats på Mora lasarett. Sektorerna fortsätter över intilliggande fastigheter och medför till viss del begränsningar gällande högsta höjd för byggnader och föremål. Det är mycket viktigt att frågan finns med i Mora kommuns detaljplaneprocesser. Kartan sid 97 i ”FÖP del 2 Planförslag teman” har en teckenförklaring ”Höjdbegränsningar inflygning ambulanshelikopter” men inga markeringar vid Mora lasarett.

- I ”FÖP del 3 Planförslag delområden” kartan sidan 195 är skogsområdet, som ägs av landstinget, mot Noret norra utlagt som grönområde. Som vi i tidigare brev uttryckt (Synpunkter på förslag till detaljplan för bostäder i Noret norra, BN 2013/16 215) är det viktigt att Mora lasarett har möjlighet att i framtiden kunna använda skogsområdet för vårdändamål. Det är viktigt för hela norra dalarna att inte grönområdet begränsar framtida behov av utbyggnad för vårdändamål, därför bör grönområdet mellan Mora lasarett och Noret norra utgå.

Landstinget Dalarna ser fram emot att medverka i den fortsatta planeringen i berörda delar! ”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Efter samrådet har ”höjdbegränsningarna inflygning ambulanshelikopter” plockats bort från kartans teckenförklaring då inflygningssektorer för platta på lasarettet redan illustreras på flygfotografiet på sida 104. I texten framgår även att det inom sektorerna inte får byggas byggnader eller andra föremål som inverkar på höjdbegränsningarna utan särskild prövning.

Skogsmarken mellan Lasarettet och de tillkommande bostäderna bedöms vara viktig för de boende och förskolan i Noret och dess betydelse kommer att öka ytterligare när fler bostäder i området tillkommer, se även Naturskyddsföreningens yttrande. Skogen fortsätter därför att vara utpekad som grönområde.

Mora lasarett har stora möjligheter att växa mot sydost, på den gräsyta där ambulanshelikoptrarna landade tidigare.

#### **S.18 Mora Hembygdslag**

”Mora Hembygdslag har för yttrande fått ett förslag till fördjupad översiktsplan för Mora tätort. Diarienummer: MK BN 2015/01981.

Planen är väldigt omfattande och täcker ett stort område. Hembygdslaget väljer i första hand att yttra sig mer övergripande inom sitt verksamhetsområde.

Kulturmiljöerna i Mora sätter stark prägel på bygden och bidrar till Moras identitet och ska värnas. De påverkar oss som bor här och ger besökare en attraktiv bild av Mora. Kulturmiljöerna ska som det står i planen ses som en resurs och en möjlighet snarare än ett hinder för utvecklingen.

Kulturmiljöer är gamla byggnader av alla de slag, fornlämningar, gamla bygator och bymiljöer, gårdar, gamla industrier, delar av Mora centrum m.m. Kulturmiljöerna beskrivs bra i planförslaget.

1991 tog kommunen och Dalarnas Museum fram en kulturhistorisk miljö- och bebyggelseanalys, *Kulturmiljöer i Mora kommun*. I tätorten studerades byggnader på Stranden och i Morkarlby.

Utredningen identifierade även olika värdefulla platser, såsom fäbodrar. Mora Hembygdslag anser det väldigt viktigt att *Kulturmiljöer i Mora kommun* uppdateras och kompletteras. Då ska hela tätorten innefattas och gamla timmerhus ska ingå i analysen/beskrivningen. Timmerhusen är en bortglömd kulturskatt, kanske ett världsarv framöver.

Vissa byggnader, bebyggelseområden och platser är särskilt värdefulla ur kulturhistorisk synpunkt och omfattas av Plan-och bygglagens 8 kap 13§.

Vi tillstyrker förslaget i planen på områden som inte får förvanskas.

Vi anser i likhet med planförfattarna att det är viktigt att stärka bymiljöerna som omfattas av planen. De är viktiga för Moras identitet och nya hus som byggs i anslutning till gammal bybebyggelse ska utformas och placeras så att de passar in i den befintliga bebyggelsestrukturen. Planen anger med bra illustrationer hur nybyggnation i bymiljöer ska gå till.

Området kring Vasastatyn är inte attraktivt idag och vi anser att denna historiska plats återfår en mer värdig utformning. En smakfull belysning av statyn är en viktig detalj för att besökare kvällstid ska mötas av den person som betytt så mycket för Mora.

Några ”detaljer” i planen som vi tycker är intressanta och som vi gärna ser förverkligade:

- Ny entrégång till gamla kommunhuset med en allé.
- ”Röda mattan” över Vasagatan in bl.a. mot Zorngården och Zorn-muséet är ett intressant inslag.
- Uppgradering av Tingshusparken ses som nödvändig.
- Tingsnäs udde måste förskönas. Varför inte titta på det förslag till park som en gång Anders Zorn lade fram.
- Djos-Lars gård i Morkarlby måste bevaras som ett fint exempel på tidigare bymiljö, numera så centralt belägen.
- Gångstråket längs vattnet är viktigt att förverkliga. Lyfter fram Moras bästa sida och ger anknytning till många kulturplatser.

Hembygdslaget anser sammanfattningsvis att planen är väl genomarbetad och ett bra underlag och stöd för den framtida utvecklingen av Mora. Vi understryker att kulturmiljöerna ska ses som en resurs och möjlighet och stärka kommunens identitet och varumärke.

Vi vill slutligen framföra att vi som jobbar med hembygdsfrågor inte enbart tittar bakåt i tiden. Vi anser det minst lika angeläget och viktigt att allt som skapas idag håller hög kvalitet och standard. Man ska om 50 år med stolthet kunna se vad vi åstadkommer idag.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i Hembygdslagets synpunkter och tackar för stödet. Hela avsnittet om kulturmiljöer har efter samrådet utvecklats. Arbetet med att inventera Moras kulturmiljöer och uppdatera skriften *Kulturmiljöer i Mora kommun* har inletts med en förstudie i början av 2021.

#### **S.19 Mora Jordägare**

”Mora Jordägare samfällighetsförening, ägare av Kaplagården central i Mora.

I samband med nu pågående planering av "Genomfart Mora" kan vi se att intrång Kaplagården måste ske för att genomföra dessa planer.

Vår bestämda uppfattning här är att området kring Kaplagården men anrik historik måste fredas från ytterligare intrång!

Planerad utvidgning av rondelområdet med GC-väg måste lösas utan att göra intrång på gårdsplan!

Vägområde flyttas närmare järnväg, och/eller förändrad anslutning/omdragning av Kaplansgatan för att samtidigt även få lite mer luft mellan gata och byggnad?

Genomfarten planera även ta bort vår anslutning mot Strandgatan, vilket innebär att vi kommer sakna infart för större fordon vid behov. (Portalen ska inte tas bort) Annan anslutning, via tingshuset och eller ny anslutning mot rondellen klockstapeln?

Frågorna har mycket med projekt "Genomfart Mora" att göra, men ser att (FÖP) även påverkas.

Vi kommer även att tillföra dessa åsikter direkt till projektet "Genomfart Mora."

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Synpunkterna har hanterats i detaljplanen för genomfarten, vilken antogs av Kommunfullmäktige i februari 2018 och vann laga kraft i oktober 2018.

#### **S.20 ABF Studiecirklar**

”Socialdemokraterna och ABF har bedrivit studiecirklar med den fördjupade översiktsplanen som ämne. Syftet med detta har varit att få fler människor intresserade av utvecklingen av Mora tätort. Vi översänder härmed de synpunkter som framkommit på studiecirkelarna.

Det har varit en positiv diskussion om att bygga några högre hus i Mora. I de diskussioner som varit har det utvecklats sig till att man är positiv till att det byggs ett högre hus i Noret på den fd. (Tysktomten). (sid.195) Det kan bli ett bra landmärke i infarten till Mora. Det förslag som finns om att även bygga ett högre hus vid Saxnäs (sid.172) är vi också positiva till. Det har också kommit fram ideer om att där skulle det vara bra om det byggdes ett högre hus i form av ett kollektivhus boende.

De bostäder som planeras vid området runt Zomska (sid.172) (Morkarlby nedre skola) bör inte byggas för höga för att på ett bra sätt stämma in i området.

När det gäller byggnationer i övrigt så har det framkommit synpunkter om vikten av att beakta höjdnivåerna så att man inte riskera översvämningar där man planerat för bostäder. I förslaget till FÖP så är det inplanerat bostäder på flera områden där det föreligger risk för översvämningar.

Vidare borde områden som Färnäs och Selja/Långlet var med som tänkbara områden för bostadsbyggande.

Canadaområdet är på sina håll mycket sankt så där bör byggnationerna förläggas till områden med fastare mark.

På Sandängama är det förslag på byggande som inkräktar på golfbanans område vilket vi tycker är onödigt.

Det område i Kråkberg som är avsett som framtida begravningsplats tycker vi att man bör försöka hitta ett annat område för detta ändamål. Det området ser vi som lämpligt för bostäder. Det borde omprövas nu då kommunen har köpt stora markområden intill sedan förslaget om begravningsplats kom fram.

Vidare anser vi att det är mycket olämpligt att planera nya bostäder på Sanda (sid.199). Området är dels sankt och ligger i översvämningriskområde samt att vi anser att det strider mot andra förslag i planen. Om kommunen vill ha ett rikt friluftsliv även på sjön så måste båtfolket ha någonstans att vara med sina båtar även vintertid. Vi ser inte att det går att hitta något annat lämpligt område för att ha båtar för vinterförvaring. Dessutom används de nuvarande förrådsbyggnaderna för material och båtillbehör.

Vi tycker också att en ny högstadieskola kan planeras på något av följande områden: Tingsnäs mellan järnvägen och Saxviken, Täppan (gamla AMU tomten) eller på Sandängama.

Förslag om att avsätta något område för byggande av "seniorvillor" kan också vara lämpligt.

När det gäller infrastrukturen så tycker vi att det behöver bli bättre med cykelvägar och parkeringsplatser i Mora. Området mellan Mäxvägen och Malungsvägen kan vara lämpligt för parkeringar.

Parallellt med översiktsplaneringen (FÖP) pågår *en* trafikplanering genom centrala Mora, som onekligen är den största omdaning och förändring av Moras stadsbild på 100 år. För att ge en rättvis bild av centrumbilden i den nu visande översiktsplaneringen (föp) är det därför viktigt att även trafikförsörjningsplanen åskådliggörs i/ föp) Medborgarna i kommunen skulle säkert uppskatta om man även åskådliggör detta genom en utstakning så att man får en realistisk framtidsbild av Mora centrum med 5 stora rondeller och som tar mycket mark i anspråk,

Bilagor: Inlämnas på papper.

- Sammanfattande diskussion om Sanda
- Seniorboende
- Villor seniorboende

### ***Synpunkter på fördjupad översiktsplan för Mora tätort, Sanda***

Följande synpunkter är en sammanfattning av de diskussioner som fördes vid och efter möte 9 maj om FÖP:n vid Mora Parken.

#### *Mora Noret, Sanda*

I förslaget är irriterat bostadsbebyggelse på Sanda i anslutning till båthamnen och badplats.

Placeringen av bostäderna anses mindre lämpligt utifrån följande:

Vid översvämning av Siljan motsvarande den som var i slutet av 1980-talet skulle hus med föreslagen placering åtminstone få grunden översvämmad.

Sanda är ett uppskattat område som används av många som friluft och rekreationsområde, allt från skolklasser på utflykt, promenad, rastning av hund, picnic under sommaren då många badar på andra platser än bara vid den ordinarie badplatsen, etc.

En bebyggelse kan starkt hämma användandet av området som friluftskreationsområde.

Vi en bebyggelse planeras en tidigare väg, som ansluter till Sandavägen, återöppnas och breddas genom en skyddsvärd skog som har märkts ut på kartan. Den skyddsvärda skogen bör behållas och i stället vårdas. Anledning till att vägen tidigare har stängts var att Sandavägen är trång och med dålig sikt och inte medger möten på vissa ställen. Innan stängningen, skedde flera olyckor mellan cyklister och bilister.

Att åter öppna vägen för, ibland stark trafik sommarhalvåret, trafik till båthamn, bad- och rekreation, båttransporter och återigen blanda den med oskyddade gående och cyklande barn och ungdomar är rent olämpligt med stor olycksrisk.

En del av området som är tänkt som bebyggelse är idag skräpigt och bör snyggas upp av ägaren för att höja värdet som rekreationsområde.

I området har man tidigare hittat en stor silverskatt och en fortsatt arkeologisk undersökning borde göras.

Flottningsföreningen gamla byggnader på området bör behållas och underhållas. Dessa byggnader är de enda som återstår efter föreningen och är viktigt historiskt dokument, som är väl värda att bevaras.

### ***Förslag till punkthus för seniorboende på Saxnäs.***

#### *Placering*

Höghus, markerad med stjärna i samrådshandlingen, sid. 172, norra delen av fri tomtmark. Huset kommer inte att skugga närliggande byggnader, då skuggan faller utåt Siljan. Det bör orienteras diagonalt mot väderstrecken. Ger optimal sol för huset som helhet.

#### *Hyresgäster*

De boende tänks vara typ 60+, vilka är aktiva med allt som rör husets skötsel. Målet är att bygga ett hus, som uppfyller de gemensamma önskemål, som de boende kommer att ställa. Här finns alltså chansen att från start påverka i den riktning man själv anser är bra. Redan lokaliseringen uppfyller kommunens riktlinjer, genom promenadväg till närliggande centrum med affärer och kyrkor. Ett unikt läge även för fågelskådning utåt öarna i Siljan.

#### *Förebilder*

Främsta förebilden är Kornet i Mölndal, som skapades av föreningen Bo i Gemenskap och togs i bruk i augusti 2006. Jag var själv med i projekteringsstadiet, men flyttade aldrig dit. Hur man har det i idag ser du på hemsidan: <http://www.boigemenskap.nu/>. Byggherren, Mölndalsbostäder AB, skrev rapporten om projektet med kooperativ hyresrätt, vilken gavs ut genom Boverkets Byggekostnadsforum. (ISBN: 978-91-85751-05-0).

BoAktiv Landgången i Malmö är ett annat bygge med kooperativ hyresrätt, som har en informativ hemsida: <http://www.boaktiv.se/>.

#### *Grundläggande krav*

- Redan tidigt bör allmänna krav ställas på byggnaden och dess funktion.
- Låg byggkostnad i förhållande till kvalitet (ger låg boendekostnad)
- Miljövänliga byggmaterial
- Låg energiförbrukning
- Stor andel gemensamma utrymmen (matsal, bibliotek, motionsrum, hobbyrum)
- Centralt läge, men ändå nära till natur och rekreation

När huset sedan används av de boende ska gälla

- Arbetsgemenskap (det sociala umgänget är väsentligt)
- Vissa gemensamma måltider
- Egen skötsel av fastigheten
- Personliga initiativ till gemensamma aktiviteter

#### ***Hur komma till skott med seniorboende (kollektivhus)?***

I tidningen Seniorens (SPF:s tidskrift) nr 2, 2017 har Fredrik von Paten skrivit: "Det händer för lite". Han refererar till Ewa Samuelssons statliga utredning "Bostäder att bo kvar i".

<https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/statens-offentliga-utredningar/bostader-att-bo-kevar-i/H38385>

Fyrtiotalsgenerationen behöver omsorgsboende med gemensamma lokaler, så att vi kan hjälpa oss själva. Utredningen föreslår att seniorer bildar bygg- och bogemenskaper och blir sin egen byggherre.

Mora kommun har nu den chansen! Den bör vi ta!

Arbetsordningen skulle kunna vara ungefär följande, enligt Fredrik:

- Mora kommun går ut med ett upprop för att få ihop en grupp intresserade.
- Gruppen bildar en ideell förening. Styrelse utses.
- Föreningen får en markanvisning av kommunen.
- Föreningen anlitar en byggtreprenadstekniker som sitt sakkunniga ombud.

- Man anlitar en arkitekt, som man har löpande möten med.
- Man utser en totalentreprenör, som förstår föreningens ideer.

De framtida brukarnas behov måste beaktas.

- Föreningens medlemmar engageras i flera arbetsgrupper, vilka styrs upp via deluppgifter och tidsramar.
- Medlemmarna studerar sina specialområden samt allmänt om styrelsearbete, kooperativ hyresrätt, husets självförvaltning samt hur man vill utforma den sociala samvaron inom bostadsföreningen.
- Bygget kan komma igång ...

#### **Villor för seniorboende i Mora**

Det finns sedan några år, ett företag som tagit sig an problemet att människor som kommit upp i 60-årsåldern och bor i ett alltför stort hus, sedan familjen av olika orsaker krympt, inte kan hitta ett liknande boende på mindre yta.

Steget till en liten lägenhet kan kännas för stort, och man vill fortfarande ha markkänning med liten trädgård, men få ett modernt, lättskött och billigare boende.

Lösningen på denna typ av boende finns via [Seniorvillor.se/](http://Seniorvillor.se/) . Läs mera direkt på hemsidan!

I Mora skulle ett område som Canada med 100 planerade villor, kanske ett 10-tal kunna reserveras för seniorvillor.

Ser man översiktsplanen, sid. 211, kan man tänka sig de inre cirklarna på det östra området som lämpligt.

Detta vore också en chans att engagera de mindre byggföretagen, som finns i Mora.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Den fördjupade översiktsplanen har efter samrådet ändrats så att inga specifika platser för högre hus pekats ut. Avsnittet ”Bebyggelse” har utökats med information i frågan och kompletterats med en riktlinje om planering av högre bebyggelse. På just den så kallade ”Tysktomten”, som i planen nu benämns Bud Jannes gård, pågår ett detaljplanarbete med syfte att möjliggöra för bostäder i olika former och centrumändamål. Det pekar idag mot att det blir aktuellt med lägre bebyggelse på 3–4 våningar.

Planarbetet för fastigheterna vid Zornska /Morkarby nedre skola avstannade 2017 men avsikten är att en markanvisningstävling ska genomföras under 2021 och att en detaljplan för området ska tas fram under 2022. Byggnationerna bör som påpekat i yttrandet inte vara för höga utan samspela med sin omgivning.

Sedan samrådet har viss föreslagen bebyggelse som ligger inom områden som riskerar översvämning plockats bort. Vid planering av ny bebyggelse måste hänsyn till översvämningsrisker tas. Detta kan göras på flera olika sätt; dels genom att helt undvika mark som riskerar att översvämmas och dels genom att göra anpassningar av byggnationen, exempelvis källarlösa hus, parkering i bottenplan etc.

Färnäs och Selja Långlet har inte tagits med i FÖP:en eftersom de har sina egna frågeställningar och framförallt Färnäs behöver hanteras särskilt. Efter samrådet har en beskrivning av den fördjupade översiktsplanens avgränsning lagts till på sida 14.

I de blötare partierna i Kanadaområdet är marken under den cirka en meter tjocka torven fastare. Torven beror till stor del på att området är flackt och vattnet har svårt att transporteras bort. Med en genomtänkt dagvattenhantering, t.ex. med dammar och våtmarker, bör en del av myrmarken kunna bebyggas. Detta kommer att utredas ytterligare i kommande planprogram och detaljplaner för området.

Endast en begränsad del av golfbanan på Sandängarna föreslås bebyggas med bostäder. Bostäderna skulle kunna vara riktade till de som är intresserade av att spela golf och skulle värdesätta närheten till golfbanan.

Platsen för begravningsplats i norra Kråkberg valdes bland annat eftersom det är svårt att medge bostäder så nära befintliga industrier som kan medföra t.ex. buller och att området har bra förutsättningar för att rymma en begravningsplats. En begravningsplats kan även fungera som park och kan bilda en lämplig entré till området för den som kommer från väg 70. Området kvarstår efter samrådet som möjligt för framtida begravningsplats men det förtydligas i en riktlinje att behovet av begravningsplats behöver utredas i samband med framtida program-/detaljplanarbete. En utveckling av Norra Kråkberg kommer troligtvis föregås av ett planprogram som sedan leder fram till en eller flera detaljplaner.

Efter samrådet har området som pekades ut för bostäder på Sanda tagits bort. Sanda pekas fortsatt ut som ett utvecklingsområde på grund av sitt centrala, attraktiva läge vid Siljan och potentialen att utveckla de befintliga natur- och rekreationsvärdena. Områdets förutsättningar och de utredningar som krävs för framtida utveckling beskrivs mer utförligt under delområde Noret.

Det pågår oberoende av ovanstående en utredning av stängning av den befintliga järnvägsövergången för bilvägen som leder ner till småbåtshamnen och utredning av ny infart till området.

Kommunstyrelsen har initierat utredningar om en ny samlokaliserad 7–9 skola i Mora. Under våren 2020 utreddes frågan inom andra forum än inom den fördjupade översiktsplanen och under hösten 2020 tog kommunstyrelsen ett inriktningsbeslut som anger att bland annat en 7-9 skola, lokaler för kultur- och idrottsverksamheter och kontorslokaler ska placeras på Strandenområdet. Aktuell information om Strandenområdets utveckling finns på kommunens hemsida.

Området mellan Mäxvägen- Malungsvägen ligger i fonden för den som närmar sig Mora och måste ha en tilltalande utformning. Efter samrådet har behovet av en parkeringsstrategi beskrivits genom ny text och riktlinje under avsnittet om biltrafik och vägar. Behovet av en parkeringsstrategi har även beskrivits under genomförandedelen. Inom ett sådant arbete skulle även platser för ytparkeringar kunna inrymmas.

Efter samrådet har förslaget till fördjupad översiktsplan kommit att justerats gällande riktlinjer för högre bebyggelse och lokalisering av höga hus och de tidigare föreslagna platserna för högre bebyggelse har tagits bort. Frågan om högre bebyggelse är komplex och avsnittet *Bebyggelse* har utökats med information i frågan och kompletterats med en ny riktlinje för planering av högre bebyggelse. Även behovet av en arkitekturstrategi har beskrivits under avsnittet *arkitektur*. Efter samrådet har även genomförandedelen utvecklats och beskriver behovet av arkitekturstrategier och strategier för högre bebyggelse. Lokalisering av eventuell högre bebyggelse i området måste utredas i ett framtida detaljplanearbete.

Den fördjupade översiktsplanen hanterar inte vem som ska bo i den nya bebyggelse som föreslås. Seniorboende kan mycket väl vara aktuellt men behöver avgöras senare i processen.

### **S.21 Föreningen Flottningsbåtar i Siljan**

”Föreningen Flottningsbåtar i Siljan lämnar följande synpunkter på den fördjupade översiktsplanen.

Vi tycker att det finns många bra förslag om bostadsbyggande i planen men också några förslag som direkt strider mot en del av de strategier som är grunden för planen.

I avsnittet vision och strategier i planen framgår det att en av strategierna är att "vattnets och strändernas möjligheter för rekreation ska utvecklas".



Vi håller med om att det är en bra strategi att förbättra möjligheten att utveckla förutsättningarna för friluftslivet på vattnet då Mora har ett sådant bra läge med Siljan och Dalälven. En viktig förutsättning för att båtlivet ska kunna utvecklas är att de som har båtar också har någon plats att vara med sina båtar. Det är inte enbart några bryggor för båtar i Saxviken som behövs för båtlivet i området, det behövs platser där båtägarna kan vara för att arbeta med och underhålla sina båtar inför varje säsong. Det behövs uppställningsplatser för vinterförvaring och det är en förutsättning att dessa ligger intill det vatten som båtfolket trafikerar under sommarhalvåret.

Som det är nu så används det gamla flottningsområdet på Sanda för detta ändamål för de som är medlemmar i Mora Båtklubb och andra som hyr vinterförvaringsplatser där. Det är ett bra område för detta ändamål, det ligger på behörigt avstånd från bostäder för att inte vara störande när reparationer och underhållsarbeten görs på båtarna. Det är fler föreningar än Mora Båtklubb som har sin verksamhet i detta område. Mora Segelsällskap, Mora Dykarklubb och Föreningen Flottningsbåtar i Siljan använder området för vinterförvaring av båtar och material.

De förrådsbyggnader som finns på området är byggnader som härrör från den tid som Dalälvarnas Flottningsförening använde området. Det är stora och rejäla förrådsbyggnader som är värdefulla och används av de föreningar och dess medlemmar som är aktiva i båtlivet i Mora.

I förslaget till fördjupad översiktsplan finns nu ett förslag att bygga bostäder på delar av det område som i dag används av båtfolket i regionen. På sid. 199 i planen finns det inritat planerade bostäder på Sanda och i det förslaget är samtliga förrådsbyggnader som i dag finns borttagna för att ge plats för bostäder. Om detta blir verklighet är det i praktiken omöjligt att i fortsättningen bedriva nuvarande verksamhet i området. Samtliga vinterförvaringsplatser försvinner och förrådsbyggnaderna är borta. Med en nybyggnation av bostäder så nära inpå hamnen kommer det i framtiden att uppstå problem att rusta och reparera båtarna i området. Man bygger in ett kommande problem om man släpper fram bostäder så nära en aktiv verksamhet som båthamnen är. Kommunen borde ha kännedom om liknande problem som under många år förekommit i bostadsområdet som ligger närmare Siljans Sågverk då kommunen tillåtit att nya bostäder byggts för nära sågen. Området på Sanda är i dag ett mycket uppskattat strövområde som dagligen besöks av många som promenerar genom området.

Området är i dag väl anpassat för båtlivet och borde rustas upp och bevaras som ett minne av den flottningsepok som en gång varit mycket omfattande i Siljan och Dalälvsområdet. Föreningen Flottningsbåtar i Siljan har fått bidrag för att göra skyltar på området som beskriver hur området och byggnader användes under flottningsepoken. Det vore illa om detta historiska minne över flottningens verksamhet försvinner genom att det blir några få bostäder på området som förhindrar en beskrivning av historien och ett aktivt båtliv.

Föreningen Flottningsbåtar i Siljan är en förening som bildades efter det att flottningsmuseet i Gysinge flyttades till Siljansfors 2011. Stiftelsen Siljansfors Skogsmuseum fick då flera gamla flottningsbåtar SS Laxen byggd 1899, samt flera mindre varpbåtar med tändkulemotorer. Dessa båtar är i dag en del av ett levande flottningsmuseum i och med att Föreningen Flottningsbåtar i Siljan sköter och använder båtarna åt Siljansfors Skogsmuseum.

Om föreningen i framtiden ska kunna fortsätta med sin verksamhet måste det finnas något område där man någorlunda ostört kan bedriva underhåll och skötsel av båtarna samt förvara dem under vinterhalvåret.

Med anledning av ovan anförda: Föreslår vi att förslaget med nya bostäder på detta område på Sanda tas bort ur planen.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Efter samrådet har området som pekades ut för bostäder på Sanda tagits bort. Sanda pekas fortsatt ut som ett utvecklingsområde på grund av sitt centrala, attraktiva läge vid Siljan och potentialen att

utveckla de befintliga natur- och rekreationsvärdena. Områdets förutsättningar beskrivs mer utförligt under delområde Noret.

Det har också tagits fram riktlinjer för Sanda som bland annat anger att framtida utveckling av området inte får hindra båthamnens möjligheter att vara kvar och utvecklas.

## **S.22 Inlandsbanan AB**

### ***”Bakgrund***

Inlandsbanan AB driver för fullt ett utvecklingsprojekt som syftar till att genom en totalrustning av banan avsevärt öka godstransporterna på Inlandsbanan. Denna trafikökning kommer att generera ett tiotal godståg/dygn som på sin väg söderut eller norrut passerar Mora.

Tågtrafik som ska söderut eller norrut på Inlandsbanan via Mora tvingas i dagsläget att gå in till Mora station för att där växla om loket för att kunna fortsätta sin färd, en tidskrävande manöver. Periodvis under dygnet är det trångt för att komma in till stationen med nuvarande trafiksituation, den trafikökning som vårt projekt genererar kommer att bidra till en förvärrad situation som vi ser det.

Projektet är i sin realiseringsfas med dialoger med staten, Trafikverket och kunder. Under hösten väntas de beslut och avtal som krävs för att slutgiltigt besluta om projektstart för rustningen av banan. Mora kommunledning är informerad om projektet och även i sakfrågan för vårt yttrande.

### ***Yttrande***

Inlandsbanan AB behöver för ovan nämnda trafik återöppna triangelspåret i Mora-Noret och hemställer att alternativt användningsområde som järnväg införs i planen. När beslutet om att påbörja rustningen av banan fattas, avser Inlandsbanan omgående påbörja det planarbete som krävs för att rusta banan under 2019.”

## **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Det finns ett stort behov av att utreda järnvägstrafiken i och kring Mora, både eftersom kommunen vill exploatera del av nuvarande bangårdsområde för bostäder och eftersom det finns en stor kapacitetsbrist och efterfrågan på bl.a. Dalabanen. Detta beskrivs mer utförligt efter samrådet under avsnittet om järnvägstrafik. Planen har efter samrådet också kompletterats med en riktlinje om utveckling av Inlandsbanan. Riktlinjen *Det ska byggas bostäder på Tingsnäs* har utvecklats och rubriceras efter samrådet *Utveckling av bostäder på Tingsnäs ska möjliggöras* och i denna är även triangelspåret i Noret omnämnd som en möjlig åtgärd.

## **S.23 SRF Ovansiljan**

”SRF Ovansiljan tillhör riksorganisationen SRF, Synskadades Riksförbund.

Synnedläggning är ett kommunikationshandikapp. Synskada innebär svårigheter att orientera sig, särskilt i främmande och nya miljöer.

Mycket kan göras för att det ska bli lätt och möjligt att röra sig både inom- och utomhus även om man ser dåligt. Hur utformningen av den fysiska miljön – byggnader, gator, torg osv – görs kan underlätta eller försvåra för synskadade.

Frågor SRF driver beträffande tillgänglig och användbar fysisk miljö finns samlade i vår ”Plattform om tillgänglig och användbar fysisk miljö” på hemsidan srf.nu. Där finns exempel på vad som kan göras för att nå målsättningen ”Ett bra samhälle för alla”, t ex vid utformning av skyltar, trappor, perronger och andra kanter, ledstråk, kösystem, belysning, kontraster, trafiksäkerhet, tysta fordon, övergångsställen, gång- och cykelbanor, kollektivtrafik, bussterminaler, järnvägsstationer, gångfartsområden, gatubeläggning, gatusten osv.

### ***Synpunkter på Fördjupad översiktsplan för Mora Tätort***

Avsnittet GÅNGTRAFIK på allmänna platser, i offentliga miljöer, bostadsområden, handelsområden samt Kyrkogatan, Badstugatan, Handelsområden osv:

Vi vill uppmärksamma på att det är viktigt att i anslutning till t ex hållplatser och parkeringsområden markera/avskilja var gångstråk börjar respektive slutar. Beträffande Gångfartsområden vill vi uppmärksamma på att smågatsten inte är optimalt bästa beläggning för handikappade eftersom det blir ”skumpigt” för bl a vita käppen användare. Från trottoar/gångväg över gåfartsområde efterlyser vi från SRF tydligt markerat övergångsställes början och slut med text ”en varningsyta – kapad kupolplatta” och gärna ledytor med sinusstruktur över området.

Beträffande KYRKOGATAN , gågatan i centrum håller vi med om att den kan göras mysigare och trivsammare men med eftertanke om tillgänglighet och framkomlighet även för synskadade och andra handikappade.

I oktober 2016 i samband med SRF:s rikskampanj ”Gata för alla” gjorde SRF Ovalsiljan tillsammans med SRF Dalarnas ombudsman en testpromenad gågatan söderut. Det vi konstaterade då var att det inte alls var lätt att ta sig fram längs gatan eller in till butiker för handikappade kunder p g a sittgrupper, varuställ, gatupratat utanför varje butik, placerade lite hur som helst, ”huller om buller”.

I samband med utformningen av framtidens gågata samt övriga planerade gångstråk vill vi därför att Kommunala Handikapprådet/Tillgänglighetsrådet –KTR får en konsultativ roll för att gågatan och övriga allmänna områden ska bli en tilltalande, inbjudande och tillgänglig miljö även för kundgruppen handikappade.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

En fördjupad översiktsplan är en övergripande vision för kommunens utveckling och den reglerar inte markmaterial på gångytor. SRF:s synpunkter är dock viktiga att ha med sig i projekt.

Det finns ett stort behov av en likriktning av möbler och utrustning på gågatan och att deras placering är enhetlig och förutsägbar. Kommunen har tagit fram riktlinjer för tillfällig upplåtelse på offentlig plats som bland annat reglerar detta. Riktlinjerna antogs av kommunfullmäktige under våren 2020.

I planarbeten skickas detaljplaner till kommunledningskontoret på remiss för att samla in synpunkter. Kommunledningskontoret ska i sin tur förmedla remisserna vidare till berörda parter, t.ex. Kommunala handikapprådet.

#### **S.24 IFK Mora Idrottsallians**

”IFK Mora idrottsallians tycker att FÖP tar till vara våra intressen i väldigt stor utsträckning. Framför allt tankarna med att binda ihop Prästholmen och Hemus.

Vi saknar dock planer på hur man kan nå öarna i Saxviken till fots. I tidigare dokument så har man skissat på en förbindelse via gångbroar.

För att man skall kunna förverkliga alla dessa planer måste kommunen ta fram olika del planer. En plan bör gälla hur man får bort all den annektering av kommunal mark efter standardlinjen som har skett under tidens gång.

Det är också av största vikt att en ekonomisk plan/budget kopplas till FÖP.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Saxviksöarna bör kunna nås till fots via broar, åtminstone från Utmeland/Folkhögskolan. Det är svårare att anordna en passage från Tingsnäs, men en dragfärja har framförts som idé. Hur broar ska byggas, stigar ska anordnas och vegetationen och djurlivet tillvaratas bör utredas vid ett naturreservatsbildande.

I samrådsförslaget beskrivs möjligheterna att nå Saxviksöarna till fots under avsnittet om Utmeland och stråket pekas ut på tillhörande karta. Efter samrådet har möjligheterna även förtydligats under avsnittet om grönstruktur och friluftsliv.

Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att annektering av kommunal mark kan skapa problem, detta är dock inte en fråga som ryms inom den fördjupade översiktsplanen. Upplyningsvis bedriver stadsbyggnadsförvaltningen ett mer aktivt tillsynsarbete sedan en tid tillbaka.

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att det är viktigt att koppla en genomförandeplan till den fördjupade översiktsplanen. Efter samrådet har planens genomförandedel utvecklats. Genomförandet behöver kommunen fortsätta arbeta med även efter att den fördjupade översiktsplanen har antagits.

## **S.25 PRO Mora**

”I planen skrivs;

### ***Flexibla boenden kan möta förändringar i åldersstrukturer***

Bostäder som tillkommer på grund av efterfrågan från speciella grupper, exempelvis studerande eller äldre, ska utformas så att de även passar andra grupper av människor i framtiden. Det kan exempelvis åstadkommas genom att gemensamhetsutrymmen i bostäder anpassade för äldre med hemtjänstbehov (ofta benämnt trygghetsboende) utformas så att de med enkla ingrepp kan göras om till en eller flera vanliga lägenheter.

### ***Det behövs trevliga, centrala bostäder för äldre***

Boende avsedda för äldre som inte är i behov av särskilt boende men som är utformade med extra bra tillgänglighet, bör lokaliseras nära servicepunkter så att det är enkelt att exempelvis gå till affären och träffa bekanta. De ska även lokaliseras med närhet till park- eller naturmark.

### ***Särskilda boenden ska utformas för att bilda en lugn och trivsamt boendemiljö***

Det är inte lika nödvändigt att särskilda boenden placeras i servicepunkter. Det viktigaste är att hyresgäster och anhöriga känner sig trygga i boendemiljön. Utöver den privata bostaden behövs allmänna utrymmen för gemensamma aktiviteter. Den egna bostaden ska vara så hemlik som möjligt.

### ***PRO Moras synpunkter***

Att de boenden som tillkommer görs med en sådan standard att de kan passa olika grupper är bra. Dock bör man vara medveten om att för äldre krävs att bostaden görs tillgänglig. Även i normalt åldrande minskar rörlighet, det krävs att bostaden utformas så att det är möjligt att använda gånghjälpmedel etc. Vidare att bostaden är tillgänglig utan att den äldre behöver gå i en trappa. Hygienutrymmena måste också byggas med hänsyn till minskad rörlighet och utformas så att olika hjälpmedel kan användas.

Vi instämmer i att bostäderna lokaliseras nära servicepunkter och gärna med närhet till park- eller naturmark. Vad vi saknar i planförslaget är var dessa bostäder skall lokaliseras. Planförslaget bör kompletteras med lämpliga lokaliseringar. Vi vill också peka på att hyresnivåerna avgör i vilken utsträckning pensionärer med låga pensioner kan efterfråga bra anpassade bostäder.

Det är viktigt att det finns tillräckligt med särskilda boenden och det finns i dag mycket som tyder på att behoven kommer att öka. Det krävs också att de särskilda boendena lokaliseras så att det är möjligt att på ett enkelt sätt kunna besöka de boende. Busslinjerna bör dras så att det finns möjlighet att åka buss till och från boendena.

I planen skrivs;

### ***OFFENTLIG SERVICE OCH VÅRD***

Mora är, och ska fortsätta vara, regionstad för norra Dalarna och del av Härjedalen. Det är viktigt att det finns bra service på orten, exempelvis lasarett och tingsrätt, för att Mora ska kunna behålla

sin funktion som regioncentrum. Tillgången till service är även viktigt för valet av bostadsort. Service brukar delas upp i kommersiell service och offentlig service. Livsmedelsaffär, bank, post, apotek och drivmedel är grundläggande service som bedrivs kommersiellt. Framförallt livsmedel och apotek är viktigt att ha nära bostaden så att även personer utan bil kan ta sig dit. Även bank har haft en sådan funktion, men behovet av det minskar allt mer då fler och fler gör sina ärenden på internet.

#### ***PRO Moras synpunkter;***

Längre fram i planförslaget konstateras att det behövs en ny handelsutredning, vi instämmer till fullo med detta. Framförallt saknas det tillgång till livsmedelsaffärer i stora delar av kommunen. Det innebär stora svårigheter för dem som inte har tillgång till bil. Till viss del kan detta kompenseras genom att kollektivtrafiken utformas med tanke på att möjliggöra "affärsresor". Vid utformningen av den kommersiella servicen är det också viktigt att förenkla hanteringen av återvinningsbara sopor, idag krävs det på många håll tillgång till bil för att komma till en central för återvinning. Många äldre har också stora problem med det "kontantlösa" samhället, här håller en stor generationsklyfta på att växa fram. PRO Mora ser med stor oro på denna utveckling."

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

En bostad som är mer tillgänglig fungerar även för de flesta andra och det är det som planen vill poängtera.

Det finns områden utpekade för nya bostäder i den fördjupade översiktsplanen, vilka skulle kunna vara lämpliga för trygghetsboende, exempelvis intill nuvarande Noretgården eller på Saxnäs, där det är relativt nära till service. Den fördjupade översiktsplanen hanterar dock inte vem som ska bo i den nya bebyggelse som föreslås.

Den handelsutredning som har gjorts har inte fokuserat på servicefrågan, utan på hur underlaget för handeln ser ut, hur handeln förutspås förändras framöver och hur kommunen kan hantera det, t.ex. är det viktigt att gågatan/Kyrkogatan har en inbjudande utformning. Kommunen har tagit fram ett kommunalt serviceprogram som hanterar frågan om service på landsbygden.

Avsnittet om avfall har fördjupats avsevärt. I framtiden så kommer hushållen att i högre grad få förpackningar och returpapper (tidningar, reklamblad m.m.) insamlat mer fastighetsnära. Kommunerna övertar fr.o.m. 2022 ansvaret för insamlingen av returpapper och under 2021 pågår utredning kring om kommunerna även ska sköta den praktiska insamlingen av förpackningar. Det kommunala avfallsbolaget Nodava följer utvecklingen och lagstiftningen kopplat till detta.

#### **S.26 Mora ungdomsråd**

"Torsdagen den 27 oktober hölls 2016 års Demokratidag på Moraparken för elever som går i årskurs 4-9 samt på gymnasiet. Sammanställningen från denna dag är i dagsläget ej helt färdigställd. Följande text är en enkel sammanfattning av vad deltagarna delvis uttryckte under rubriken *sambälle*, som var en av flera punkter som diskuterades under dagen.

#### ***Kollektivtrafik/Trafik***

Billigare månadskort på bussarna, de har höjts och 320 kr/månad är för dyrt. Avståndet för att få busskort från skolan är för långt. Mer bussåkning skulle öka trafiksäkerhet och minska köerna. Skärmarna på Fridhemsplan fungerar inte så bra – oklara! Det är rörigt vid busstationen i Mora, det är svårt att veta vilken buss man ska ta. Chaufförerna ändrar inte alltid nummer, vilket gör att man måste gå på och fråga vilket nummer det är. Miljövänligare bussar önskas, samt att det går fler på kvällar och helger. Billigare busskort så att alla kan ta del av aktiviteter i centrum. Det tar för lång tid att gå, och man vill inte cykla på vintern. Skjuts går att få ibland, men ungdomarna vill ha möjlighet att ta sig dit de ska på egen hand.

Busstrafiken åker runt för mycket vilket tar tid. Bussarna kommer ofta sent så att det blir svårt att planera. Mer verklighetstroga tidtabeller vore önskvärt. Det gamla bussystemet fungerade bättre.

Dåligt med plats på bussarna från Orsa. Ibland finns det inte plats så att man måste ta en senare buss och blir försenad. Det går även dåligt med bussar hem. Dåligt med bussar för de som bor i Färnäs och Nusnäs, vilket gör det svårt att hinna hem efter skolan innan man behöver åka tillbaka till Mora för träning. Det borde vara gratis att åka tåg och buss för ungdomar. Det hade varit självklart att åka till andra ställen än Mora om det inte kostade. Framförallt efterfrågas fria resor inom Mora kommun. Nya fina bussar önskas. Det behövs bussar som går senare på morgonen, de tidiga bussarna är allt för tidiga i förhållande till skolstart. I Våmhus och Bonäs går bussarna enbart till och från skolan, inget mer, och där är man beroende av skjuts. Fler busstider på helgerna, till Oxberg etc. Kan man investera i mindre bussar som kör turer med färre passagerare?

### ***Säkerhet och trygghet i trafiken***

Önskar ett övergångsställe mellan Willys och McDonald's, samt ett mellan Arken Zoo och Colorama. Bilister tycks inte förstå att de ska lämna företräde för cyklar vid cykelöverfarten vid Rosa Huset. Mellan Vika och Lomsmyren är det grusväg på cykelvägen och man önskar att den ska asfalteras. Det saknas belysning mellan Färnäs och Mora. Det finns dessutom enbart en kurvig trafikerad väg utan cykelbana vilket gör att det är svårt att ta sig fram. Det finns inga gång och cykelvägar alls i Våmhus, vilket känns otryggt då bilar och lastbilar kör väldigt fort efter den vägen. Vid idrottshallen på Noret skolan kommer en del lastbilar som kört fel. Lastbilschaufförer brukar även sova över på parkeringen. Det upplevs som obehagligt att cykla över vägen till och från skolan vid korsningen vid Sandavägen (inte vid dagis) på grund av ett krön. Där saknas även en gång/cykelväg. Becksvart vid busshållplatsen längs Bråmobo (Sollerön) då det saknas belysning.

Bastubacksbron är otrygg på grund av att bilarna kommer fort och trottoarerna är dåliga. Deltagarna anser att fartgupp och farthinder är effektiva åtgärder gällande hög hastighet. Rödmyren, Öna och Kråkberg har dåligt med lampor. Dålig belysning även från Utmelandsskolan mot Vinäs. Dåligt med gatlamppor i Venjan, där det enbart finns belysning vid husen men därutöver är mörkt. Vid Kråkbergsvägens korsning till tunneln ser man inte bilarna/bussarna som kommer då buskarna är i vägen för att se trafiken. På Sollerön, uppifrån skolan/Pub 38 finns också en häck som är i vägen för att se trafiken.

På cykelbanan på Noretbron är asfalten gropig uppför backen vilket gör det obehagligt att cykla. Fler lampor önskas på Noretbron, då det är svårt att se bilarna och epatraktorerna som tutar. Det finns lampor, men de är inte alltid tända. Deltagarna önskar mer och bättre belysning i kommunen överlag. Mörkret är obehagligt - det känns som att någon är bakom.

En ny Noretbro lyfts som ett önskemål av många deltagare. Kanske borde mopeder få köra på cykelbanan under rusningstrafik, vid fyratiden? Viktigt att lätta på trafikflödet både under Vasaloppet och annars. Fler och bredare cykelvägar. Bredda vägarna exempelvis på Noretbron, alternativt bygga ytterligare en bro. Många köer, och man kommer ingenstans. Varför vill man bara göra vägen tvåfilig genom centrala delarna av Mora? Kommer inte trafiken att fastna på bron ändå?

### ***Miljö***

Deltagarna önskar ett grönområde vid Rosa huset, utemiljön där behöver förbättras. Behov av en elektronisk cykelpump i centrala Mora och fler cykelparkeringar. Rusta upp spår två på tågstationen, där det är stökigt och mycket växtlighet. Deltagarna önskar en riktig park, ett större grönområde att ströva i, spela fotboll m.m. Det är smutsigt och ofräscht vid utebadet, plastskräp och annat på botten. Glas på cykelvägar, vilket blir liggande trots felanmälan. Mycket förstörelse i Mora. Busskuren vid Rosa huset sönder hela tiden - varför inte sätta upp en metallkur istället, för att på det sättet spara pengar?

Vissa platser blir mer utsatta för vandalisering än andra, kan man inte sätta upp kameror på dessa? Busskurerna vid Folkhögskolan, båda sönderslagna. Kanske testa skottsäkert glas?

Det finns önskemål om att glasa in gågatan men deltagarna ställer sig frågan "Hur länge kommer det att hålla?". Någon, sent/nattetid kan kasta sten för att det är coolt/få uppmärksamhet. Onödigt

med vandalisering. Det klottras på tåg och fina väggar. Ett förslag är att fixa en stor vägg där det är okej att klottra, exempelvis ett gammalt hus -ett hus som ska rivras till exempel. Deltagarna tycker det är häftigt med tanken på ett hus som är klottrat. Eller en helt klottrad basketplan. ALLA deltagare är medvetna om att kostnader för vandalisering betalas av "oss", alltså alla som bor i Mora. De önskar ett tryggt Mora där alla kan vara ute på kvällar utan att känna sig rädda."

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

#### **Kollektivtrafik/trafik**

Busstrafiken är svår att påverka i den fördjupade översiktsplanen men kommunledningskontoret har kontakt med Dalatrafik och jobbar för att förbättra busstrafiken.

#### **Säkerhet och trygghet i trafiken**

Den fördjupade översiktsplanen visar en mer övergripande planering och visar inte exakt var t.ex. övergångsställen ska finnas eller vilka cykelvägar som ska asfalteras. Efter samrådet har kommunen tagit fram en cykelstrategi med syfte att förbättra infrastrukturen för cykel och öka andelen cyklisterna. Cykelstrategin ska förenkla för Mora kommun att göra rätt åtgärder och prioritera vid byggande och förändringar i cykelinfrastrukturen.

Kommunen har tagit fram en app för felanmälningar och förslag till förbättringar, "Gör Mora bättre". Där kan man rapportera in till exempel klotter, trasig belysning eller vägsador. Det går även att lämna förbättringsförslag som man tycker kan göra Mora kommun trivsammare och tryggare.

Trafikverkets konsulter har tagit fram modeller som påvisar att trafiken genom Mora kommer att flyta bättre med den föreslagna lösningen (fyrfilighet mellan Noretbron och Strandens skolområde, i övrigt två filer). Parallellt med bilvägen kommer det byggas en ny gång- och cykelväg och inne i de centrala delarna av Mora och på Noretbron finns det inte plats för en fyrfilig bilväg. Cirkulationsplatser, som ersätter befintliga trafikljus, ska bidra till smidigare trafikflöden. Aktuell information om Genomfart Mora finns på kommunens och Trafikverkets hemsida.

#### **Miljö**

Det är fortfarande oklart hur Strandenområdet ska utformas och exakt vad som ska vara på platsen framöver. Kommunstyrelsen har initierat utredningar om en ny samlokaliserad 7-9 skola i Mora. Under våren 2020 utreddes frågan inom andra forum än inom den fördjupade översiktsplanen och under hösten 2020 tog kommunstyrelsen ett inriktningsbeslut som anger att bland annat en 7-9 skola, lokaler för kultur- och idrottsverksamheter och kontorslokaler ska placeras på Strandenområdet. Aktuell information om Strandenområdets utveckling finns på kommunens hemsida.

Mora kommuns cykelstrategi innehåller en lista över åtgärder som ska genomföras, t.ex. cykelpumpar och cykelparkeringar. Tekniska förvaltningen ansvarar för genomförandet.

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att det finns stort behov av högre kvalitet i tätortens utemiljöer och att det behövs en större, användbar park.

Gällande de brister ni identifierat och förbättringsförslagen se svaret ovan angående appen "Gör Mora bättre".

Stadsbyggnadsförvaltningen anser det olämpligt med en inglasad gågata, exempelvis bygger en stor del av Moras attraktivitet på snö (Vasaloppet, Tomteland) och en inglasad galleria skulle förta en hel del av centrumets charm.

### **S.27 Kristdemokraterna Mora**

"Kristdemokraterna i Mora vill att följande aspekter förs in och beaktas när det gäller samrådshandlingen Fördjupad översiktsplan för Mora tätort med utsikt mot år 2030:

1) Sid 67, 31, 36 m fl sidor: KD Mora anser att tätorten i första hand och i huvudsak skall utvecklas och växa i nya bostadsområden – detta för att så långt som möjligt undvika de kvalitetsförsämringar och konflikter som förtätning lätt leder till. Förtätning skall m a o inte ses som huvudalternativ, utan en väg som skall användas i begränsad omfattning.

En viktig del av boendekvaliteten i Mora är luftigheten i samhället. Dessa värden har gått förlorade i många stadsmiljöer i Sverige genom för långtgående förtätning.

2) Sid 67: KD Mora anser att i stället för förtätning ger stora områden Canada/Morkarlby, Tuvan, Täppan på Öna-sidan nära Brudtallsvägen, Norra Kråkberg och Noret Norra (Pintorp vid lasarettet) stora områden – nya eller som kan utvidgas - möjlighet att tillskapa ett omfattande nytt boende.

Detta kommer, mer än väl, att tillgodose SCB:s beräknade behovet på 22 nya lägenheter per år fram till år 2025, även en dubbelt eller till och med tredubbelt så stor efterfrågan.

Det är bättre att utveckla dessa områden än att pressa in, exploatera, förtäta och försämma boendekvaliteterna i övriga områden/stadsdelar/byar i tätorten.

Dessutom riskerar en förtätningsspolitik leda till att värdefulla och unika by- och bostadskaraktären ändras.

3) KD Mora vill att byarnas karaktär inom tätorten bevaras genom att de inte byggs samman och försvinner bort i anonymitet som enbart en stadsdel bland andra, som stadsdelar vilka flyter in i varandra.

Detta stämmer också överens med tanken på ett flerkärnt Mora med starka lokala identiteter.

4) Sid 73: Vi motsätter oss (a) en samlokalisering av ett enda högstadium i Mora, dessutom (b) en samlokalisering med Mora gymnasium på Broåkern.

Det skulle innebära i dagsläget runt 2.000 ungdomar på ett och samma ställe samt all övriga personal med framför allt lärare, d v s alltför många skolungdomar samlade på ett och samma ställe med begränsad yta - och därmed en dålig skolmiljö av storstadskaraktär där den enskilda eleven inte blir sedd. Moras barn och ungdomar behöver i stället närhet till högstadieskolor med en fortsatt lokaliserad på Noretsidan och en andra fortsatt på Morkarlby-Utmelands-sidan och/eller på Öna-Östnor-sidan.

Mer trafik skulle belasta området och gå över broarna, inte minst den redan hårt trafikerade Noretbron, med samlokalisering till gymnasiet och högstadiet i stället för att ha en högstadieskola var sin sida om broarna som idag. Samlokalisering försvårar därmed den svåra trafiksituationen med långa köbildningar längs genomfartsleden Rv 70/E45

Gymnasiets status sänks med att vara tillsammans med högstadieskola. Det påverkar dess attraktivitet, även för sökande utifrån.

Planerna på samlokalisering visar heller ingen hänsyn till belastningen på stadsdelen och därmed till de boendes situation i området.

Skolslitaget i Mora har även att göra med den ständiga användningen av skollokaler, inklusive gymnasiet, till boende under vasaloppsveckan och innebandyturneringar.

Vi finner att alla dessa aspekter saknas i förslaget om samlokalisering.

5) Sid 73 och Broåkersavsnittet sid 184-187: KD Mora anser att gymnasiet/S:t Mikaels-skolan saknar utrymme för att kunna skapa en campus=luftig miljö: Campus-begreppet används i samrådshandlingen i huvudsak för att beskriva elev/tonårs/kategoribostäder i direkt anslutning till gymnasiet. Campus är dock i första hand ett begrepp för universitets- och högskolemiljöer, inte för gymnasier, och därmed för äldre och mer mogna studenter, inte gymnasister/tonåringar, samt



handlar om skolbyggnader i en luftig, parkliknande, rymlig miljö i första hand – ej om att tränga in bostäder i ett kompakt, inklämt område, i direkt anslutning till undervisningslokalerna.

a) Inklämt gymnasium utan expansionsmöjligheter: En annan viktig aspekt är att gymnasiet saknar helt framtida expansionsmöjligheter genom att som föreslås helt kringgärdas av elevbostäder längs med Älvgatan och/eller punkthus vid Kristinebergsgatan. Bara genom att då bygga på höjden – i då allt starkare kontrast till de omgivande villa-, bostadsrätts- och radhuskvarteren – kan skolan växa framöver i så fall. Fler våningar och fler trappor jämfört med gymnasiet idag innebär inte en kvalitetsförbättring.

Gymnasiet skall därför vara rädd om sin miljö, elever, lärare och sitt rykte, också som idrottsgymnasium. Då tas inte viktiga miljöer som en idrottsplats bort, skolgården görs än trängre och gymnasieområdet blir än mer inklämt.

b) Bostadsområde inne på skolområdet: Förslagen om att bygga elev/tonårsbostäder inne på nuvarande skolområde längs Älvgatan samt Moras högsta hus (punkthus) på åtta våningar på Kristinebergsgatan gör att skolområde och gymnasium flyter samman och inte hålls i sär. Boende kommer leva och röra sig inne på ett skolområde samt parkera inne på ett skolområde. Att verkligen kunna separera dessa två kategorier blir uppenbart svårt.

c) Säkerheten på gymnasiet: Föreslagna elevbostäder kan i framtiden omvandlas till vanliga bostäder för vem som helst beroende på elevströmmar/val m m. Bostäder mer eller mindre inne på gymnasiet strider mot de ökade behov elever och lärare har rätt till av att veta vilka som rör sig inne på ett skolområde och inne i skolbyggnaderna. Dessa säkerhetsaspekter kan efter händelser på svenska skolgårdar inte längre förbises.

d) Parkeringsbehoven: Samtliga förslag kommer oundvikligen leda till ökad trafik, fler bilar och större parkeringsbehov runt gymnasiet och på Broåkern. Dessa miljöaspekter och miljöförsämringar finns ej beaktade och tillräckligt erkända, ej heller de stora parkeringsytor som krävs tillräckligt och realistiskt redovisade och beskrivna.

e) Inklämt högt punkthus i åtta våningar nära gymnasiet entré: Detta förslag bryter mot hela stadsdelens och Mora samhälles bebyggelsekaraktär genom sin höjd, tittar ner på och delvis skymmer/skuggar gymnasiet och Kristinebergs radhusm skapar mycket stora p-behov, blir direkt i anslutning till/i praktiken inne på gymnasieområdet, gör trafiksituationen vid S:t Mikaelsskolans entré på Kristinebergsgatan än mer kaotisk, farlig och miljöovänlig. Samtidigt rivs personliga arbetsmiljöer och byggnader som Älvdalsstugan med identitet kring gymnasiet historik.

f) Åttavåningshus och räddningstjänsten: Mora har en historik av byar som vuxit samman till ett samhälle/köping/stadslignande bebyggelse. Tillsammans har detta skapat en unik karaktär av lägre bebyggelse och med mänskliga mått. Byggande av åtta våningars punkthus innebär ett brott mot detta och måste principiellt noga övervägas och motiveras. Räddningstjänstens kapacitet i Mora med brandstegar räcker oss veterligen inte till för fler än sex våningar, vilket i sig gör att byggnadshöjd högre än så inte kan vara aktuellt ö h t.

g) Idrottsgymnasium utan utomhusidrottsplan: Mora gymnasium/S:t Mikaelsskolan är ett idrottsgymnasium. Ett sådant har ett självklart behov av att ha en kvalificerad och rymlig idrottsplats för utomhusidrott, vad idrottslärarna själva kallar sitt ”klassrum”. Ett idrottsgymnasium utan idrottsplan blir inte attraktivt och tas ej på allvar. Lärar- och elevperspektivet saknas med andra ord.

Nuvarande skolidrottsplats Gödslan tillskapades efter att befintlig skolidrottsplats inne på gymnasieskolans område byggdes bort kring 1990 då Mora Utbildningscentrum byggdes. Skolområdet blev då mer inträngt och kompakt, alltså mindre luftigt, därav behovet att expandera andra sidan Älvgatan till Gödslan. Mora kommun investerade i storleksordningen två-tre miljoner

kronor i den tidens penningvärde i att ordningsställa skolidrottsplatsen, i sig en viktig grönyta för stadsdelens boende.

6) Sid 61,63: KD Mora anser det vore mer konsekvent att det föreslagna området utan högre bebyggelse än fyra våningar utvidgas till att gälla hela centrumområdet - för att värna Moras riksintresse som vacker och traditionell stadsbild – till hela Broåkern, hela Tingsnäs samt hela Saxnäs.

Dessa centrumnära miljöer präglar stadsmiljön som helhet. Möjligheterna till högre punktbebyggelser där (sid 63) skall utgå för en samlad central stadsmiljö för ”att tillvarata utmärkande karaktärsdrag” (mitten sid 58).

7) Sid 68: KD Mora motsätter sig ökat kategoriboende för skolungdomar med dess sociala risker: De externa elevernas närhet till sina respektive idrotters anläggningar är nog så viktigt som deras närhet till själva gymnasiet undervisningslokaler. Knappast heller ett rimligt krav att externa elever, tillika idrottsmän/kvinnor, skall bo så nära som 50-200 m till sin skola, framför allt om detta ytterligare stärker ett kategoriboende för tonåringar som inte saknar sociala risker.

Ytterligare kategoriboende för gymnasieungdomar skall i huvudsak undvikas till förmån för blandat boende, detta för att undvika sociala problem, framväxten av åldersegregering och en miljöer som lätt drar till sig ”en svans” av störande beteende och höga ljudnivåer och oro (se vad som skett på parkeringsplatserna vid McDonalds och Max i Noret).

Motsägelsefullt att a) å ena sidan betona externa tonårselevers lägenhetsbehov av att bo direkt intill gymnasiet med att b) Broåkerns närhet till Mora Resecentrum gör att fler bostäder för yrkesarbetande (och kanske högskolestuderande) behöver skapas på området för att kunna åka kollektivt till jobbet inom en större arbetsmarknadsregion (sid 30-31).

8) Sid 170-181: KD Mora motsätter sig föreslagen bostadsbebyggelse nere vid Saxvikens parkering då detta helt klart bryter mot den övriga policyn om ett öppet, synligt vatten, skönhetsvärden och tillgänglighet för allmänheten vid skridskoåkning, parkering och vistelse.

9) Sid 170-181: KD Mora anser att grönområdet vid Saxnäs skall bevaras för framtiden och ej byggas i närhet - d v s finnas kar som en bevarad lunga och stadspark eller fortsatt parkering vid Vasaloppet eller framtida lokalisering av större statlig myndighet eller företag.

10) Sid 184-187: Översvämningsrisken: Att bebygga Gödslans ip med sitt låga markläge utmanar översvämningsfaran, stärker kategoriboendet ytterligare, ökar de sociala riskerna, tar bort idrottsgymnasiets idrottsplan, skapar konflikter med de andra närboende samt kan ifrågasättas ur miljö/hållbarhetssynpunkt.

11) Sid 184-187: De avlidnas vilorum: Skogsdungen/skogspartiet fungerar som en viktig barriär för stillhet, frid och ro intill våra avlidna förfäders sista vilorum på Nya kyrkogården. Begravningsgudstjänster i S:t Mikael's kapell och jordfästningar i Nya kyrkogården äger rum året rum. Många anhöriga, inte bara vid Allhelgonahelgen, besöker sina anhörigas gravar regelbundet. Nya kyrkogården fungerar som en oas och frid lunga genom att förbli avskärmat från närliggande bebyggelse och bostäder. Samtidigt genererar detta ständigt trafik till området, utöver gymnasiet och de boende. Kyrkogårdens framtida behov skall inte kringskäras genom att öppna upp för bebyggelse ännu närmare än idag.

12) Sid 184-187: KD Mora anser att tänkt vandringsled längs Österdalälven måste utformas på ett sådant sätt att det sker i nära samverkan med boende med hänsyn till privat mark och privata bryggor.

13) KD Mora anser att tillräcklig markreserv måste planeras för framtid etablering av högskola, dessutom för nya grundskoleområden, ishall, kyrkogård m m.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

1. Förtätning innebär att befintlig infrastruktur kan nyttjas bättre, att de boende får nära till affärer och kollektivtrafik. Det innebär även att de centrala delarna blir mer befolkade vilket ger ökad trivsamt och trygghet. En oplanerad bebyggelseutveckling i utkanterna av tätorten kan innebära att fler blir beroende av bilen och att genomfarten belastas än mer. Tätorten behöver även växa i utkanterna men i så fall ska kollektivtrafikstråk och gång- och cykelstråk planeras in från början.
2. Kommunen avser arbeta för en större befolkningsökning än vad SCB prognosticerat bl.a. på grund av en annars allt äldre befolkning och färre i arbetsför ålder.
3. Det är viktigt att byarna inte byggs ihop, i den mån de fortfarande kan urskiljas.
4. Som det ser ut idag så är inte en samlokalisering av gymnasium och högstadium på Broåkern aktuell. Sedan samrådet 2017 har frågan om en ny högstadieskola på Strandens skolområde utretts inom andra forum än den fördjupade översiktsplanen och under hösten 2020 har ett inriktningsbeslut tagits i kommunstyrelsen som bland annat anger att en ny högstadieskola ska lokaliseras till Strandenområdet. Framöver kommer detta att utredas vidare och en ny detaljplan för området ska tas fram. Aktuell information om utvecklingen av Strandenområdet finns på kommunens hemsida.
5. Som det ser ut idag så är inte en samlokalisering av gymnasium och högstadium på Broåkern aktuell. Begreppet campus kan brukas för att beskriva en bebyggelsekaraktär, med undervisningslokaler och bostäder placerade i parkmiljö. Synpunkterna som framförs är högst relevanta och måste tas hänsyn till i ett kommande detaljplanearbete. Se även punkt 6 och 7 nedan.
6. Efter samrådet har förslaget till fördjupad översiktsplan kommit att justerats gällande riktlinjer för högre bebyggelse och lokalisering av höga hus och de tidigare föreslagna platserna för högre bebyggelse har tagits bort. Frågan om högre bebyggelse är komplex och avsnittet *Bebyggelse* har utökats med information i frågan och kompletterats med en ny riktlinje för planering av högre bebyggelse. Även behovet av en arkitekturstrategi har beskrivits under avsnittet *arkitektur*. Efter samrådet har även genomförandedelen utvecklats och beskriver behovet av arkitekturstrategier och strategier för högre bebyggelse. Lokalisering av eventuell högre bebyggelse i området måste utredas i ett framtida detaljplanearbete.
7. Elevbostäder föreslås inte blandas med skolverksamheten. Det finns stora logistiska och ordningsmässiga fördelar med att lokalisera elevbostäderna tillsammans och i nära anslutning till skolan. Eleverna behöver inte transportera utrustningen långa sträckor och det finns möjlighet till boendesamordnare. En boendesamordnare kan erbjuda stöd på elevernas fritid och motverka stökighet.
8. Efter samrådet har det utpekade området för bostäder på parkeringen på Kajen utgått.
9. Grönområdet mellan Saxnäs och centrum bör inte bebyggas då det är en viktig del av Moras stadsbild och vyn ut över Saxviken från Malungsvägen är det första besökarna söderifrån möter av Mora. Däremot föreslås en mindre komplettering nedanför äldreboendet på Saxnäs, vid den parkering som finns där idag.
10. I den fördjupade översiktsplanen finns inget utpekat område för bostäder på Gödslan.
11. I den fördjupade översiktsplanen finns inget utpekat område för bostäder på Gödslan.
12. Marken längs älven och vattenområdet ägs av kommunen. En stig i detta läge ska anpassas till terrängen och omgivningen.
13. Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att det behövs ett strategiskt arbete kring mark- och exploateringsfrågor i Mora kommun. I den fördjupade översiktsplanen

redovisas exempelvis Strandenområdet som möjlig för utveckling av 7-9 skola i enlighet med kommunstyrelsens inriktningsbeslut från hösten 2020 och Broåkern som plats för högre utbildning. Stadsbyggnadsförvaltningen har även fått planuppdrag för att påbörja detaljplanläggning av Prästholmen under 2021 för att skapa byggrätter och möjliggöra utveckling av området med idrottshallar och idrottsrelaterade byggnader.

### **S.28 Naturskyddsföreningen Mora**

”Naturskyddsföreningen i Mora har tagit del av Mora kommuns förslag till fördjupad översiktsplan för Mora tätort.

Vi uppskattar det gedigna arbetet och anser att planen tar tillvara många av föreningens intressen.

Planen hänvisar såväl till de nationella miljömålen och folkhälsomålen men föreningen saknar en koppling till de globala målen för hållbar utveckling och Agenda 2030.

Naturskyddsföreningen anser att planen bör utvärderas utifrån dessa mål och program.

#### ***Kommunikation***

Biltrafiken ökar i Mora och transporter utgör 42% av energianvändningen i Mora vilket medför negativa konsekvenser för såväl klimat som folkhälsa. Att minska biltransporterna bör vara ett prioriterat område i planen. Malmö utgör ett bra exempel på hur arbetet med att minska biltrafiken kan gå till.

Grundprincipen bör vara att förenkla och prioritera cykel, gång och kollektivtrafik i Mora. Biltrafik är i jämförelse med andra trafikslag betydligt mer utrymmeskrävande. Genom att i högre grad ställa om till andra trafikslag kan utrymmet för bilar minskas och mark frigöras för andra ändamål, t.ex. nya bostäder.

Cykelvägar behöver omgående ses över för att vara sammanhängande och säkra. Cykelvägar behöver också märkas ut, inte minst för att synliggöra att avstånden i Mora är kortare än vad de upplevs.

Cykel- och gångtrafikanter behöver skiljas åt med markeringar eller annat som t.ex. nivåskillnader.

För att förenkla för pendlare bör ordentliga cykelställ under tak byggas vid Morastrand. Fler cykelställ under tak vid Fridhemsplan bör byggas. Fler cykelställ med tak bör också byggas kring Mora centrum inte minst kring offentliga byggnader som bibliotek och skolor. Vi betonar också vikten av att se över trafikplaneringen så att barn och unga kan ta sig till skolor och fritidsaktiviteter på ett säkert sätt.

I planen föreslås att Vasagatan utformas som gångfartsområde på sträckorna mellan Millåkersgatan och Kyrkogatan samt mellan Badstugatan och Björnramsgatan. Naturskyddsföreningen är positiv till förslaget att göra delar av Vasagatan till en gångfartsgata för att göra rekreationsområdet kring Prästholmen mer lättillgängligt. Vi anser dock att sträckningen bör utökas till korsningen vid Hantverkargatan. Vasagatan bör i första hand vara till för boende och inte som idag en genomfartsled från Oxbergsvägen.

#### ***Markanvändning***

Var rädd om jordbruksmarken. Naturskyddsföreningen ser positivt på att jordbruksmarken mellan Färnäs och Noret värnas i översiktsplanen och förutsätter att samma skydd ges för angränsande området utanför planen. Vi anser inte att jordbruksmark ska bebyggas med handel, bostäder eller vägar. Reservera och upplåt mark och uppmuntra stadsnära och småskalig odling. Här kan hjälp behövas med tillgång till vatten mm.

Naturskyddsföreningen anser att Mora kommun ska ta tillvara och utveckla de befintliga grönområden som finns som Tingshusparken, området kring Kajen och Prästholmen. Vi ser gärna att grönområdena inbjuder och stimulerar till spontanidrott och lek. Vi ser också gärna att gröna stråk i kommunen bevaras och utvecklas för att förbinda olika grönområden och möjliggöra

förflyttning av djur, växter och människor. Vi ser också gärna en satsning för att utöka grönytor och växtlighet inom planen för att minska buller, öka upptag av koldioxid och andra avgaser samt öka trivsel och hälsa.

Naturskyddsföreningen är positiv till en förtätning av centrum vilket vi anser gynnar service, social gemenskap och minskad biltrafik. Vi eftersträvar en funktionsintegrering med en blandning av bostäder arbetsplatser, affärer och mötesplatser.

Det finns en äldre skog i södra delen av bostadsbygget i norra Noret som både har högt natur- och rekreativvärde. I FÖP finner vi inte information om detta område.

Naturskyddsföreningen motsätter sig strandnära bebyggelser som hindrar allmänhetens nyttjande av strandnära områden och där biologiska värden hotas.

### **Övrigt**

Naturskyddsföreningen föreslår att kommunen skapar en bilpool där kommunens egna bilar kan nyttjas under kvällar och helger. Parkeringsplatser reserveras för bilpoolens bilar.”

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

FÖP:en har kompletterats med ett avsnitt om Agenda 2030. I miljökonsekvensbeskrivningen utvärderas planförslaget utifrån den nationella miljömålen och folkhälsomålen, däremot inte Agenda 2030.

#### ***Kommunikation***

Det är väldigt viktigt att det befintliga cykelvägnätet binds ihop och görs mer attraktivt och det är lika viktigt att nya bostads- eller verksamhetsområden planeras så att de är enkla att cykla till /från och att det är enkelt att anordna kollektivtrafiklinjer till dem. Efter samrådet har kommunen tagit fram en cykelstrategi med syfte att förbättra infrastrukturen för cykel och öka andelen cyklister. Cykelstrategin ska förenkla för Mora kommun att göra rätt åtgärder och prioritera vid byggande och förändringar i cykelinfrastrukturen. Cykelstrategin innehåller en lista över åtgärder som ska genomföras, t.ex. cykelparkeringar vilket tekniska förvaltningen ansvarar för att genomföra.

Efter samrådet har den fördjupade översiktsplanens genomförandedel utvecklats och under övriga insatser som krävs för att skapa den tätort som eftersträvas omnämns bland annat en strategi för parkeringsfrågor, både för bilar och cyklar.

Sträckan mellan Kyrkogatan och Millåkersgatan har bedömts som mer angelägen att göra om till gångfartsområde då den i dagsläget har mer gångtrafik än mellan Millåkersgatan och Hantverkaregatan. Möjligheterna till ombyggnationer behöver dock utredas vidare i framtida planering. Även effekterna av de pågående ombyggnationerna kopplade till Genomfart Mora behöver vägas in i framtida planering.

#### ***Markanvändning***

Frågan om jordbruksmark är komplex och efter samrådet har hela avsnittet om jordbruksmark utvecklats för att bättre beskriva detta. Jordbruksmarken som redovisas i den fördjupade översiktsplanen hämtas nu från Jordbruksverkets blockdata för åren 2010–2020. Blockdatan ger en bild av utbredningen av jordbruksmark inom tätorten idag men är inte ett komplett underlag. Detta beskrivs mer ingående under avsnittet som berör jordbruksmark.

Område för koloniodling föreslås mellan Selbäcksvägen och Oxbergsleden men kan inte drivas av kommunen.

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att de centrala parkerna är i stort behov av ”uppgradering”, särskilt Kajen och Tingshusparken. Närmare förslag till deras utformning återfinns i *Grönstrukturplanen* från 2018.

De gröna stråken, där man kan röra sig nära vattnet runt så gott som hela Mora, kan bli en stor tillgång för Mora som bostadsort. De behöver utformas för att passa in i landskapet.

Skogen norr om lasarettet, söder om det nya området Måmyren är utpekad som grönområde, viktigt att bevara, trots att det är Landstinget och inte kommunen som äger skogen. Texten för Noret norra har utvecklats.

Vid planering i strandnära läge, t.ex. Tingsnäs, ska mark avsättas vid stranden och som passager ner till stranden, så att strandskyddets syften inte motverkas. I exempelvis Tingsnäs är det viktigt att badstranden fortsätter att vara attraktiv, att nyckelbiotopen på udden värnas och att det blir ett trevligt promenadstråk mellan centrala Mora, via Tingsnäs och vidare norrut, mot Broåkern.

### **Övrigt**

Frågan om bilpool är inget som hanteras inom den fördjupade översiktsplanen. Det är möjligt att lämna in medborgarförslag till kommunfullmäktige i Mora kommun.

## **S.29 Socialdemokraterna i Mora**

### **”Generellt**

Vi har i diskussioner på medlemsmöten och i studiecirkel samlat in synpunkter och förslag kopplade till förslaget till Fördjupad översiktsplan för Mora tätort. Detta yttrande utgör inte en fullständig sammanställning av alla dessa förslag, utan detta är Socialdemokraternas prioriterade förslag till ändringar/kompletteringar av förslaget till Fördjupad översiktsplan för Mora tätort.

Inledningsvis redovisas lite kring våra funderingar inom olika avsnitt. Slutligen har vi sammanställt våra viktigaste förslag till förändringar i riktlinjerna för olika avsnitt/områden.

### **Bostadsbyggande**

I stort är vi överens med planförfattarna rörande möjligheterna att göra det möjligt att bygga bostäder genom förtätning och genom att peka ut flera mindre områden som i ett första skede kan ses som ”udda”. Ett exempel på detta är området på den nuvarande ”kajenparkeringen” på kartan på sid 172, givetvis med beaktande av de förbehåll gällande buller, översvämningsrisk och förlust av parkeringsplatser detta medför.

Vi är också positiva till tanken att möjliggöra högre punkthus på utpekade platser. Att i förväg *läsa maxhöjden till åtta våningar känns dock onödigt begränsande* i detta dokument. Hur höjden påverkar horisontlinjen beror mycket på den arkitektoniska utformningen och bör därför hellre prövas i samband med utformningen av stadsplanen för respektive område.

Däremot är vi tveksamma till förslaget att möjliggöra bostadsbyggande vid *småbåtsbammen i Sanda* enligt riktlinje på sid 194, dels för att det stjälar utrymme som kan vara av väsentlig betydelse för utvecklingen av det vattenburna friluftslivet, dels ligger området starkt exponerat för bullerstörningar från Siljanssågen och skulle kunna medföra nya begränsningar för företagets möjligheter att expandera sin verksamhet.

Ny bostadsbebyggelse på *Sandängarna* är vi också positiva till, med reservation för att vi också föreslår att platsen kan vara lämplig för en ny högstadieskola (se nedan).

När det gäller det som i FÖPen kallas ”*Norra Kråkeberg*” föreslår vi att området som reserverats för begravningsplats (riktlinje på sid 238) istället så långt möjligt avsätts för bostadsändamål med bibehållande av ett skogbevuxet grönområde som en naturlig ”buffert” mot befintliga industrier.

### **Kultur och evenemang**

Det skrivs i dokumentet mycket om kulturens och kulturmiljöernas betydelse för Moras attraktionskraft, bland annat i avsnittet ”*Kulturstaden Mora*” på sid 33. Betydelsen av möjligheterna att ge plats och andra förutsättningar för olika tillfälliga eller återkommande evenemang betonas också i ”*Riktlinjer för offentliga platser...*” på sid 78 under rubriken ”Ge plats för evenemang”. Ett

sådant område som lyfts fram i beskrivande text är Strandens skolområde på sid 175 utan att detta preciseras i någon riktlinje.

*Vad som däremot helt saknas* i text och riktlinjer är skrivningar som lyfter fram det från många håll framförda behovet/önskemålet om en fast scen för konserter/ teaterföreställningar. Avsaknaden av en sådan lokal är det som medborgarna i Mora i första hand påpekar som en brist när man gör medborgarenkäter på kulturområdet. Inte ens den befintliga verksamheten vid Rosa Huset nämns med ett ord i dokumentet.

Vi anser därför att text och riktlinjer för ”*Idrott och fritidsaktiviteter*” bör utvidgas att gälla även kulturaktiviteter och lokaler för sådana enligt förslag nedan.

### **Högstadieskola**

I ”*Riktlinjer för skola*” på sid 73 föreslås att gymnasium, högstadium och högre utbildning ska samlas på Broåkern, bland annat utifrån gymnasiets behov av mer ändamålsenliga lokaler och att högstadium och gymnasiet har likartade behov av lokaler för exempelvis naturvetenskapliga ämnen och idrott.

Effektivt utnyttjande av lokaler och andra resurser är naturligtvis eftersträvarvärt, men när det gäller samlokalisering av en högstadieskola med gymnasium och andra högre, frivilliga skolformer finns pedagogiska och sociala faktorer som talar emot en sådan lösning. KS ska också tillsätta en särskild utredning att titta på för- och nackdelar med en sådan samordning och samlokalisering.

Då frågan ännu inte är tillräckligt väl belyst anser vi att man i FÖPen *inte ska binda sig* för en områdesanvändning som bygger på samlokalisering av högstadium och högre utbildningsformer på Broåkern.

I stället vill vi att det i FÖPen *pekas ut andra platser där det skulle kunna vara möjligt/ lämpligt att bygga en fristående högstadieskola.*

Som möjliga områden har vi fått fyra förslag: Tingsnäsområdet, Strandområdet, Sandängarna och Öna/Täppan (gamla AMU). Av dessa har vi bedömt Tingsnäs, Sandängarna och Öna/Täppan som mest lämpliga och anser följaktligen att dessa bör pekas ut i riktlinjerna som lämpliga för en högstadieskola enligt våra förslag nedan.

Samtidigt är vi öppna för andra förslag till lokalisering. Strandområdet skulle exempelvis också kunna komma ifråga, förutsatt att det går att kombinera med Vasaloppets behov och att trafikmiljön kan göras säker. Även en lokalisering på Broåkern kan ju visa sig vara både lämplig och möjlig efter KS utredning. Vi vill egentligen bara att FÖPen möjliggör andra lösningar när det gäller högstadiet lokalisering.

### **Järnväg**

I beskrivningen av ”*Inlandsbanan*” på sid 98 saknas skrivning kring banans nuvarande och framtida betydelse för godstransporter inom och genom inlandet. Detta kan dessutom, i och med Inlandsbanans senaste projekt, snabbt få ökad aktualitet i vårt planeringsarbete.

Bland annat är en viktig förutsättning för en framtida utveckling av Inlandsbanan som godsbanan att det sk triangelspåret i Noret omgående återställs. Detta är också redan med befintlig järnvägstrafik en förutsättning för att vi ska minska tåggrörelserna inne på bangården vid Mora station så att denna på sikt kan avvecklas.

### **Gång- och cykeltrafik**

I avsnittet om ”*Cykeltrafik*” på sid 110 och i ”*Riktlinjer för gång- och cykeltrafik*” på sid 113 betonas vikten av att skapa förutsättningar för ett ökat cyklande och det skrivs mycket om vikten av ett tilltalande och effektivt cykelvägnät, och att man i planeringen av nya bostadsområden ska skapa säkra och attraktiva cykel- och gångstråk för att erbjuda alternativ till att ta bilen.

Vi har i en motion 2016 föreslagit att *det bör byggas en gång- och cykelbro* för att binda samman bostäder och arbetsplatser i Noret och Noret Norra med Sandängarna och därmed bostadsområdena och arbetsplatserna i Öna och Östnor. En eventuell högstadieskola, enligt våra förslag, på Sandängarna eller Tjappan skulle också gynnas av en sådan förbindelse.

En sådan broförbindelse skulle också, rätt byggd, kunna fungera som en reservbro för ambulanser, mindre brandfordon och annan blåljustrafik i ett läge då Noretbron av någon anledning är oframkomlig.

### **Vägar**

*Förbifarten över Sandängarna* står i samtliga riktlinjer och texter där vi kunnat hitta referenser till den, omnämnd som en möjlighet och att reservatet därför ska finnas kvar, men knappast som aktuell att realiserar under överskådlig tid. Det är därför märkligt att det i utvecklingsstrategin på sid 36, i sista stycket slås fast att ”för att avlasta Mora centrum från genomfartstrafik föreslås att den tidigare planerade förbifarten byggs, ...”

Detta stycke bör skrivas om så att förbifarten även här beskrivs som en framtida möjlighet och att reservatet av den anledningen ska behållas.

### **Handel och kommersiell service**

Vi sympatiserar med FÖPens ambitioner att värna centrumhandeln och att spridda handels- och serviceetableringar ska undvikas.

I skrivningen om *området norr om Färnäs* står att det i området ska finnas ”handel med skrymmande varor, drivmedelsförsäljning och verksamheter”. Då vi är tveksamma till lämpligheten av att exploatera detta område ser vi helst att det helt utgår från att beskrivas i FÖPen. Det innefattar också att området avmarkeras på kartan på sid 195. Området norr om Heden, öster om E45 mot Orsa är betydligt bättre lämpat för utveckling denna typ av verksamheter.

Skulle vi inte få gehör för ovanstående synpunkt vill vi ändå framhålla att det av samrådshandlingen rörande aktuellt planförslag för området framgår att enbart *handel med skrymmande varor och drivmedelsförsäljning* kommer att bli aktuellt om planen fastställs, därmed bör skrivningen om ”verksamheter” absolut strykas här i FÖPen.

### **Förslag till ändringar i dokumentet**

1. Under ”*Riktlinjer för bostäder*” på sid 69 står att det ”planeras för en befolkning om 22.000 invånare år 2030”. På sid 23 avsnittet ”Befolkning” nämns dock inte denna vision, utan enbart SCBs befolkningsprognos, som för år 2030 anges till 20.630 invånare. Målbilden om 22.000 invånare bör kommenteras och beskrivas även på sid 23, då man annars kan fundera på varför man i FÖPen planerar för ca 1000 nya bostäder. Med SCBs befolkningsprognos som grund torde en planering för max 200 lägenheter vara tillfyllest.

2. Under ”*Riktlinjer för skola*” på sid 73 föreslår vi i förslagen till ändringar i områdesrekommendationer enligt punkt 9, 11 och 13 nedan, att det i FÖPen ska pekas ut andra områden lämpliga för en framtida högstadieskola: Tingsnäs, Sandängarna och Öna (Tjappan) Därmed bör detta avsnitt skrivas om utifrån dessa förutsättningar.

3. Rubriken på sid 86 ”*Idrott och fritidsaktiviteter*”, bör vidgas till att handla om ”*Idrott, fritids- och kulturaktiviteter*”. I text bör här också beskrivas tillgång och behov av lokaler/scener för musik- och teaterevenemang. *Ungkulturbusset ”Rosa huset”* och dess verksamhet borde i detta sammanhang dessutom förtjäna en egen rubrik.

4. Rubriken ”*Riktlinjer för idrott och fritidsaktiviteter*” på sid 87 bör även den vidgas till att gälla ”*Riktlinjer för idrott, fritids- och kulturaktiviteter*”. Vidare bör en riktlinje skrivas med innebörden att tillträde, scen och ”back stage”-utrymmen i aulan i en ny högstadieskola eller ombyggnad av gymnasieskolan utformas så att denna lokal även ska kunna användas för ”externa” musik- och teaterarrangemang och därmed också kunna fungera som ”kulturscen” i Mora.



5. Under ”*Riktlinjer för järnväg*” på sid 101 bör också en rubrik och några rader om Inlandsbanan skrivas med innebörden att en viktig förutsättning för Inlandsbanans möjligheter att utvecklas och nyttjas på ett effektivt sätt för godstransporter, är att det sk triangelspåret i Noret återställs. Likaså bör det i samband med skrivningen om att bangården bör flyttas, skrivas in att ”Lämpligt område för en ny bangård kan vara det markområde söder om Färnäs som kommunen numera äger” och att ”Ett återställande av trinagelspåret i Noret skulle också minska behovet av tågrörelser på nuvarande bangård.”
6. Under ”*Riktlinjer för biltrafik och parkering*” på sid 106, avsnitt ”*Parkering*” påtalas att det finns begränsade möjligheter att inrymma fler ytparkeringar. Vi föreslår att man här, efter det andra stycket, lägger till: ”Den norra delen av ytan mellan Mäxvägen och E45/Rv26 kan också iordningställas som parkeringsplats, främst för dem som har sina arbetsplatser i centrum, men kan också fungera som infartsparkering söderifrån för vidare kollektivtrafikresande med sin relativa närhet till Fridhemsplans busshållplatser.”
7. I ”*Riktlinjer för gång- och cykeltrafik*” på sid 113 bör, under rubriken ”*Det ska vara tilltalande att gå och cykla*” i samband med skrivningarna om planering av nya områden skrivas in ”En gång- och cykelvägsbro som förbinder Noret/Noret Norra med Sandängarna kan vara ett sätt att stimulera framför allt cyklandet mellan de östra och norra delarna av tätorten.”
8. Under ”*Riktlinjer för handel och kommersiell service*” på sid 130 anser vi att området ”norr om Färnäs” utgår som möjligt handelsområde, *alternativt* att det i stycket som beskriver området ändras till att där ska ”finnas handel med skrymmande varor och drivmedelsförsäljning” och att ordet ”verksamheter” följaktligen tas bort.
9. Under områdesrekommendation ”*Tingsnäs*” på sid 182 anser vi att det i riktlinjerna bör skrivas in ”En högstadieskola ska vid behov kunna byggas i området.”
10. I riktlinjerna under områdesrekommendation ”*Noret*” på sid 194 föreslår vi *dels* att det stycket om förtätning av bostäder vid Noretgården får lydelsen ”Förtätning av bostäder med markant högre hus än gängse 3-4 våningar ska vara möjligt på den norra delen av området intill Noretgården”, *dels* att riktlinjen om bostadsbyggande på Sanda helt tas bort.
11. Under områdesrekommendation ”*Tuvan och Sandängarna*” på sid 224 anser vi att det i riktlinjerna bör skrivas in ”En högstadieskola ska vid behov kunna byggas på Sandängarna närmast Tuvan”
12. Under områdesrekommendation ”*Tuvan och Sandängarna*” på sid 224 anser vi också att det i riktlinjerna bör skrivas in ”Ett område för begravningsplats och minneslund för smådjur föreslås reserveras norr eller väster om nuvarande skjutbana.”
13. Under områdesrekommendation ”*Öna*” på sid 226 anser vi att det i riktlinjerna bör skrivas in ”En högstadieskola ska vid behov kunna byggas i Täppan där ’gamla AMU’ är beläget.”
14. Under områdesrekommendation ”*Norra Kråkeberg*” på sid 238 anser vi att riktlinjen om begravningsplats och minneslund för smådjur bör utgå. Denna riktlinje kan istället lämpligen föras in i riktlinjerna för *Sandängarna* på sid 224 där tillräckligt markområde lämpligt för ändamålet borde kunna avsättas (se punkt 12 ovan).”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

1. Det första avsnittet om befolkningsutvecklingen är en faktadel där det klarläggs hur prognosen ser ut, medan det andra är kommunens ambition.
2. Riktlinjerna för skola har utvecklats sedan samrådet. Fler riktlinjer som inte är platsspecifika har lagts till. Som det ser ut idag så är inte en samlokalisering av gymnasium och högstadium på Broäkern aktuell och riktlinjen som tidigare var *Samla gymnasium*,

*högstadium och högre utbildning på Broååkern har omformulerats till Samla gymnasium och högre utbildning på Broååkern.*

Kommunstyrelsen har initierat utredningar om en ny samlokaliserad 7–9 skola i Mora och under våren 2020 utreddes frågan inom andra forum än inom den fördjupade översiktsplanen. I dessa utredningar har enbart Strandens skolområde varit aktuellt och som det ser ut idag verkar det mest troligt att en ny högstadieskola lokaliseras på Strandens skolområde.

Avsnittet *Bostäder* har utökats med en ny riktlinje *Närhet till förskola och skola* som anger att behovet av nya eller utvecklade förskolor och skolor i området ska utredas vid planering av nya bostadsområden.

3. Den fördjupade översiktsplanen har uppdaterats i enlighet med yttrandet.
4. Den fördjupade översiktsplanen har uppdaterats i enlighet med yttrandet.
5. Riktlinjerna för järnvägen har utvecklats angående inlandsbanan i enlighet med yttrandet. Textavsnittet *godshantering* under avsnittet om järnvägen har efter samrådet utvecklats för att beskriva nuläget och behovet av kontinuerlig kommunikation mellan kommunen och Trafikverket för att möjliggöra utveckling av bostäder på Tingsnäs. Riktlinjen *Det ska byggas bostäder på Tingsnäs* har utvecklats och rubriceras efter samrådet *Utveckling av bostäder på Tingsnäs ska möjliggöras* och i denna är även triangelspåret i Noret omnämnd som en möjlig åtgärd.
6. Området mellan Mäxvägen- Malungsvägen ligger i fonden för den som närmar sig Mora och måste ha en tilltalande utformning. Efter samrådet har behovet av en parkeringsstrategi beskrivits genom ny text och riktlinje under avsnittet om biltrafik och vägar. Behovet av en parkeringsstrategi har även beskrivits under genomförandedelen. Inom ett sådant arbete skulle även platser för ytparkeringar kunna inrymmas.
7. En gång- och cykelbro mellan Noret och Sandängarna skulle förkorta pendlingsavståndet mellan Öna/Östnor och Noret avsevärt och är en bra idé att ha i åtanke. Efter samrådet har riktlinjen ”*Det ska vara tilltalande att gå och cykla*” kompletterats med en beskrivning av möjliga framtida länkar över Oreälv och Österdalsälven för gång- och cykeltrafik. Detta illustreras även schematiskt i kartan som hör till avsnittet.
8. Efter samrådet har verksamheter tagits bort från beskrivningen av området norr om Färnäs i enlighet med den detaljplan för handel med skrymmande varor norr om Färnäs som antogs av Kommunfullmäktige 2017 och vann laga kraft 2018.
9. Se svar under punkt 2 ovan.
10. Efter samrådet har förslaget till fördjupad översiktsplan kommit att justerats gällande riktlinjer för högre bebyggelse och lokalisering av höga hus och de tidigare föreslagna platserna för högre bebyggelse har tagits bort. Frågan om högre bebyggelse är komplex och avsnittet *Bebyggelse* har utökats med information i frågan och kompletterats med en ny riktlinje för planering av högre bebyggelse. Även behovet av en arkitekturstrategi har beskrivits under avsnittet *arkitektur*. Efter samrådet har även genomförandedelen utvecklats och beskriver behovet av arkitekturstrategier och strategier för högre bebyggelse. På just platsen vid Noretgården pågår nu ett detaljplanarbete med syfte att möjliggöra för bostäder av olika slag och centrumändamål. Det pekar idag mot att det blir aktuellt med lägre bebyggelse på 3–4 våningar.

Efter samrådet har området som pekades ut för bostäder på Sanda tagits bort. Sanda pekas fortsatt ut som ett utvecklingsområde på grund av sitt centrala, attraktiva läge vid

Siljan och potentialen att utveckla de befintliga natur- och rekreationsvärdena. Text och riktlinjer för Sanda har efter samrådet utvecklats i linje med det.

11. Efter samrådet har Tuvan och Sandängarnas förutsättningar att kunna bli ett funktionsblandat bostadsområde beskrivits i planen. Under avsnittet *bostäder* finns även en ny riktlinje, *Närhet till förskola och skola*, som anger att framtida bostadsbebyggelse bör samordnas med utredningar om behov av förskola och skola.
12. Se punkt 14 nedan.
13. Området i Öna som hänvisas till pekas efter samrådet ut som ett utvecklingsområde. Fastigheten där AMU tidigare låg är idag planlagd för småskalig industri. Den västra delen av området, där gamla skolan ligger, är planlagd för allmänt ändamål. Om annan framtida användning blir aktuell behöver en ny detaljplan för området tas fram.
14. Platsen för begravningsplats i norra Kråkberg valdes bland annat eftersom det är svårt att medge bostäder så nära befintliga industrier som kan medföra t.ex. buller. Området kvarstår efter samrådet som möjligt för framtida begravningsplats men det förtydligas i en riktlinje att behovet av begravningsplats behöver utredas i samband med framtida program-/detaljplanarbete.

Sandängarna är till stora delar ett populärt rekreationsområde men bostäder skulle kunna utvecklas på de ytor som har de bästa grundläggningsförhållanden, framförallt med avseende på risk för översvämning. Övriga ytor är mindre lämpliga för begravningsplats som behöver ha ett visst avstånd till grundvattenytan för att fungera och därför har just norra Kråkberg bedömts lämplig för begravningsplats.

### **S.30 Mora Köpstad**

#### **”Centrala bostadsområden**

Färnäs kvarn ska även möjliggöra ett attraktivt och sjönära bostadsområde vid Tingsnäs genom att flytta företag från Tingsnäs till Färnäs Kvarn. Vi stöder förslaget om ett bostadsområde i Tingsnäs men tror att företagsflytten blir en lång och utdragen process då många av Tingsnäs-företagen inte alls är intresserade av en flytt.

Vi föreslår en prioritering av bostadsbyggen på andra platser i centrum så länge, som *enligt föjen och detaljplanen* är möjliga att bebygga snabbare. Ex:

- Nedanför Saxnäs åldershem
- Intill korsningen Köpmannagatan-Vasagatan mitt emot Zornmuseet
- Gamla busstationen
- Nedre Morkarlby skola

En snabb förtätning och nya bostadsområden centralt i Mora skulle vara gynnsamt för hela Mora, framför allt handel och besöksnäring i centrum. Attraktiva bostadsområden borde vara prioriterat före utvecklingen av ett nytt handelsområde.

#### **Fler parkeringar**

Befintliga parkeringar vid Kajen är planerat till bostadsområde, dessa parkeringar bör ersättas. Det framgår dock inte i föjen *var* nya parkeringsplatser ska placeras. Ett förslag är grönområdena mellan E45 och Mäxvägen.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Detaljplanen för handel med skrymmande varor norr om Färnäs medger endast att några av verksamheterna på Tingsnäs kan flytta dit. Det behöver hittas andra platser för övriga verksamheter.

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att fler bostäder centralt skulle stimulera centrumlivet och handeln. Bostäder medges på området nedanför Saxnäs. Bostäder medges även i upp till tre våningar i korsningen Millåkersgatan- Vasagatan men marken är privatägd. Detaljplanen för genomfarten innebär att bostäder medges även på f.d. busstationstomten.

Gällande detaljplan medger inte bostadsbebyggelse på nedre Morkarlby skola utan ny planläggning krävs. Ett planarbete påbörjades år 2014 men avstannade och kommunen avser att påbörja det igen.

Bostäderna som illustrerades på Kajen i samrådet har utgått i utställningshandlingarna. Hela Kajenområdet behöver studeras närmare men detta arbete rymms inte inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

Området mellan Mäxvägen- Malungsvägen ligger i fonden för den som närmar sig Mora och måste ha en tilltalande utformning. Efter samrådet har behovet av en parkeringsstrategi beskrivits genom ny text och riktlinje under avsnittet om biltrafik och vägar. Behovet av en parkeringsstrategi har även beskrivits under genomförandedelen. Inom ett sådant arbete skulle även platser för ytparkeringar kunna inrymmas.

### **S.31 Näsuddens vägförening**

”Av en slump har vi noterat att Mora kommun begärt in synpunkter på en fördjupad översiktsplan för Norra Kråkberg. Av planarkitekt [...] fick vi onsdagen den 7 juni dispens att till senast fredagen den 9 juni komma in med synpunkter i ärendet.

Jag är ordförande i Näsuddsvägens vägförening, som är en ideell förening och sköter Näsuddsvägen, som betjänar merparten av befintlig bebyggelse utefter stranden inom planområdet.

Trots att vi vid ett flertal tillfällen haft kontakt med kommunen angående vägen, VA, LIS, osv. har vi denna gång inte blivit direkt informerade eller tillfrågade om den fördjupade översiktsplanen. Fortsättningsvis ser vi det som mycket angeläget att kommunen kontaktar oss direkt brevlades eller via mail i de frågor som berör oss.

Mellan den till övervägande delen fritidsbebyggelse vill vi behålla Näsuddsvägen som en småskalig väg som i huvudsak skall betjäna befintliga fastigheter. Vi erhåller för närvarande årligen ett driftbidrag från Trafikverket. Bidraget är viktigt för oss att kunna behålla. Vägen går idag av hävd i huvudsak över privata fastigheter.

Det vi noterat med kort varsel är att kommunen planerat en möjlig småbåtshamn inom området. En sådan hamn genererar biltrafik och krav på bil och båtuppställningsplatser vilket Näsuddsvägen och strandremsan inte klarar av. Den utvalda platsen är inte lämplig för småbåtshamn. Vi hänvisar en sådan hamn till den befintliga Skålanhamnen nedanför Kråkbergs bystuga med redan utbyggd vågbrytare. Lite längre söderöver finns även Kanalhamnen. Båda hamnarna drivs av Kråkbergs båtklubb. Inte minst vid Skålanhamnen kan man se att en hamn vid Orsasjön kräver stora vågbrytare för att ur vindsynpunkt kunna fungera som småbåtshamn.

För att ytterligare kunna ta en relevant ställning till hur vi ska se på en fördjupad översiktsplan över Norra Kråkberg, är det av mycket stor vikt för de enskilda fastighetsägarna att av kommunen kunna få en överslagsmässig genomgång av vilka ekonomiska fördelar och nackdelar en utbyggnad av Norra Kråkberg kan få. Exempelvis vad kan krävas eller erbjudas befintliga fritidshus och permanentboende vid en utbyggnad av VA - nätet och vägnätet. Hur påverkas trafikflödet vid den föreslagna översiktsplanen avseende Näsuddsvägen? Vad finns det för alternativ att styra trafiken till, från och och genom Näsuddsvägen?

Oftast är det i ett tidigt skede i en planläggning man kan påverka. Längre fram i planläggningen rullar det på och många tvingas in i situationer de inte tänkt sig, vilket resulterar i stor oro i många år, förhoppningsvis obefogad, men tyvärr i många fall resulterar i att man tvingas sälja fastigheten

och flytta, inte minst av ekonomiska skäl. Nu gäller det att kommunen ser till att en utbyggnad av Norra Kråkberg kan ske så att de befintliga fastighetsägarna utefter Näsuddsvägen kan och vill bo kvar.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

FÖP:en berör alla boende och verksamma i Mora och den har inte skickats till alla, utan annonserats i Masen och dagstidningar och på kommunens hemsida. Föreningen är dock uppskriven till sändlistan för utställningen.

Bebyggelsen längs stranden har en genuin karaktär och den är viktig att bevara. Förutom några enstaka kompletteringar bör inte mer bebyggelse tillkomma längs sjön. Däremot är det inte i längden hållbart att vägen går över enskilda fastigheter, utan detta bör lösas på ett eller annat sätt.

I den fördjupade översiktsplanen har en tidig idéskiss redovisats. Den fördjupade översiktsplanen kommer inte att gå in på detaljer utan endast redovisa kommunens övergripande intentioner. En utveckling av Norra Kråkberg med många nya bostäder innebär troligtvis ett ökat behov av båtplatser som är lämpligt att samordna. Gällande VA-frågan så ingår Kråkberg i kommunens utbyggnadsplan för allmänt vatten och avlopp med förslag till utbyggnad år 2026–2035. I VA-planen framgår det att det finns ett stort behov av att samordna VA ur hälso- och miljösynpunkt. Hur detta ska genomföras och konsekvenserna av detta är inget som kommer att behandlas i den fördjupade översiktsplanen. En utveckling av Norra Kråkberg kommer troligtvis föregås av ett planprogram som sedan leder fram till en eller flera detaljplaner. I planprocessen ges möjlighet för berörda att inkomma med synpunkter och i arbetet med att ta fram ett planprogram eller detaljplan behöver exempelvis frågan om vägar, båthamn och VA-utbyggnad hanteras.

#### **Yttranden från enskilda**

##### **S.32**

”Läste att man som medborgare kan inkomma med synpunkter och frågor innan 31/5.

Jag undrar var finns det områden där exempelvis en högstadieskola skulle kunna bygga i centrala Mora?”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Kommunstyrelsen har initierat utredningar om en ny samlokaliserad 7–9 skola i Mora och under våren 2020 utreddes frågan inom andra forum än inom den fördjupade översiktsplanen. I dessa utredningar har enbart Strandens skolområde varit aktuellt. Under hösten 2020 tog kommunstyrelsen ett inriktningsbeslut som anger att bland annat en 7-9 skola, lokaler för kultur- och idrottsverksamheter och kontorslokaler ska placeras på Strandområdet. Som det ser ut idag verkar det alltså mest troligt att en ny högstadieskola kommer att lokaliseras på Strandens skolområde. Aktuell information om Strandens utveckling finns på kommunens hemsida.

##### **S.33**

”Jag har verkligen försökt att läsa igenom hela handlingen på 276 sidor med planförslag men inte hittat någon mer detaljerad beskrivning över hur ni tänkt med Hemus friluftsområde om ni planerar att dra om väg E45 rakt genom detta naturreservat och mycket älskvärda friluftsområde.

Jag har hört någonting om att det skulle byggas en tunnel igenom Hemus och naturreservatet men för mig låter inte det som ett troligt scenario. Som jag kan se av översiktsbilderna kommer en bred väg (minst 100 m bred efter röjning) att endast gå några 100 m öster om själva skidstadion. Från denna skidstadion som även är minst lika välbesökt på sommarhalvåret om inte mer, utgår ett mycket stort antal spår, delvis utmarkerade men även spår som med åren har kommit till och som skapar en otrolig variation av möjliga spåralternativ man kan springa, promenera, cykla eller åka

skidor, något som i mitt tycke är helt unikt i Sverige och som måste värnas. Sedan förstår jag att det behövs en ny infart till skidstadion från Vasaloppsvägen och den tänkta tycker jag verkar väldigt rimligt placerad och får ju gärna göras med andan om att man kommer till ett fritidsområde. Jag tänker bland annat på att bevara allé av tallar längs tänkta vägen fram till parkeringen. Det ska vara en lugn och välmående känsla som ska infinna sig på plats, inget kaos med buller, avgaser eller avsaknad av skogspartier.

Jag har bifogat en bild på vad jag förstått den tänkta vägomläggningen av E45 kommer att skära av Hemus och markerat en del av de spår i blått som denna planerade väg i så fall kommer att ödelägga. Ni skriver om att ni önskar förbinda Prästholmen med Hemus men Hemus friluftsområde är ju så mycket större än själva skidstadion. Öster om den tänkta breda vägen finns ju ett stort orört område upp mot Eldris helt utan buller och avgaser. Hur har ni tänkt att i så fall förbinda Hemus skidstadion med friluftsområdet på andra sidan vägen.

Är det tänkt att tunnlar i så fall ska göras under vägen?

Finns det mer detaljerade planritningar/skisser att få ta del av?

Du behöver inte svara på nedanstående men i mitt tycke vore det en mycket bättre tanke att man från väster breddar E45 in till Mora från Malunghället med fler avfarter och filer längs framförallt Strandgatan och gärna hela vägen till Noret. Att det görs en väl tilltagen korsning exempelvis vid korsningen Älygatan/Vasagatan för trafik från Malunghället som ska vidare till Älvdalen/Idre och Sälenfjällen och vice versa. Att man från öster lägger om väg 70 från Rättvik till ovanför Hindriksheden som planerat, över nordliga delen av Sandängarna och hela vägen bort till väg 70 vid Kråkberg. Och att vid lämplig plats på väg 70 upp mot Älvdalen få över trafiken över älven från och till Sälenfjällen, exempelvis före Spjutmodammen enligt bifogad bild med fler rastplatser och att ni i stället lägger mer resurser på att förbättra vägen upp till Sälen. På så vis kan biltrafiken underlättas inne i centrum med förutom hänsyn till turismen och fler bilfria gator, exempelvis Vasagatan mot Zornmuséet/Zorngården, även förbättra situationen för arbetare året om för exempelvis de som arbetar i Östnor och som bor på Noret, i Orsa eller mot Rättvik.

\* Vad gäller trafiken till Sälen och som kommer söderut från Malung torde ju relativt sätt inte handla om alltför många då det idag finns en väg mellan Malung och Sälen som jag antar är mycket mer trafikerad än Vasaloppsvägen.

\* Vad gäller byggnation av bostäder kanske man får göra avkall i centrum om Malungsvägen/Strandgatan/Vasagatan behöver breddas. Jag tänker främst på planerade bostäder vid nuvarande parkering utanför Strands restaurang, men detta är i mitt tycke ett relativt lågt pris att betala då det finns flera andra tänkta bostadsområden i och utanför själva centrumområdet. Sedan tycker jag inte att sikten mot vattnet ska skymmas av byggnader vid södra infarten från Malung.

\* Vad gäller parkeringshus torde väl gamla området vid busstation vara lämplig. För de som kommer från Malunghället kan ju då få indikation om lediga p-platser i huset via digital skylt innan de anländer till korsningen Malungsvägen/Strandgatan och att det finns en avfart enligt bifogad bild med väg till parkeringshuset under Strandgatan. Även att digital skylt finns som indikerar lediga p-platser på nuvarande parkeringsområde utanför Strands restaurang.

Kanske Strandgatan kan bli en boulevard likt sådana som finns i flera sydeuropeiska länder med två filer i vardera riktning med plantering av träd och blommor mellan körriktningarna eller vid ena sidan ner mot Siljan. Om man behåller en vägriktning in till Mora och centrum främjar detta också handeln och staden blir mer levande.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

I dagsläget finns inga planer på att realisera förbifart Mora i och med byggandet av genomfart Mora. Reservatet kommer ändå att finnas kvar. Reservatet för förbifarten är 100 meter brett men

bredden beror på att man idag inte vet exakt var den kommer att gå, den kanske inte byggs så rak som reservatet visar utan kan komma att vindla sig fram. Den slutliga bredden kan liknas vid väg 45 eller 70:s bredd.

Det är mindre troligt att sträckan från väg 70, över Hemus och ut till väg 45 vid Lomsmyren blir byggd, men en lösning för att värna Hemus friluftsområde är att leda vägen i tunnel på den sträckan.

Förstudien som gjordes på 1990-talet har skickats över.

Genomfarten genom Mora kommer att byggas om framöver för att förbättra kapaciteten på vägnätet. Vägområdet kommer att bli bredare men framförallt på den nordvästra sidan och då med anledning av en bred gång- och cykelväg. Kommunen föreslog i *Centrumutvecklingsplanen* från 2013 att gatan skulle trädplanteras men så ser inte det slutliga förslaget ut.

Det finns idag inga planer på att leda om trafiken till Sälenfjällen, från den nuvarande passagen mellan riksväg 70 och länsväg 1025 över järnvägsbron i Oxberg.

Bostäderna som illustrerades på Kajen i samrådet har utgått i utställningshandlingarna. Hela Kajenområdet behöver studeras närmare men detta arbete ryms inte inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

På den f.d. busstationstomten kan bostäder, butiker eller parkeringshus eller en kombination av dessa byggas i enlighet med detaljplanen för genomfarten från 2018.

#### **S.34**

”Med glädje vandrade jag längs strandpromenaden under ett av vinterns besök i Mora. Solen sken, viken var full med skridskoåkare, äldre med rollatorer satt på sina rollatorer och vilade. Vilken härlig miljö även vintertid, mina tankar gick till Medelhavets strandpromenader, men här var Moras svar. Väl underhållet, tillgängligt, liv och rörelse. men det saknas sköna viloplatser, cafeer. Att kunna beställa varm dryck, en bulle, på vinterpromenaden. Sitta lite vindskyddat.

Strandrestaurangen bör kunna öppna upp sig mot stranden för att servera kaffe, choklad, smörgås eller vad man nu önskar. (En typ kiosköppning vänt mot Siljan duger bra) Lite bänkar längs promenaden vänt mot vattnet och solen med lite vindskydd bakom, ett litet krypin. Lätt att nå med rollator och därmed för oss andra. Så härligt.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att Kajen är en stor tillgång för Mora men att området kan behöva ses över, förslagsvis genom en medborgardialog där Moraborna ges tillfälle att påverka hur deras gemensamma ”vardagsrum” ska se ut framöver.

#### **S.35**

”Angående E 45/70:

Katastrofal infrastruktur, flaskhals som påminner om köerna vid Stockholm, inte bara vid större evenemang utan även vardagar vid rusningstrafik.

Ta bort så många rödljus som möjligt, bygg rondeller för fordonstrafik, bygg tunnlar under vägarna / bro/viadukter för annan trafik.

Bron är alldeles för smal, det måste till minst en till körfil, det riskerar att stoppa upp ambulanser vid utryckning från ena hållet och polisbilar och brandbilar från andra hållet. Ta bort överflödiga trottoaren på bron, ta bort trottoarracket på andra sidan och gör det till en bil-fil, gör en "hängbro" vid sidan av bron som kan agera som trottoar istället.

Övrigt så bör alla dagis och skolor ha säkrare passager in och ut därifrån, tydliga gångbanor och trottoarer, cykelvägar med skyddsräcken med så få övergångsställen som möjligt (gör istället fri väg

med tunnlar eller annat). exempelvis är det extremt trånga småvägar från noretskolan ner mot sanda, där fotgängare går på de trånga bilvägarna där det dessutom är dålig sikt.

Samma sak vid lasarettet och dagiset/skolan som ligger bredvid lasarettsvägen.

Gör fler inhägnade hundrastgårdar.

ett slags pendeltåg som går från sanda och/eller lasarettet via järnvägsstationen ända bort till utmeland. miljövänligt och smidigt, räls finns redan mycket av.

Industriområdet vid tingsnäsvägen borde göra plats för bostadsområden, järnvägsstationsområdet borde minskas /effektiviseras gällande den yta som upptas av spårområdena.

Bygg massor av billiga studentlägenheter, kanske med kollektiva stora kök och bad/duschrum.

Bygg massor av billiga hyresrätter, ettor och tvåor.

Mellan rödmyrvägen och skälmyrvägen är stora 70 vägen, där behövs en gångtunnel under vägen, folk tvingas gå lång omväg alternativt hoppar de över vägräckerna och går över 70 vägen som genväg när de skall till och från noretskolan eller någon av affärerna/företagen på norets köpcentrum.

Behövs också en gångtunnel mellan Willys och mcdonalds, livsfarligt som det är nu och det gynnar inte handeln.

Vidare kan det vara bra med stora Mora-reklam skyltar/digitala skyltar vid alla större vägar in i staden, mer sådant, gör reklam för evenemang, klubbar, föreningar och lokala företag. Tex Stora privata Biltema/Max skyltar bör inte vara det största första intrycken man får direkt när man kör in i Mora.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Ombyggnationen av genomfart Mora pågår för att förbättra kapaciteten och flödet. (Aktuell information om projektet finns på kommunens hemsida.) Noretbron avses dock inte breddas då den idag inte är konstruerad för att tåla en högre belastning.

Det finns ett stort behov av att förbättra gång- och cykelvägnätet i Mora. Efter samrådet har kommunen tagit fram en cykelstrategi med syfte att förbättra infrastrukturen för cykel och öka andelen cyklister. Cykelstrategin ska förenkla för Mora kommun att göra rätt åtgärder och prioritera vid byggande och förändringar i cykelinfrastrukturen.

Kommunen har tagit fram en app för felanmälningar och förslag till förbättringar, ”Gör Mora bättre”. Där kan man förutom felanmälningar lämna in förbättringsförslag som kan göra Mora kommun trivsammare och tryggare. Detta hanteras sedan av kommunens tekniska förvaltning.

Efter samrådsförslaget har en hundrastgård iordningställt vid Prästholmen, vid den så kallade Kärleksstigen, av en ideell förening. Det är i dagsläget inte aktuellt att kommunen skulle initiera eller driva en hundrastgård.

Det finns ingen möjlighet att hantera frågan om pendeltåg Sanda- Utmeland i den fördjupade översiktsplanen.

Kommunen avser på sikt att möjliggöra många fler bostäder på Tingsnäs, förhoppningsvis även på del av bangården. Tingsnäs utveckling är starkt kopplat till utvecklingen av bangården. Det finns inte möjlighet att fördjupa sig i denna fråga inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen men det är av stor vikt att Trafikverket och kommunen fortsätter dialogen kring bangården. Detta beskrivs efter samrådet mer utförligt under avsnittet *järnväg* och i den fördjupade översiktsplanens genomförandedel.

Det finns ett stort behov av lägenheter, framförallt små. Det finns områden utpekade för nya bostäder i den fördjupade översiktsplanen, vilka skulle kunna vara lämpliga för studentboende eller



mindre hyreslägenheter. Den fördjupade översiktsplanen hanterar dock inte vem som ska bo i den nya bebyggelse som föreslås. I detaljplaneläggningen går det heller inte att reglera varken upplåtelseform eller storlek på lägenheterna, däremot kan kommunen styra detta i till exempel markanvisningsavtal inför försäljning av kommunal mark.

Det finns utrymme att bygga en gång- och cykeltunnel under väg 70 mellan Rödmyren och Norets handelsområde, med det finns inget pågående arbete med detta.

Mellan Willys och McDonalds finns inga planer på att göra en gång- och cykeltunnel och gående hänvisas till övergångsställe vid Colorama.

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att det är viktigt med ett gott första intryck när man kommer till Mora.

### **S.36**

”Viktigt med bra cykelvägar. Bra om Mora ligger i framkant i miljöutveckling. Kan även leda till minskad biltrafik och köer.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att det är väldigt viktigt med cykelvägar och att ökat cyklandet kan ge mindre biltrafik. Efter samrådet har kommunen tagit fram en cykelstrategi med syfte att förbättra infrastrukturen för cykel och öka andelen cyklister. Cykelstrategin ska förenkla för Mora kommun att göra rätt åtgärder och prioritera vid byggande och förändringar i cykelinfrastrukturen.

### **S.37**

”När det gäller sport och idrottsanläggningar bör nytt byggas på Sandängarna. Ishall, simhall, sporthall mm.

Så länge vi kommer att förflytta oss i huvudsak med bil så behövs stora parkeringsytor. De finns inte idag på Prästholmen.

Dessa anläggningar skulle även kunna fungera fullt ut även under vasaloppsveckorna om de placeras i utkanten av centrum. Till gagn för innevånare och besökare.

När vi får förbifarten blir det lättare att nå detta område för tillresande.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Efter samrådet har riktlinjerna för Sandängarna utvecklats så de beskriver områdets förutsättningar att utvecklas till ett funktionsblandat område med tätortsnära möjligheter till fysisk aktivitet utifrån läget och de natur- och rekreationsvärden som området har idag.

Stadsbyggnadsförvaltningen har fått planuppdrag för att påbörja detaljplanläggning av Prästholmen under 2021 för att skapa bygggrätter och möjliggöra utveckling av området med idrottshallar och idrottsrelaterade byggnader.

### **S.38**

”Jag och min familj bor på fastigheten X, där det planeras en cykelväg från folkhögskolan, längs med Siljan en bit bort. Vår åsikt i detta är att det inte borde vara en prioriterad satsning, då det redan finns en fin Gång/cykelväg 150 meter ovanför där vi bor, som går förbi Utmelandsskolan och kommer ut vid Yvradsvägen. Att göra ytterligare en cykelväg är enligt oss fel prioriteringar, då bilvägen runt Lövsångarevägen istället borde rustas upp. Det andra är att ett antal fastighetsägare kommer att bli drabbade. Ett antal hus (däribland vårt eget) ligger på mark i anslutning till, eller på den mark vi äger. Detta skulle vara ett intrång i integriteten då många utformat sina boenden utifrån att det inte går människor nedanför husen. Med det menat inte att vi inte förväntar oss att folk vistas där, men som det ser ut nu är det mest sumpmark, vilket inte gör området attraktivt att

vistas på. En annan anledning till att planen bör ses över är att det finns en liten båtvik vid Lövsångarevägen, detta skulle i så fall göra att omgivningen och dess tillgänglighet skulle minska och att man skulle göra intrång i den natur som finns där. Denna delen av Siljan är en plats som skulle inkräkta på fastighetsägares boende och integritet och förstöra mycket av den charm som finns kring Lövsångarevägen. Vi anser istället att cykelväg borde prioriteras längre bort mot Åmasäng, där det inte finns Cykelväg längs stranden, och där fastighetsägare inte drabbas. Detta skulle ge ett större värde för de som vill nytta Siljan strand. Sammanfattningsvis tycker vi att det är ett stort ingrepp i många värden, både natur och i människors boendesituation, för en relativt kort bit cykelväg, som i dagsläget redan finns. Vi hoppas ni vill lyssna på dessa synpunkter, och att ni vill ha en dialog kring det. Vi hälsar er gärna välkomna hem till oss på en kopp kaffe, så ni får se hur situationen ser ut för oss och våra grannar.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Stråket längs stranden pekas ut och beskrivs mer ingående i kommunens gröstrukturplan. Stråket är inte avsett som gång- och cykelväg utan som en enklare stig, som ska smälta in i landskapet och beläggas med grus. Den är inte till för att snabbt kunna ta sig fram utan för att kunna passera i natur, nära stranden, t.ex. när man är ute med hunden. Den bör inte plogas eller sandas vintertid utan skidspår kan dras upp. Texten om *stråke längs stränderna* på sida 90 har utvecklats efter samrådet för att bättre beskriva detta.

Marken är i gällande detaljplan utlagd som allmän plats. Den närmare dragningen och utformningen bör utformas i dialog med de kringboende.

#### **S.39**

”tycke att vasagatan inte ska vara en genomfartsled för folk som bor i tysta morkalby och jobbar på andra sidan älven.

bör stängas mellan hanverkaregatan och vasaloppsvägen.

många bor här och störs av bilar, lastbilar och bondruggare under helger. många äldre bor här utmed gatan.

Ljudnivån aldeles fö hög och många kör för fort.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Vasagatan föreslås förändras för att minska hastigheterna och göra den mindre attraktiv för bilister så att den blir trevligare att ströva längs med.

#### **S.40**

”cykelbanor och gångbanor är inte markerade på vasagatan.

Bör markeras och göra markeringslinjer. Ida finns inga linjer.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Detta hanteras inte inom den fördjupade översiktsplanen. Däremot är det möjligt att lämna in medborgarförslag till kommunfullmäktige i Mora kommun eller lämna förbättringsförslag i appen, ”Gör Mora bättre”.

Längs Vasagatan finns idag på vissa sträckor gång- och cykelbana. I förslaget föreslås att gatan blir gångfartsområde på sträckan mellan Millåkersgatan och Kyrkogatan för att ge mer utrymme för gångtrafikanter.

#### **S.41**

”Övergångsställe är inte markerad vasagatan vid farthinder vid polishuset. Bör markeras och ev ha stoppljus fö gående.”

**Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Detta hanteras inte inom den fördjupade översiktsplanen. Däremot är det möjligt att lämna in medborgarförslag till kommunfullmäktige i Mora kommun eller lämna förbättringsförslag i appen, ”Gör Mora bättre”.

**S.42**

”Mora är inte bara centrum och norets handelsområde utan det finns även andra saker som är viktiga som billiga hyresrätter. Vi har också mycket vandalism runt hela Mora och många tomma affärslokaler, Så bilden idag är inte så ljus som det offentliga etablissemang vill påskina utan det behövs gemenskap och öppenhet på alla nivåer och att även fotfolket får komma till tals. Det är viktigt med gång och cykelvägar för det är inte bra idag och att bilismen inte breder ut sig ännu mer. Sen är miljön viktig att sätta i fokus. Det är viktigt att vi har ett öppet sinne och välkomnar våra nysvenskar det är viktigt i denna politiska restriktiva och oroliga tid i Sverige och Europa. Jag har många andra synpunkter men jag låter det stanna här, Tack för ordet.”

**Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Utplåtelseformer av bostäder regleras inte i den fördjupade översiktsplanen.

Den fördjupade översiktsplanen föreslår ett förbättrat gång- och cykelvägnät och sedan planen var ute på samråd har kommunen också tagit fram en separat cykelstrategi.

Kommunen har även tagit fram hållbarhetsstrategin Hållbara Mora som ska ligga till grund för kommunens hållbarhetsarbete.

**S.43**

”Området som finns mellan infarten till Moraparken, Hemulån, Bygatan, och Oxbergsvägen skulle kunna användas bättre. Fyll upp området med massor som blir över vid olika byggnationer (för att förhindra översvämning). Jämna till, asfaltera och gör en ny parkeringsplats som betjänar hela IP och Ishallen. En ny bro över Hemulån till IP-Ishallen och någon förbättring av tillfarten behövs men det är ju inga stora åtgärder. Fördel ej så mycket trafik i centrum.”

**Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Stadsbyggnadsförvaltningen har fått planuppdrag för att påbörja detaljplanläggning av Prästholmen under 2021 och i det arbetet kommer frågor om parkeringsplatser och ny tillfart hanteras.

**S.44**

”Bygg inga bostäder vid Sanda båthamn, det förstör hela hamnområdet för hamnändamål. Låt Sanda båthamn vara oförändrad.

Bygg inte vid Färnäs kvarn, granne med Rödmyren. Det blir ytterligare störningar för de i Rödmyrens södra ände. De har redan fått sin del av buller och oljud från Norets handelsområde, med mycket störande ljud från bilburen ungdom många nätter i veckan. Ett industriområde intill Rödmyren öppnar upp för ännu mer buller och busliv, när situationen redan är ohållbar!”

**Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Efter samrådet har området som pekades ut för bostäder på Sanda tagits bort. Sanda pekas fortsatt ut som ett utvecklingsområde på grund av sitt centrala, attraktiva läge vid Siljan och potentialen att utveckla de befintliga natur- och rekreationsvärdena. Områdets förutsättningar beskrivs mer utförligt och även att framtida utveckling av Sanda ska ske med hänsyn till den befintliga båthamnen och inte får hindra hamnens utvecklingsmöjligheter.

<p>Detaljplanen för handel med skrymmande varor norr om Färnäs antogs av Kommunfullmäktige 2017 och vann laga kraft 2018.</p>
<p><b>S.45</b></p> <p>”Bygg inga höghus i Mora. Vi vill ha kvar vår kulturbygd oförstörd!!! Max 4-5 våningar är lämpligt! Allt som är högre är katastrof!”</p>
<p><b>Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer</b></p> <p>Efter samrådet har förslaget till fördjupad översiktsplan kommit att justerats gällande riktlinjer för högre bebyggelse och lokalisering av höga hus och de tidigare föreslagna platserna för högre bebyggelse har tagits bort. Frågan om högre bebyggelse är komplex och avsnittet <i>Bebyggelse</i> har utökats med information i frågan och kompletterats med en ny riktlinje för planering av högre bebyggelse. Även behovet av en arkitekturstrategi har beskrivits under avsnittet <i>arkitektur</i>. Efter samrådet har även genomförandedelen utvecklats och beskriver behovet av arkitekturstrategier och strategier för högre bebyggelse.</p>
<p><b>S.46</b></p> <p>”Etablera inte industriområde vid Färnäs kvarn. För boende såväl vid Rödmyren som Färnäs skulle detta innebära STORA störningar.”</p>
<p><b>Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer</b></p> <p>Detaljplanen för handel med skrymmande varor norr om Färnäs antogs av Kommunfullmäktige 2017 och vann laga kraft 2018.</p>
<p><b>S.47</b></p> <p>”Köp elbussar (Mellan C och Noret). Svenska bussar tillverkas av Hybricon Bus Systems, utanför Umeå.”</p>
<p><b>Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer</b></p> <p>Detta hanteras inte inom den fördjupade översiktsplanen. Däremot är det möjligt att lämna in medborgarförslag till kommunfullmäktige i Mora kommun eller lämna förbättringsförslag i appen, ”Gör Mora bättre”.</p>
<p><b>S.48</b></p> <p>”Protesterar å det bestämdast MOT byggnation av några höghus i vårt vackra kulturlandskap!”</p>
<p><b>Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer</b></p> <p>Efter samrådet har förslaget till fördjupad översiktsplan kommit att justerats gällande riktlinjer för högre bebyggelse och lokalisering av höga hus och de tidigare föreslagna platserna för högre bebyggelse har tagits bort. Frågan om högre bebyggelse är komplex och avsnittet <i>Bebyggelse</i> har utökats med information i frågan och kompletterats med en ny riktlinje för planering av högre bebyggelse. Även behovet av en arkitekturstrategi har beskrivits under avsnittet <i>arkitektur</i>. Efter samrådet har även genomförandedelen utvecklats och beskriver behovet av arkitekturstrategier och strategier för högre bebyggelse.</p>
<p><b>S.49</b></p> <p>”Gör något åt grusplanen utanför Rosa huset i väntan på beslut om vad planen ska användas till.”</p>
<p><b>Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer</b></p> <p>Det är fortfarande oklart hur Strandenområdet ska utformas och exakt vad som ska vara på platsen framöver men kommunstyrelsen har initierat utredningar om en ny samlokaliserad 7–9 skola i Mora och tog under 2020 ett inriktningsbeslut som anger att bland annat en 7-9 skola,</p>

lokaler för kultur- och idrottsverksamheter och kontorslokaler ska placeras på Strandenområdet. Aktuell information om Strandenområdets utveckling finns på kommunens hemsida.

#### **S.50**

”En fundering angående de cykelväg till Noret gör en gång o cykelbro intill järnvägsbron, en naturlig förlängning från Resecentrum och trivsammare miljö på Noretsidan för cykelväg.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Det finns i dagsläget inga planer att bygga en gång- och cykelbro. Just nu pågår genomförandet av Genomfart Mora. Aktuell information finns på kommunens hemsida.

#### **S.51**

”Det är en intressant läsning som onekligen lockar till engagemang.

I avsnittet befolkning (sid 23) Kommunen beräknar en befolkningsminskning från 1995 när vi då var närmare 21.000 inv. ner till 20.630 år 2030. Eftersom Mora som ort är expansiv och är ett nav för hela norra Dalarna, anser jag att kommunen i den fortsatta planeringen bör Mora kommun höja befolkningsprognosen till ett avsevärt högre tal fram till 2030. Mitt förslag är att Mora kommun genom detta visar att Mora kommun visar framtidstro och ha ett positivt "tänk"

Avsnittet arbetsmarknad och näringsliv ( sid 24) kunde gärna få bli lite fylligare. Detta avsnitt är avgörande för en "framtidssbild" av Mora fram till 2030- Vi har ett framgångsrikt näringsliv som vi kan beskriva på ett ännu merutvecklande och expansivt sätt.

Utvecklingsstrategierna som beskrivs på sid 36, är mer än läsvärda, Där får man en bra bild av våra magneter natur och naturvårdsområden. Vattnen i form av Orsajön, Siljan, Österdalsälven. Även en utveckling av de gröna stråken redovisas som kopplar samman Hemus, Prästholmen, Österdalsälvens stränder. Siljans strand och Åmåsäng.

På sid 36 kan man med glädje läsa att planförfattarna skriver: "för att avlasta Mora centrum från genomfartstrafik föreslås att den tidigare planerade förbifart byggs från Färnäs genom Noret norra och över Sandängarna till Kråkberg och väg 70. Denna bild återges på sid 37.

Planförfattarna pekar ut lämpliga bostadsområden. Förtätningar i centrum. Bra. Men var aktsam om miljön intill Zorngården och Zornmuseet. Inga höghus där.

Ett nytt bostadsområde finns även med på Tingsnäs, som kan bli en ny oas i Mora. Det talas i folkmun om en ny multihall som kan förläggas där. Även att det nya högstadiet skulle med fördel komma till Tingsnäsområdet. Det lär bli många som visar intresse för detta område.

Tingsnäsområdet bör inte hastas fram- Detta är en av de vackraste områden i Mora och här måste beslutsfattarna noga överväga hur området skall utformas och brukas.

Bostadsbyggandet måste till i Mora, Se till att det byggs på bra markområden. I planen nämns bostadsbyggnationer nere på kajområdet. Ytterst-tveksamt jag kommer ihåg översvämningarna som var i Mora 1985. Bostäder skall byggas på säker mark.

Den tänkta gravplatsen i Kråkberg kan med fördel byggas med bostäder-bra markförhållande- Även i Klockarhagsområdet kan ytterligare byggnation ske. Detsamma gäller den fasta marken i Canadaområdet.

Ta fram nya områden och gör ordentliga markundersökningar. Bygg inte på vattensjukt område.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Befolkningsprognosen levereras av SCB men kommunen har en ambition om en högre befolkningsutveckling (22 000 invånare år 2030).

Avsnittet om arbetsliv i kapitlet *Bakgrund* redogör helt enkelt för dagsläget. Riktlinjerna för hur näringslivet ska utvecklas återfinns under kapitlet *Planförslag*.

Efter samrådet har förslaget till fördjupad översiktsplan kommit att justerats gällande riktlinjer för högre bebyggelse och lokalisering av höga hus och de tidigare föreslagna platserna för högre bebyggelse har tagits bort. Frågan om högre bebyggelse är komplex och avsnittet *Bebyggelse* har utökats med information i frågan och kompletterats med en ny riktlinje för planering av högre bebyggelse. Även behovet av en arkitekturstrategi har beskrivits under avsnittet *arkitektur*. Efter samrådet har även genomförandedelen utvecklats och beskriver behovet av arkitekturstrategier och strategier för högre bebyggelse.

Tingsnäs utveckling är starkt kopplat till utvecklingen av bangården. Det finns inte möjlighet att fördjupa sig i denna fråga inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen men det är av stor vikt att Trafikverket och kommunen fortsätter dialogen kring bangården. Detta förtydligas under avsnittet *järnväg* och i den fördjupade översiktsplanens genomförandedel.

Bostäderna som illustrerades på Kajen i samrådet har utgått i utställningshandlingarna. Hela Kajenområdet behöver studeras närmare men detta arbete ryms inte inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

## S.52

### ”Förslag till punkthus för seniorboende på Saxnäs.

#### *Placering*

Höghus, markerad med stjärna i samrådshandlingen, sid. 172, norra delen av fri tomtmark. Huset kommer inte att skugga närliggande byggnader, då skuggan faller utåt Siljan. Det bör orienteras diagonalt mot väderstrecken. Ger optimal sol för huset som helhet.

#### *Hyresgäster*

De boende tänks vara typ 60+, vilka är aktiva med allt som rör husets skötsel. Målet är att bygga ett hus, som uppfyller de gemensamma önskemål, som de boende kommer att ställa. Här finns alltså chansen att från start påverka i den riktning man själv anser är bra. Redan lokaliseringen uppfyller kommunens riktlinjer, genom promenadväg till närliggande centrum med affärer och kyrkor. Ett unikt läge även för fågelskådning utåt öarna i Siljan.

#### *Förebilder*

Främsta förebilden är *Kornet* i Mölndal, som skapades av föreningen *Bo i Gemenskap* och togs i bruk i augusti 2006. Jag var själv med i projekteringsstadiet, men flyttade aldrig dit. Hur man har det i idag ser du på hemsidan: <http://www.boigemenskap.nu/>. Byggherren, Mölndalsbostäder AB, skrev rapporten om projektet med kooperativ hyresrätt, vilken gavs ut genom Boverkets Byggekostnadsforum. (ISBN: 978-91-85751-05-01).

*BoAktiv Landgången* i Malmö är ett annat bygge med kooperativ hyresrätt, som har en informativ hemsida: <http://www.boaktiv.se/>.

#### *Grundläggande krav*

Redan tidigt bör allmänna krav ställas på byggnaden och dess funktion.

- Låg byggkostnad i förhållande till kvalitet (ger låg boendekostnad)
- Miljövänliga byggmaterial
- Låg energiförbrukning
- Stor andel gemensamma utrymmen (matsal, bibliotek, motionsrum, hobbyrum)
- Centralt läge, men ändå nära till natur och rekreation

När huset sedan används av de boende ska gälla

- Arbetsgemenskap ( det sociala umgänget är väsentligt)
- Vissa gemensamma måltider
- Egen skötsel av fastigheten
- Personliga initiativ till gemensamma aktiviteter

#### ***Hur komma till skott med seniorboende (kollektivhus)?***

I tidningen Seniorens (SPF:s tidskrift) nr 2, 2017 har Fredrik von Paten skrivit: "Det händer för lite". Han refererar till Ewa Samuelssons statliga utredning "Bostäder att bo kvar i".

<https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/statens-offentligautredningar/bostader-att-bo-kvar-i-H38385>

Fyrtiotalsgenerationen behöver omsorgsboende med gemensamma lokaler, så att vi kan hjälpa oss själva. Utredningen föreslår att seniorer bildar bygg- och bogemenskaper och blir sin egen byggherre.

Mora kommun har nu den chansen! Den bör vi ta! Arbetsordningen skulle kunna vara ungefär följande, enligt Fredrik:

- Mora kommun går ut med ett upprop för att få ihop en grupp intresserade.
- Gruppen bildar en ideell förening. Styrelse utses.
- Föreningen får en markanvisning av kommunen.
- Föreningen anlitar en byggtreprenadstekniker som sitt sakkunniga ombud.
- Man anlitar en arkitekt, som man har löpande möten med.
- Man utser en totalentreprenör, som förstår föreningens ideer.

De framtida brukarnas behov måste beaktas.

- Föreningens medlemmar engageras i flera arbetsgrupper, vilka styrs upp via deluppgifter och tidsramar.
- Medlemmarna studerar sina specialområden samt allmänt om styrelsearbete, kooperativ hyresrätt, husets självförvaltning samt hur man vill utforma den sociala samvaron inom bogemenskapan.
- Bygget kan komma igång ...”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Upplåtelseformer av bostäder regleras inte i den fördjupade översiktsplanen. Saxnäs kan mycket väl vara lämpligt för trygghetsboende men även exempelvis Bud Jannes gård invid Noretgården.

Efter samrådet har förslaget till fördjupad översiktsplan kommit att justerats gällande riktlinjer för högre bebyggelse och lokalisering av höga hus och de tidigare föreslagna platserna för högre bebyggelse har tagits bort. Frågan om högre bebyggelse är komplex och avsnittet *Bebyggelse* har utökats med information i frågan och kompletterats med en ny riktlinje för planering av högre bebyggelse. Även behovet av en arkitekturstrategi har beskrivits under avsnittet *arkitektur*. Efter samrådet har även genomförandedelen utvecklats och beskriver behovet av arkitekturstrategier och strategier för högre bebyggelse.

#### **S.53**

”Ta inte bort den vackra muren vid Kristineberg. Breddas vägen- så flytta muren!

Inrätta ett skönhetsråd för Mora!

Bra att ni bygger äldreboenden! Men glöm inte oss pigga äldre. Vi vill gärna flytta till attraktiva bostadsrätter. Sådana är det ont om i Mora!”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

I och med genomfartsprojektet har muren tyvärr tagits bort och planeras ersättas av en ny mur.

Efter samrådet har en riktlinje som beskriver behovet av strategier för arkitekturfrågor tagits fram under avsnittet *arkitektur*. Efter samrådet har även genomförandedelen utvecklats och beskriver behovet av arkitekturstrategier och strategier för högre bebyggelse. Byggnadsnämnden har även ett nämndmål som anger att ett samverkansråd för arkitektur ska inrättas. Ett sådant samverkansråd skulle kanske kunna vara en form av ett ”skönhetsråd”.

I den fördjupade översiktsplanen pekas områden lämpliga för bostäder ut men planen tar inte ställning till vem som ska bo där då det inte går att reglera upplåtelseformer i en översiktsplan.

#### **S.54**

”Jag blev glad när jag fick höra att det föreslås att byggas ett höghus för pensionärer på den mark i Noret som vi sålde till kommunen för några år sedan. Det var just i förhoppning om att marken skulle användas till ett sådant ändamål som vi sålde!

Jag vill dock påpeka att gården inte heter Tyskgården utan Bud Jannes gård eller Lisselgården som den heter i "Svenska Gods och Gårdar". Tyskgården finns i Nusnäs, dvs. vår fars hemgård. Min morfar Bud Jannes var f.ö. ringarkompis i klockstapeln med just Djos Lars i Morkarby vars gårdsnamn hittills inte blivit förvanskat.

I övrigt anser jag att Ni alltför hårt inriktar Er på att bebygga sjönära, till och med på den enda stora fria parkeringsytan (vid kajen). Även med tanke på högvatten.

Ni föreslår ett utökad industri och handelsområde mellan "Nya Mora Bryggeri" och Vasslarängsbäcken. Därmed borde Ni kunna slopa dito område norr om Färnäs, ett område som försvårar tillgången för bl.a. de boende i norra Färnäs och Rödmyren till det vackra skogsområdet ovanför med bl.a stigar och skidspår.

Vid Rödmyren har Ni lagt ut ett grönområde mellan riksvägen och lokalvägen. Här finns ju all tänkbar infrastruktur för optimalt bostadsbyggande; väg med busstrafik, VA, el, fiber etc. och nära all möjlig handel. Alltså helt färdigt för att bygga. Även fin utsikt, redan från marknivån ser man Gesundaberget och Mora Kyrka. Kanske t.o.m lämpligt för ett höghus. Samhällsekonomiskt oklokt att inte ta tillvara på allt detta.

Med tanke på att genomfarten genom Mora ska byggas om inom de närmaste åren kanske det är klokt att skjuta upp fastställelse av denna plan i avvaktan på hur resultatet av genomfarten påverkar förutsättningarna för planförslaget !”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Området kallas hädanefter Bud Jannes gård i den fördjupade översiktsplanen.

Vid Noretgården pågår ett detaljplanarbete med syfte att möjliggöra för olika typer av bostäder och centrumändamål. Det pekar idag mot att det blir aktuellt med lägre bebyggelse på 3–4 våningar.

Området sydost om Hindriksheden är ett populärt rekreationsområde som blivit mer betydelsefullt efter att det planerats för handel söder om området.

Bostäderna som illustrerades på Kajen i samrådet har utgått i utställningshandlingarna. Hela Kajenområdet behöver studeras närmare men detta arbete rymms inte inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen.



Detaljplanen för handel med skrymmande varor norr om Färnäs antogs av Kommunfullmäktige 2017 och vann laga kraft 2018.

#### **S.55**

”Först och främst vill jag säga att det är väldigt bra att kommunen skall bygga nya bostäder, även på "min bakgård". Flyttade från Stockholm och trodde aldrig att boende skulle vara ett större problem än fixa jobb.

Har dock lite åsikter om Canadaområdet.

1. Området mellan förskolan Canada och Skvatramsvägen. Idag finns där lite träd, när den nya vägen kommer hoppas jag att dessa får stå kvar för att trafiken skall störa så lite som möjligt.

2. Trafiken på den vägen, jag hörde att det finns tankar på att det skall vara en bussväg och det hoppas jag verkligen att det blir. Men i vårt bilsamhälle tvivlar jag tyvärr.

Idag är det en väldigt trevlig miljö mellan Skvatramsvägen och området vid förskolan Canada. Barnen går själv mellan dessa områden och det finns ingen väg som separerar dessa två områden och ingen större risk för fordon i hög fart. Så jag hoppas att detta beaktas så mycket som möjligt, dvs möjligheten för barn att röra sig fritt och vistas ute och därmed att så få bilar som möjligt skall köra på den vägen.

3. I planen finns endast skogen som kallas skolskog kvar, jag hoppas att det även blir skog kvar runt Skvatramsvägen, för det är många barn som leker där och på ett fredat sätt kan röra sig bort till den delen som kallas skolskogen där de ofta leker.

4. Den nya förskolans placering. Jag anser att den borde gränsa till en skog, antingen den sk skolskogen som ni ritat ut eller den skogen borta vid kolonilotterna. Det känns onödigt att placera en förskola direkt vid vägen. Förstår att tanken är att föräldrar kanske skall kliva av och på bussen för att lämna. Men nog kan man gå 100 meter och istället ge en trevligare utemiljö till sina egna och andras barn.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

1. Det vore bra om träden mellan vägen och förskolan kunde sparas.
2. Det vore positivt om trafiken till det ”nya” Kanadaområdet inte behövde ta vägen mot Kvarnholvägen utan istället kunde använda Timmervägen men att bussarna kunde köra igenom hela området. Detta får studeras mer i program- och detaljplaneskedet.
3. Ett bredare, grönt band är tänkt att binda samman skolskogen i öster med de större rekreationsmarkerna i väster, tallskogen, och ännu längre bort, Hemus. I avsnittet vid nuvarande förskola och föreslagen förskola bör det gröna bandet ha en mer kultiverad karaktär, förslagsvis med odling och samvaro.
4. Tanken med att lokalisera förskola just där är att personal kan dra nytta av varandra och man kan även ha t.ex. särskilt boende i närheten då äldre och barn ofta har stort utbyte av varandra.

#### **S.56**

”Synpunkter kring Sandängskanalen Idag är genomströmningen i stort sett obefintlig. Detta medför förutom att vattnet är brunfärgat att utloppet i Orsasjön minimeras. Ett antal kostsamma muddringar har genomförts vid detta utlopp. Denna åtgärd varar ej länge då en naturlig cirkulation av vattenflödet i stort sett saknas. Detta påverkar de båtägare som nyttjar kanalhamnen dels att ta sig ut i Orsasjön och dels all "dynga" som fastnar på båtens undersida.

En enkel åtgärd borde vara att gräva ur inloppet från Österdalälven och därmed få en naturlig cirkulation av vattenflödet.

<p>Detta skulle gagna de båtägare som nyttjar kanalhamnen, de som paddlar kanot samt framför allt få en naturlig vattenspegel med friskt vatten.”</p>
<p><b>Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer</b></p> <p>Det finns önskemål om muddringar på många platser men tyvärr finns det i dagsläget inga medel i tekniska förvaltningens budget för ev. muddringar.</p>
<p><b>S.57</b></p> <p>”Har tänkt på gångtunneln som är planerad att vara ungefär Rosa huset och innan den tilltänkta rondellen.</p> <p>Om det nu som det är tänkt att den nya evenemangsarenan ska ligga vid strandenområdet så bör ju tunneln fortsätta under järnvägsspåret då den stora ytan mellan området vid Dhl etc säkerligen kommer nyttjas som parkeringar i samband med evenemang i stenen för att på så sätt undvika att folk går över spåret.</p> <p>I övrigt, spännande och planen i övrigt får verkligen tummen upp av mig!”</p>
<p><b>Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer</b></p> <p>I detaljplanen för genomfarten genom Mora möjliggörs en gång- och cykelpassage under järnvägen. Detta har efter samrådet även redovisats under avsnittet infrastruktur under gång- och cykeltrafik.</p>
<p><b>S.58</b></p> <p>”Bygg inte hus på parkeringen vid Saxviken, Då förstörs Moras finaste promenadstråk som används dagligen av hundägare och äldre bl.a. Förstår inte hur ett sånt förslag kan komma upp. Parkeringen är också nödvändig för att centrum ska fungera!! Tingsnäsområdet får inte heller bebyggas, hela området efter stranden måste lämnas orört.”</p>
<p><b>Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer</b></p> <p>Bostäderna som illustrerades på Kajen i samrådet har utgått i utställningshandlingarna. Hela Kajenområdet behöver studeras närmare men detta arbete ryms inte inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen.</p> <p>Bebyggelse på Saxnäs och Tingsnäs får inte medföra att stråken längs stranden blir mindre attraktiva</p> <p>Det är viktigt att största delen av Tingsnäsudden inte påverkas av bebyggelse då den besitter höga naturvärden och är utpekad som nyckelbiotop. Här finns även fornlämningar som behöver visas hänsyn.</p> <p>Tingsnäs bör få en gemytlig och småstadsmässig karaktär, med tydliga gårdar och trevliga gatumiljöer med en väl utformad strand och parkmark. Tanken är inte att ny bebyggelse ska uppföras på stranden, utan att ny bebyggelse istället placeras norr om Tingsnäsvägen där befintliga verksamheter finns idag. Bostäder, kontor och verksamheter kan med fördel blandas. Om bebyggelse uppförs söder om Tingsnäsvägen, som illustreras i skissen för området, bör dessa vara av offentlig karaktär, t.ex. omklädningsrum eller byggnader för friluftslivet. Det är viktigt att strandområdet är tillgängligt för allmänheten. Planläggningen av Tingsnäs kommer att föregås av ett planprogram där områdets förutsättningar utreds mer grundligt.</p>
<p><b>S.59</b></p> <p>”Jag har synpunkter på det område som pekats ut mellan Selbäcksvägen och järnvägen. Jag bor i fastigheten Selbäcksvägen X som gränsar till området. Jag vill minnas att det var aktuellt med bebyggelse för länge sedan, kanske på 1980-talet men då blev det inget. Svärfar var förtvivlad då han skulle ha förlorat jordkällaren. Det här är ju gammal jordbruksmark som hört till gården,</p>

kommer ihåg när jag på 60-talet var med och hässjade hö där. Ni skriver ju också om att ängen och gårdarna berättar byns historia och att viss förtätning bör vara möjlig. Vet inte hur ni tänker men det blir ju inget kvar av ängen om den bebyggs.

Jag antar att anslutningen måste bli via den smala vägen upp till Selbäcksvägen men då måste den ju breddas och då ryker ju min jordkällare och en del av tomten. Vidare är ju ängen mindre lämplig för bostäder då den lutar ganska mycket och mot norr. En utfart på Selbäcksvägen måste ju anses olämplig ur trafiksynpunkt och det blir ju ganska stora ingrepp om den branta backen ska tas bort.

Jag trodde att ängen inte kunde vara aktuell för bebyggelse då jag såg en karta för några år sedan som visade områden som kunde översvämmas om Trängslettdammen brast. Var jag förstod så gick gränsen just nedanför mitt hus., men detta har ni väl tagit med i bedömningen.

Jag vill gärna höra hur ni tänker kring detta, jag ser att ni försiktigt skriver att det kan utredas om det är lämpligt med bostäder men då anser jag att ni bör göra en bedömning innan planen klubbas och eventuellt ta bort området ur planen.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Efter samrådet har de utpekade bostäderna på Selbäcksvägen tagits bort då de överlagrar jordbruksmark och kommunen inte har några aktuella planer att bebygga det. Området kvarstår dock som möjligt för exempelvis kolonilotter.

Om Trängslettdammen skulle brista kommer större delen av Mora att ligga under vatten, dock inte Kristinebergskullen eller området söder om Kvarnholsvägen och detta anses så osannolikt att det inte är en parameter som beaktas i planeringen.

#### **S.60**

”Tycker planen är generellt bra och uppskattar målsättning om att göra det enklare att cykla och åka kollektivt. Tror detta kommer bli allt viktigare för människor och därför också vara viktigt för en Orts attraktivitet i framtiden.

Jag skulle dock vilja få in en formulering om att ny bebyggelse, i framförallt de centrala delarna av tätorten, ska utformas på ett stadsmässigt sätt, gärna med publika lokaler i bottenvåningarna. Bebyggelsen ska alltså i möjligaste mån vända sig mot gatan istället för ifrån densamma, inte minst för att skapa ett tydligare definierat stadsrum. Ett inbjudande stadsrum där människor gärna vistas.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Ambitionen med publika lokaler i bottenvåningarna är utmärkt och det skulle bidra till ett mer attraktivt centrum. Idag står dock många butikslokaler tomma och det finns inte någon stor efterfrågan på kontorslokaler varför det är svårt att ställa ett sådant krav. Förhoppningen är att fler boende i centrum ska bidra med mer liv och rörelse som kan leda till att tomma lokaler fylls och nya företag kan etableras.

Det har förekommit att krav ställs i detaljplaner på att entré ska finnas mot gatan, vilket innebär att gatan blir mer befolkad.

#### **S.61**

”Stormyrvägen lägger bredvid E:45 och det finns alltid trafik på den med mycket ljud, skulle det vara en ide att bygga en liten mur (trä) bredvid vägen att minska ljud från trafiken.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Ett bullerplank skulle antagligen kunna minska bullret. Eftersom det är en statlig väg är det Trafikverket som bör kontaktas gällande önskade åtgärder och förändringar.

**S.62**

”Jag uppmärksammat att det fattas parkbänkar mittemot mora kyrka och även andra platser i centrala delar av mora. Jag tycker att detta är en stor brist nu när vi befinner oss nära turistsäsongen men även för befolkningen i stort, Vi är många som har svårt att gå och ta oss fram och behöver då vila en stund. Ett annat problem so ni säkert är medvetna om är klottret både i centrum och ytterområden det är omfattande och har bara vuxit dom senaste åren men som sagt detta är säkert känt hos er. Jag tycker att ni behöver uppmärksamma bostadsområden som rödmyren, Stormyren, Och noreberg det bor blandade befolkningsgrupper och stora invånarantal jag tycker att dessa områden ibland kommer i skuggan av övriga mora. Tack för ordet”

**Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att det finns behov av att se över parkmiljöerna, inklusive sittplatserna, i centrala Mora.

Klotter och skadegörelse är svårt att hantera i en fördjupad översiktsplan. Om man som medborgare ser saker som behöver åtgärdas kan man använda sig av Mora kommuns felanmälningsapp.

Den fördjupade översiktsplanen hanterar främst markanvändningen i kommunen och framtida utbyggnadsområden.

**S.63**

”Synpunkter från fastighet X Familjen NN ang. cykelväg Centrum -Åmåsång. På vår slätteräng alltså öster om vårt hus ligger vår markkolektorslang för vår värmepump. Alltså bör ingen cykelväg läggas där.

Bästa alternativet från centrum är att anlägga en cykelväg nedanför Tomtebo och ovan Vasamonumentet och ansluta till Trastvägen och till befintliga cykelvägen vid fågelvägarerna.

Det är bara att se vilken förstörelse det är nedanför gammalgården, vill ej ha någon cykelväg förbi oss som ansluter på Lövsångarvägen, där vi har vår lilla båthamn.”

**Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Stråket längs stranden pekas ut och beskrivs mer ingående i kommunens grönstrukturplan. Stråket är inte avsett som gång- och cykelväg utan som en enklare stig, som ska smälta in i landskapet och beläggas med grus. Den är inte till för att snabbt kunna ta sig fram utan för att kunna passera i natur, nära stranden, t.ex. när man är ute med hunden. Den bör inte plogas eller sandas vintertid utan skidspår kan dras upp. Texten om *stråke längs stränderna* på sida 90 har utvecklats efter samrådet för att bättre beskriva detta.

Marken är i gällande detaljplan utlagd som allmän plats. Den närmare dragningen och utformningen bör utformas i dialog med de kringboende.

**S.64**

”När man läser om de delområden som avser centrala Mora i denna (FÖP) går det inte att påverkas av pågående planering "Genomfart Mora"!

Trafikverkets planering bygger på en trafiksäker genomfart för E45, hur påverkar det centrummiljön?

Genomfart Mora delar centrum och kajområdet, här måste planering nu i samband med genomfartsplanering ta höjd för att det blir tydliga säkra stråk som sammanfogar Mora centrum med kajområdet/Saxviken. Fråga här går det att åstadkomma med övergångsställen? Här vill jag mena att man ska jobba för planfria lösningar, gång och cykel tunnel och då väg och järnväg! Det

finns en sådan passage planerad vid fd. skolområdet (planen för Vasaloppstältet), den passagen ska då naturligtvis även inkludera järnvägen!

Breddningen av Vasagatan/Strandgatan för att tillskapa en GC- väg längs hela genomfarten, kommer att påverka, förtäta och försvåra anslutningar kring många fastigheter. Här måste man tillse att i så fall flytta vägbana för främst sträckan Strandgatan närmar järnvägen!

Diskussioner om ev. Multiarena centralt i Mora, bör även höja blicken/funderingen hur tillskapas P-platser kring en sådan arena, på lämpliga avstånd och säkra gångvägar till och från sådan plats. Här kan ex. en gång- och cykel tunnel under väg och järnväg komma väl till pass. (Är personligen inte övertygad att en Multiarena på den platsen är det bästa?) Nu blev det kanske mycket om genomfarten, men det är ett projekt som kommer övervinna även denna (FÖP).

Kommentar LIS områden som inkluderas i (FÖP) När/om dessa områden ska detaljplaneras, så ska det ske som områden, intet som frimärksplanering!"

### Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Detaljplanen för genomfarten antogs av Kommunfullmäktige i februari 2018 och vann laga kraft den 31 oktober 2018. Aktuell information om genomfarten finns på Mora kommuns hemsida: [www.morakommun.se/genomfartmora](http://www.morakommun.se/genomfartmora).

Planskilda lösningar i form av tunnlar för gång- och cykeltrafik planeras vid Strandenområdet och resecentrum. Även passage under järnvägen vid Strandenområdet är detaljplanelagd och lyfts efter samrådet fram tydligare som en möjlig framtida åtgärd under avsnittet *gång och cykeltrafik* och i genomförandedelen.

Det finns ingen pågående planering för en så kallad "multiarena" centralt i Mora. Däremot har Strandens skolområde efter samrådet pekats ut som ett utvecklingsområde som även inkluderar idrottslokaler. (Se delområdet *centrum*.) Efter samrådet har riktlinjerna för Sandängarna utvecklats så de beskriver områdets förutsättningar att utvecklas till ett funktionsblandat område med tätortsnära möjligheter till fysisk aktivitet utifrån läget och de natur- och rekreationsvärden som området har idag. Stadsbyggnadsförvaltningen har även fått planuppdrag för att påbörja detaljplanläggning av Prästholmen under 2021 för att skapa byggrätter och möjliggöra utveckling av området med idrottshallar och idrottsrelaterade byggnader. I arbetet kommer även frågor om parkeringsplatser och ny tillfart hanteras.

Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att det är fördelaktigt med en samlad planering inom LIS-områden.

### S.65

"Undertecknad är ägare av nedanstående avstyckade fastigheter i byn Östnor, Mora:

- Östnor X
- Östnor X
- Östnor X
- Östnor X

Min fråga är om dessa fastigheter kan få förändrad användningsbeteckning i den nya översiktsplanen, dvs få nuvarande beteckning "bostadsändamål" ändrad till "jordbruksfastighet".

Min fråga föranledd av svårigheter att förstå de olika beteckningarna i det kartmaterial som varit tillgängligt för undertecknad.

Om en förändrad användningsbeteckning är planerad så behöver jag omgående besked för att i tid kunna anföra besvär mot en sådan förändring."

### Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Skatteverkets typkoder för olika fastigheter, exempelvis småhusenhet, lantbruksenhet etc. ändras inte på grund av redovisningar i den fördjupade översiktsplanen. Den fördjupade översiktsplanen innebär inte heller några förändrade användningsbeteckningar. Sådana ändringar hanteras i detaljplaner och någon sådan är inte aktuell att genomföra för nämnda fastigheter. Däremot ersätter den fördjupade översiktsplanen den nuvarande dispositionsplanen i Östnor.

Frågan om jordbruksmark är komplex och efter samrådet har hela avsnittet om jordbruksmark utvecklats för att bättre beskriva detta. Jordbruksmarken som redovisas i den fördjupade översiktsplanen hämtas nu från Jordbruksverkets blockdata för åren 2010–2020. Blockdatan ger en bild av utbredningen av jordbruksmark inom tätorten idag men är inte ett komplett underlag. Detta beskrivs mer ingående under avsnittet som berör jordbruksmark.

### S.66

”Hur kan ni tycka att det passar att bygga höghus på Tingsnäsudden?

De centralt boende Morabornas grönområde och rekreationsområde.

Ett höghus skulle förstöra stora delar av udden ,och inte längre vara den fridfulla oas som lockar så många Morabor.

Alla fåglar som lockar ornitologer skulle med största sannolikhet försvinna.

Ett höghus kräver väll stora områden till parkering för de boende?

Ert hus är ju till stor del planerat på privat mark. Har vår kommun börjat styras av diktatorer som kan ta av vanligt folk deras egendom??

När hände det jag trodde den tiden var förbi.

Det här är ingen storstad ,utan en trevlig liten ort med småstads karaktär.

Förstör inte den för våra barnbarn.”

### Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Efter samrådet har förslaget till fördjupad översiktsplan kommit att justerats gällande riktlinjer för högre bebyggelse och lokalisering av höga hus och de tidigare föreslagna platserna för högre bebyggelse har tagits bort. Frågan om högre bebyggelse är komplex och avsnittet *Bebyggelse* har utökats med information i frågan och kompletterats med en ny riktlinje för planering av högre bebyggelse. Även behovet av en arkitekturstrategi har beskrivits under avsnittet *arkitektur*. Efter samrådet har även genomförandedelen utvecklats och beskriver behovet av arkitekturstrategier och strategier för högre bebyggelse.

Det är viktigt att största delen av Tingsnäsudden inte påverkas av bebyggelse då den besitter höga naturvärden och är utpekad som nyckelbiotop. Här finns även fornlämningar som behöver visas hänsyn.

Tingsnäs bör få en gemytlig och småstadsmässig karaktär, med tydliga gårdar och trevliga gatumiljöer med en väl utformad strand och parkmark. Tingsnäs utveckling är starkt kopplat till utvecklingen av bangården och det finns inte möjlighet att fördjupa sig mer i denna frågan inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

### S.67

”Ang Saxviken och Tingsnäsområdet tycker jag inte att fler bostäder ska byggas längs strandområdet, möjligen utöver det som just nu byggs vid Tingsnäs. Behåll delar av nuvarande arbetsplatser/verksamheter i området för en mera levande stadsdel. Viktigt att behålla och ev

utöka grönområden/parkområden vid vattnet samt parkeringsplatser i anslutning till centrum, vasalopp för en levande centrumhandel o besöksnäring.

Sen tycker jag också att det vore vettigt att flytta gång- och cykelbro till närheten av järnvägsbron och därigenom få en naturlig tillgänglighet till cykelbanor inom bymiljön i Noret samt t ex jämte järnvägen kunna via Buder ansluta till cykelvägen ända fram till Kungsvägen i Vattnäs,”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Bostäderna som illustrerades på Kajen i samrådet har utgått i utställningshandlingarna. Hela Kajenområdet behöver studeras närmare men detta arbete rymms inte inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

Tingsnäs bör få en gemytlig och småstadsmässig karaktär, med tydliga gårdar och trevliga gatumiljöer med en väl utformad strand och parkmark. Tanken är inte att ny bebyggelse ska uppföras på stranden, utan att ny bebyggelse istället placeras norr om Tingsnäsvägen där befintliga verksamheter finns idag. Bostäder, kontor och verksamheter kan med fördel blandas. Om bebyggelse uppförs söder om Tingsnäsvägen, som illustreras i skissen för området, bör dessa vara av offentlig karaktär, t.ex. omklädningsrum eller byggnader för friluftslivet. Det är viktigt att strandområdet är tillgängligt för allmänheten.

Tingsnäs utveckling är starkt kopplat till utvecklingen av bangården och det finns inte möjlighet att fördjupa sig mer i denna fråga inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

Det finns i dagsläget inga planer att bygga en gång- och cykelbro i närheten av järnvägsbron.

#### **S.68**

”Hur kommer Mora att se ut i framtiden?”

Det är en intressant läsning som onekligen lockar till engagemang.

I avsnittet befolkning (sid 23)Kommunen beräknar en befolkningsminskning från 1995 när vi då var närmare 21.000 inv. ner till 20.630 år 2030. Eftersom Mora som ort är expansiv och är ett nav för hela norra Dalarna, anser jag att kommunen i den fortsatta planeringen bör Mora kommun höja befolkningsprognosen till ett avsevärt högre tal fram till 2030. Mitt förslag är att Mora kommun genom detta visar att Mora kommun visar framtidstro och ha ett positivt ”tänk”

Avsnittet arbetsmarknad och näringsliv ( sid 24) kunde gärna få bli lite fylligare. Detta avsnitt är avgörande för en ”framtidssbild” av Mora fram till 2030- Vi har ett framgångsrikt näringsliv som vi kan beskriva på ett ännu merutvecklande och expansivt sätt.

Utvecklingsstrategierna som beskrivs på sid 36, är mer än läsvärda, Där får man en bra bild av våra magneter natur och naturvårdsområden. Vattnen i form av Orsa sjön,Siljan,Österdalsälven,Även en utveckling av de gröna stråken redovisas som kopplar samman Hemus, Prästholmen, Österdalsälvens stränder, Siljans strand och Åmåsång.

På sid 36 kan man med glädje läsa att planförfattarna skriver:” för att avlasta Mora centrum från genomfartstrafik föreslås att den tidigare planerade förbifart byggs från Färnäs genom Noret norra och över Sandängarna till Kråkberg och väg 70. Denna bild återges på sid 37.

Planförfattarna pekar ut lämpliga bostadsområden.. Förtätningar i centrum. Bra. Men var aktsam om miljön intill Zorngården och Zornmuseet .Inga höghus där.

Ett nytt bostadsområde finns även med på Tingsnäs, som kan bli en ny oas i Mora. Det talas i folkmun om en ny multihall som kan förläggas där. Även att det nya högstadiet skulle med fördel komma till Tingsnäsområdet .Det lär bli många som visar intresse för detta område.

Tingsnäsområdet bör inte hastas fram- Detta är en av de vackraste områden i Mora och här måste beslutsfattarna noga överväga hur området skall utformas och brukas.

Bostadsbyggandet måste till i Mora, Se till att det byggs på bra markområden. I planen nämns bostadsbyggnationer nere på kajområdet. Ytterst-tveksamt jag kommer ihåg översvämningarna som var i Mora 1985. Bostäder skall byggas på säker mark.

Den tänkta gravplatsen i Kråkberg kan med fördel byggas med bostäder-bra markförhållande-Även i Klockarhagsområdet kan ytterligare byggnation ske. Det samma gäller den fasta marken i Canadaområdet.

Det behövs mer parkeringsplatser i centrala Mora. Minst 300 till.

Tänkbar plats kan vara Området mellan Mäxvägen-Malungsvägen. Denna plats använts i samband med Vasaloppet

Ta fram nya områden och gör ordentliga markundersökningar. Bygg inte på vattensjukt område.!

Den här översiktsplanen är ett berömvärdt dokument till ett ännu bättre Mora- Fortsätt att forma framtiden och ge medborgarna i Mora möjlighet att aktivt delta i planeringsarbetet.

Med ledorden” Vi behöver kommunen och kommunen behöver oss”. ”

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Befolkningsprognosen levereras av SCB men kommunen har en ambition om en högre befolkningsutveckling (22 000 invånare år 2030).

Avsnittet om arbetsliv i kapitlet *Bakgrund* redogör helt enkelt för dagsläget. Riktlinjerna för hur näringslivet ska utvecklas återfinns under kapitlet *Planförslag*.

Efter samrådet har förslaget till fördjupad översiktsplan kommit att justerats gällande riktlinjer för högre bebyggelse och lokalisering av höga hus och de tidigare föreslagna platserna för högre bebyggelse har tagits bort. Frågan om högre bebyggelse är komplex och avsnittet *Bebyggelse* har utökats med information i frågan och kompletterats med en ny riktlinje för planering av högre bebyggelse. Även behovet av en arkitekturstrategi har beskrivits under avsnittet *arkitektur*. Efter samrådet har även genomförandedelen utvecklats och beskriver behovet av arkitekturstrategier och strategier för högre bebyggelse.

Tingsnäs utveckling är starkt kopplat till utvecklingen av bangården. Det finns inte möjlighet att fördjupa sig i denna fråga inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen men det är av stor vikt att Trafikverket och kommunen fortsätter dialogen kring bangården. Detta förtydligas under avsnittet *järnväg* och i den fördjupade översiktsplanens genomförandedel. Planläggningen av Tingsnäs kommer att föregås av ett planprogram där frågor om bland annat byggnadshöjd ska utredas.

Bostäderna som illustrerades på Kajen i samrådet har utgått i utställningshandlingarna. Hela Kajenområdet behöver studeras närmare men detta arbete ryms inte inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

Platsen för begravningsplats i norra Kråkberg valdes bland annat eftersom det är svårt att medge bostäder så nära befintliga industrier som kan medföra t.ex. buller och att området har bra förutsättningar för att rymma en begravningsplats. En begravningsplats kan även fungera som park och kan bilda en lämplig entré till området för den som kommer från väg 70. Området kvarstår efter samrådet som möjligt för framtida begravningsplats men det förtydligas i en riktlinje att behovet av begravningsplats behöver utredas i samband med framtida program-/detaljplanarbete. En utveckling av Norra Kråkberg kommer troligtvis föregås av ett planprogram som sedan leder fram till en eller flera detaljplaner.



Efter samrådet har den fördjupade översiktsplanens genomförandedel utvecklats och under övriga insatser som krävs för att skapa den tätort som eftersträvas beskrivs behovet av en strategi för parkeringsfrågor, både för bilar och cyklar.

#### **S.69**

”Jag har tittat på Kanada-området i förslaget till den fördjupade översiktsplanen. Jag bor själv i direkt anslutning till Kanadaområdet, strax norr därom. Jag går dagligen i området flera gånger.

Bifogat hittar ni en fil som visar det område som jag personligen tycker ska fredas. Jag har loggat en promenad med telefonens gps. [den västra halvan av området undantas på kartan, planförfattarens kommentar]

Från Timmervägen i söder kan man se den prickade linjen som följer en väl etablerad stig som går norrut och tangerar den nya bostadsområdet i Morkarlby. Jag tycker att stigen skulle vara en bra och naturlig gräns för bebyggelsen västerut. Med andra ord tycker jag alltså att resterande del av Kanadaområdet väster om den prickade linjen bör fredas.

Dels så finns i området flera skogstyper. I den del som ligger längst västerut och som också i FÖP föreslås behållas så är det i princip bara en tall-monokultur.

Det finns också gammal åkermark som håller på att växa igen, där växer i stort sett bara lövträd av varierande art, bland annat Asp som är en viktig art för bland annat hackspettar. Denna gamla kulturmark är också hemvist för flera andra småfågelarter.

Dessutom finns ett vackert myrområde med lågväxta tallar i den södra spetsen av det utmärkta området.

Sammantaget så är detta område mycket värdefullt som rekreationsområde för många människor men även en rik barnkammare för många fåglar och andra djur. Fast området som jag markerat på kartan inte har större omkrets än drygt tre kilometer så kan man uppleva en variation av natur som jag tycker ska bevaras orörd till eftervärlden men även också t ex som utflyktsmål för skolelever där de kan utforska de olika naturtyper med dess olika djurarter.

Jag tycker att ingreppet blir för stort om det tänkta förslaget i FÖP blir verklighet. Dessutom så känns det ganska olämpligt att placera delar av ett bostadsområde i myrmark.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

En naturvärdesinventering har tagits fram och även den påpekar områdets viktiga funktion som närrekreationsområde. Enligt förslaget sparas stora delar som naturmark.

I ett första skede bebyggs antagligen inte den västra delen, som yttrandets karta föreslås undantas, eftersom den ligger på mark som antagligen är dyrare att bebygga då torven är 1 meter tjock här och området behöver dräneras. Det bör vara möjligt att ersätta de delar av den östra delen av stigen som ianspråkats för bebyggelse eller att låta bebyggelsen stanna vid stigen. En alternativ runda skulle kunna bli på den gång- och cykelväg som föreslås leda längs områdets huvudgata.

Efter samrådet har en riktlinje för Kanadaområdet utvecklats som beskriver att detaljplaneläggning ska föregås av ett programarbete för att klargöra områdets möjligheter och förutsättningar.

#### **S.70**

”Undertecknad motsätter sig planen på bostadsbyggelse på grönområde mellan Selbäcksvägen och Vasaloppspåret. Denna yta bör användas som grönområde då det har så centralt läge i Mora och ligger nära Vasaloppsspåret. Med bebyggelse på detta område förlorar Morkarlbyborna och turister tillgängligheten till Vasaloppspåret och grönområdet.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Efter samrådet har de utpekade bostäderna på Selbäcksvägen tagits bort då de överlagrar jordbruksmark och kommunen inte har några aktuella planer att bebygga det. Området kvarstår dock som möjligt för exempelvis kolonilotter.

#### **S.71**

”Undertecknad ägare av fastigheten X, i bydelen Bogghed, Östnor Mora invänder mot förslag till fördjupad översiktsplan i byn Östnor vad gäller framlagt förslag till markanvändning jämfört med dispositionsplan 1982-02-15, reviderad 1992-11-30.

Byn Östnor i Mora har förändrats från ett traditionellt jordbrukssamhälle till en industridominerad ort (t.ex. produktion av knivar och sanitetsarmatur).

Byn har en attraktiv lokalisering med ansluten kollektivtrafik och ett bra vägnät mot Mora Centrum, mot Älvdalen och mot Selja/Långlet. Förskola samt skola 1-6 finns i Östnor. Till detta kommer närhet till väl använda fritidsområden och möjlighet till fritidsaktiviteter såväl vinter som sommar. Byn Östnor har med tiden blivit en alltmer attraktiv boplats.

Mot denna bakgrund anser vi att det finns sakliga skäl att förtäta boendet i Östnor i stället för att utöka arealer för jordbruk jämfört med tidigare dispositionsplan.

Vi anser, att de fastigheter som är belägna efter östra delen av Grönloksvägen samt efter Mörvägen (inringade med röd penna) [Fastighet X, X, X, del av X] får utgöra ett område för bostäder vid sidan av jordbruket. Fastigheten X avstyckar östra delen av fastigheten för bostadsbyggande varvid resterande del blir jordbruksmark.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

En stor del av Moras attraktivitet kommer sig av att vi har en äldre bybebyggelse och där är det äldre jordbrukslandskapet ett viktigt inslag att värna och utveckla. De fastigheter som nämns i yttrandet är även delar av ett större sammanhållet område som brukas aktivt av jordbrukare i Östnor och är viktigt för livsmedelsproduktionen. Jordbruksmarken i Dalarna kommer att bli allt viktigare för försörjningen eftersom klimatet kommer att förändras och förutsättningarna för jordbruk försämrats i andra delar av världen.

Frågan om jordbruksmark är komplex och efter samrådet har hela avsnittet om jordbruksmark utvecklats för att bättre beskriva detta. Jordbruksmarken som redovisas i den fördjupade översiktsplanen hämtas nu från Jordbruksverkets blockdata för åren 2010–2020. Blockdatan ger en bild av utbredningen av jordbruksmark inom tätorten idag men är inte ett komplett underlag. Detta beskrivs mer ingående under avsnittet som berör jordbruksmark. Med anledning av jordbruksmarksfrågans komplexitet och dagens osäkra rättsläge har kommunen valt att ta bort de områden på privata fastigheter, som överlagrar jordbruksmark, som i samrådet pekats ut som möjliga för utveckling av bostäder.

#### **S.72**

”Utbyggnaden av prästholmen har lett till flödesförändringar i deltaområdet som sträcker sig uppströms Hemulån till tidigare bryggeriområdet.

Efter översvämningarna av prästholmen år 1985 började kommunen att lägga vallar mot hemulån och att höja markområden för att rädda vad som blivit översvämmat.

Vasaloppsbron under järnvägsbron och det jag har på området närmast Hemulån samt pumpsumpen fans före flödesförändringen när stora delar av prästholmen var Hemulån vid högvatten i Österdalälven, vilket svalde även kraftiga flöden i Hemulån. Flödesförändringarna flyttar översvämningarna uppströms till vilken grad kan avgöras av SMHI med deras framrinningsförhållanden. Vilket är ett nödvändigt underlag för riskberäkning och vilka lösningar som finns.”

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Det är mindre sannolikt att invallningarna på Prästholmen orsakar översvämningar uppströms då vattnet kan ta många andra vägar. Kommunen vill passa på att påpeka att det är varje fastighetsägares ansvar att skydda sin egendom och om det finns behov bör fastighetsägaren själv valla in.

### **S.73**

#### ***”Genomfartsväg genom centrala Mora***

Genomfarten redovisas enbart med text som omfattar planeringshistorik men saknar helt kartredovisning och beskrivning över planerad vägsträckning med tillhörande GCM-vägar mm.

Planerad genomfartsväg genom centrala Mora torde komma att utgöra den i modern tid största förändringsprocessen och påverkan på stadsbilden och utgör därför en av de kanske viktigaste delarna av FÖP:s innehåll i berörda delar av planområdet. FÖP bör kompletteras med kartredovisning av planerad genomfartsled med tillhörande teknisk beskrivning/redovisning av motiven för val av utformning med fyrfilig väg samt dimensionering av rondeller och sträckningar av GCM-vägar.

#### ***Förbifart Mora***

Vägreservat för förbifartsväg norr och väster om centrala Mora har redovisats med ett ca 100 meter brett vägreservat, i stora drag enligt gällande översiktsplan, där dock sträckningen redovisats med en linjeföring i raksträckor som bryts utan kurvlinje.

Större vägreservatsområden kan vara nödvändiga vid de större vägkors som krävs för anslutning mot Rv70 och E45 m.fl. platser (se Lokaliseringsplan nedanstående).

Avvikelse mellan illustrationskartans och "plankartans" vägsträckning resp. vägreservat finns bl.a. för området Noret Norra där också "Område möjligt för utveckling av nya bostäder" samt område "Förslag nya verksamheter" redovisas inom angivet vägreservatsområde. FÖP bör justeras i denna del samt i övrigt enligt nedanstående.

Vägreservatet för ny Förbifartsled Mora utgör, också det, en av de viktigare delarna av FÖP och har följdriktigt inordnats och utgjort planavgränsning i berörda delar. En översyn och mer detaljerad redovisning av planerad ny Förbifart Mora bör redovisas i FÖP, där lämpligen den av Mora kommun och Vägverket gemensamt framställda "Lokaliseringsplan Förbifart Mora väg 45/väg 70" samt av Vägverket upprättad Vägplan för Sandängsleden används i tillämpliga delar, dock med de justeringar som krävs p.g.a. eventuella?? av BN meddelade bygglov inom vägreservatet under tiden som förflutit alltsedan Lokaliseringsplanens upprättande.

#### ***Infrastrukturanläggningar***

Infrastrukturanläggningar såsom exempelvis större högspänningsledningar utgör på samma sätt som vägreservat en viktig del i fysisk planering. Högspänningsledningen Noret-Sandängarna-Kråkberg-Öna-Östnor med anslutning till ställverket i öna och ställverket på Sandängarna utgör ett exempel på anläggningar som bör ingå i FÖP.

#### ***Lokalisering av ev. "Multihall"***

Frågan om byggande av en ev. sporthall som avses nyttjas för användning av olika idrotter samt även annat nyttjande har kommit upp på agendan efter ishockeyklubbens avancemang i seriesystemet. En anläggning av denna typ har stor omgivningspåverkan med särskilda krav (trafik mm) för att få en lämplig placering inom relativ närhet av centrala Mora. Ett lämpligt område för denna hallanläggning bör redovisas i FÖP där en genomgripande analys utförs för lämplig lokalisering med avseende på hall utnyttjande, arealkrav för framtida utbyggnader där frågan om ett framtida sportfält vägs in.

Kommunen utförde för 30-talet år sedan en idrottshallsutredning där 7 - 8 olika lokaliseringar i centrala Mora studerades. Strandenområdet fanns med i denna utredning men bedömdes bl.a. ha

för liten tillgänglig areal för att kunna komma i fråga. Hallutredningen rekommenderade ett område på västra delen av Sandängarna, beläget ovanför+ 165 metersnivån, såsom det lämpligaste.

Ett viktigt argument för denna lokalisering var placeringen intill den planerade förbifartsleden över Sandängarna samt att man hade "obegränsad" utbyggnadsmark för ett framtida sportfält med fotbolls och idrottsplaner.

Sannolikt utgör även i dag en lokalisering av en "Multihall" till Sandängarna det bästa någorlunda centralt belägna alternativet med hänsyn till trafik och utbyggnadsmöjligheter mm.

### **Järnvägar**

Bangårdsområdet vid Mora station redovisas i en utformning som förutsätter flytt av större delen av befintliga industrispår. Nytt läge för en industribangård har i kommunens planering föreslagits till ett område sydväst Färnäs by efter järnvägsspåret Mora - Rättvik i höjd med Nusnåsvägens passage över spåret. Ny godsbangård med avlastning av Mora stations bangård motiverar att ny räls anläggs i det s.k. "triangelspåret" i Mora Noret vilket bör redovisas i FÖP. "Triangelspåret" och den nya godsbangården motiverar en utökning av FÖP:s planområde att inkludera Färnäs by samt den nya godsbangården.

### **Riktlinjer för bostäder**

Riktlinjerna redovisar bl.a. "Genom att bygga i rätt läge och på rätt sätt kan man främja en god trafiksituation i Mora" vilket är viktigt mot bakgrund av dagens och framtidens trafikproblem, främst längs E45/Rv70. En annan viktig planeringsaspekt som kan inordnas inom denna riktlinje gäller risken att vi får en utdöende centrumhandel (exempel Borlänge) där det bör framgå i FÖP att kommunen har ambitionen att genom lokalisering av ny bostadsbebyggelse vill medverka till att minimera denna risk.

Viktiga riktlinjer som saknas är också att exploatering av nya bostadsområden mm lokaliseras till områden som bedöms lämpliga för bebyggelse med hänsyn till exploateringskostnader (bl.a. markbeskaffenhet), utbyggd närliggande infrastruktur inom områden som planmässigt förberetts för framtida utvidgning mm. Exempel på denna senare typ av områden finns sydost om Klockarhagen, sydost om Hindriksheden och väster om norra delen av önaheden.

Canadaområdet ingår i FÖP som ett område av denna första typ, enligt ovanstående stycke, där områden för nybebyggelse inom redovisat exploateringsområde i vissa delar bör omstuderas vad gäller lämplig bebyggbar mark inom området. *En beräkning av de totala exploateringskostnaderna, för byggande inom angivet område contra byggande inom närliggande sandbedsmark, bör utföras för att ett kommunalekonomiskt rimligt utnyttjande av Canadaområdet redovisas i FÖP.*

Ett exempel på bättre planekonomi och bättre boendemiljö, jämfört med FÖP:s illustrationsskiss, utgör en utökning av exploateringsområdet i väster inom den plana delen av tallhedsområdet med åtföljande förflyttning av illustrationsskissens västra vägsträckning med tillhörande villatomter. *Tallhedskog indikerar goda bebyggelseförutsättningar med hänsyn till exploateringskostnader och boendemiljö medan myrmark indikerar motsatsen!*

Utöver tallhedsområdet närmast Selbäcksvägen är det väl sannolikt bara den flacka åsbildningen centralt i området som har hyggligt bra förutsättningar för bostadsexploatering.

### **Riktlinjer för delområden i FÖP**

FÖP redovisar kortfattat att "inom Siljansbygden finns en ålderdomlig timmerhuskultur och här finns landets största koncentration av gamla timmerhus. Det äldsta kända timmerhusen är daterade till 1200-talet".

Koncentrationen av gamla timmerhus är främst lokaliserad till Ovansiljanområdet och då främst Mora kommun där byar och fåbodar inom kommunen innehåller ett stort antal åldersdaterade timmerhus (ca 50 st från tidsperioden 1200- till 1500-talen) och sannolikt även ett mycket större antal "okända" äldre timmerhus.

Dessa äldre timmerhus utgör en kulturskatt som är unik i Sverige och världen och bedöms finnas lokaliserade inom FÖP:s samtliga byar/delområden där bl.a. Zorns Gammalgård har en samling helt unika byggnader med eldhuset från Fåsås som den äldsta daterade profana timmerbyggnaden i Sverige med byggår 1237.

Riktlinjer bör utformas för skydd och omvårdnad av dessa timmerhus inom varje delområde. En kommunomfattande inventering av bevarade äldre timmerhus borde utgöra en angelägen åtgärd för kommunens kulturansvariga organ.

#### ***Riktlinjer för översvämning***

Riktlinjerna för översvämning utgör en av de viktigare, om inte den viktigaste riktlinjen i hela planförslaget, eftersom stora delar av planområdet är beläget på höjdnivåer som kan komma att beröras av översvämning vid vår- eller höstflöden i österdalälven. Detta förutsätter att redovisade höjdvärden i FÖP för lägsta grundläggningsnivå har relevans i verkligheten och mot bakgrund av de översvämningssnivåer som uppnåtts i Siljan/Orsasjön samt uppströms Österdalälven efter Trängsletdammens och övriga kraftverksdammars tillkomst alltsedan 1960.

FÖP redovisar att inom områden under nivån för, i planförslaget angivet, 100-årsflöde råder stor sannolikhet för översvämning där ingen bebyggelse (uk. grundläggning) bör tillkomma. Undantag gäller dock för enkla byggnader av lågt värde.

För områden över 100-årsflödet men lägre än högsta beräknade flöde finns viss sannolikhet för översvämning. Inom FÖP:s planområde redovisas tre områden med varierande lägsta bebyggelsenivåer med hänsyn till 100-årsflöden.

- Uppströms Seljabron (Riset): + 164,5 möh (RH2000).
- Östnors by (nedströms Seljabron): + 164,3 möh (RH2000)
- övriga tätorten: + 163,9 möh. (RH2000).

Högsta beräknade flöde anges i planförslaget till + 166,0 möh (RH2000). Gällande Översiktsplan för Mora kommun juni 2006) redovisar riktlinjer för högvattennivåer inom FÖP:s plan, område enligt följande:

- Österdalälven, delen Långlet- uppströms Seljabron + 166,23 möh.
- österdalälven, mellan Seljabron och Badstubacksbron + 165,23 möh.
- Österdalälven, nedströms Badstubacksbron, Siljan/Orsasjön + 164,73 möh.

Höjdnivåerna angivna i Översiktsplanen är här omräknade till RH 2000. Översiktsplanens dimensionerande nivå för Siljan/Orsasjön fastlades efter ett översvämningssymposium i Falun år 2000 och i samråd med Dalälvarnas Vattenregleringsföretag. SMHI hade vid detta tillfälle tagit fram en översvämningsskartering för Öster- och Västerdalälvarna där dimensionerande 100-årsflöde för Siljan var satt till + 163,73 möh (RH 2000) vilket av Vattenregleringsföretaget bedömdes helt felaktigt.

Vattenregleringsföretagets bedömning grundade sig bl.a. på 1985 års mätningar av högvattennivåer i Mora vid höstfloden detta år.

Två belysande exempel är dels mätstationen invid Moraparkens Hotell på Prästholmen där det uppmättes en högsta högvattennivå på + 164,18 möh (RH2000) samt en uppmätt högvattennivå på + 164,90 möh (RH2000) vid Risets Vattenverk. *FÖP redovisar för områden bl.a. vid Moraparkens Hotell ett dimensionerande 100-årsflöde till + 163,9 möh (RH2000), således 0,28 m lägre nivå än översvämningen 1985.*

Tvårs över älven på önasidan pågår ett villabygge invid Hällarnäsvägen där ett relativt nytt bygglov innehåller krav på en lägstanivå för byggande på + 165,23 möh (RH2000) enligt de riktlinjer som Länsstyrelsen fastlagt i gällande detaljplan med lagakraftdatum 2010-07-22. Här skulle enligt FÖP:s redovisning nybygget ha kunnat ske på en 1,33 meter lägre nivå!

*För områden bl.a. vid Risets Vattenverk anger FÖP ett dimensionerande 100-årsflöde till +164,5 möh (RH2000), således 0,40 m lägre nivå än översvämningen 1985.*

På motsvarande sätt kan registrerade översvämningsnivåer från hösten 1985, bl.a. i östnors by, visa på att FÖP:s dimensionerande 100-årsflöde + 164,3 möh (RH2000) understiger 1985 års högvattennivåer med upp till 0,5 m.

*Uppenbart är att FÖP:s underlagsmaterial för redovisade "Riktlinjer för Översvämning" bygger på felaktig grund och bör omprövas i samråd med ex.vis Dalälvarnas Vattenregleringsföretag där kommunen också bör utföra en inventering inom FÖP:s planområde av verkliga högvattennivåer vid 1985 års höstflod.*

Ett examensarbete utfört av Jan Erik Ivarsen och Elsie Ullbors med titeln "Översvämnings GIS Mora kommun" inom Siljansutbildarna KY-GIS maj 2001 kan utgöra en bra grund för en kommunens egen studie och ställningstagande till lämpliga lägstnivåer med tillhörande områdesavgränsning för byggande inom FÖP:s planområde.

Vattenregleringsföretaget gjorde vid symposiet år 2000 bedömningen att 1985 års högvattennivåer ökade med 0,5 till 1,0 meter borde utgöra lägstanivåer för byggande inom berörda delar av Mora, där den högre nivån motsvarar 1916 års översvämningsnivå.

Sannolikt är det den lägre nivån med 1985 års översvämning plus 0,5 meter som kan visa sig vara en lämplig redovisning i aktuell FÖP, dock med en områdesavgränsning enligt gällande ÖP från 2006.

Sannolikt utgör nivåer för dimensionerande 100-årsflöden i 2006 års översiktsplan (gällande i dag), med viss justering enligt ovanstående, de värden som bör redovisas i aktuell FÖP.

Det kan därför också vara motiverat att utöka FÖP:s planområde att även omfatta Selja och Långlets byar för att få med områden med likartad översvämningsproblematik.

#### ***Riktlinjer för naturolycka***

Riktlinjer för isdammar saknas i FÖP. översvämnings på grund av så kallad isdämning var en inte ovanlig företeelse innan regleringen av Österdalälven uppströms Siljan påbörjades i slutet av 1950-talet. Den senaste större isdämningen inträffade på vårvintern 1966 i Alderänget ovanför Långlet. Isdämning uppstår i kall väderlek när flytande lösa isflak packas in under befintligt istäcke och totalt täpper igen hela strömfåran från älvbotten upp till befintlig fast is. Uppstår den situationen kan älvvattnet snabbt ta en helt ny älvfåra i de lätteroderade sandmarkerna som finns på bägge sidor om älven från Alderänget ända ner till utloppet i Siljan. Risken för isproppar har minimerats sedan älven reglerats med åtföljande varmare vatten men kvarstår och kan inträffa vid mycket kall väderlek under lång tid.

#### ***Bilagor***

Bilaga 1: Vägverkets Arbetsplan Rv45-Förbifart Mora, delen 2-1 Noret-Kräkberg

Bilaga 1A: Förbifart Mora väg 45/väg 70, Lokaliseringsplan

Bilaga 2: Infrastrukturanläggningar

Bilaga 3: Canadaområdet

Bilaga 4: Högvattennivåer”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

### **Genomfart**

Detaljplanen för genomfarten är numera antagen av kommunfullmäktige och redovisas något mer utförligt i handlingen.

### **Förbifart**

Reservatet för förbifarten leder genom det föreslagna bostadsområdet Noret norra och eftersom det inte är klarlagt exakt hur området eller vägen ska utformas kan de tillåtas överlappa varandra i FÖP:ens schematiska skala.

Eftersom vägplanen upprättades på 1990-talet kan det, om en förbifart byggs, komma att ske avsevärda förändringar jämfört med vägplanen.

### **Kraftledning**

Kraftledningar redovisas i avsnittet om strålning.

### **Multihall**

Det pågår för närvarande ingen planering för en så kallad ”multihall” i Mora. Efter samrådet har ett större område på Tuvan/Sandängarna redovisats som ett utvecklingsområde med tanke på de förutsättningar området har som hänvisas till i yttrandet.

### **Järnväg**

Det finns olika sätt att hantera problematiken med godsbanområdet. Kommunen har ett löpande arbete med Trafikverket i frågor som berör järnväg och övrig infrastruktur och har inte för avsikt att utöka FÖP:ens avgränsning.

### **Bostäder**

I FÖP:en har de mest attraktiva lägena för bostäder försökt hittas med hänsyn till allmänna intressen, t.ex. naturvärden och rekreation, och till det mest ekonomiskt hållbara.

Området sydost om Klockarhagen ner mot Åmåsäng är mindre lämpligt att bebygga eftersom marken huvudsakligen utgörs av silt med sämre grundläggningsegenskaper, (se jordartskarta s. 45 i utställningsförslaget) där resultatet av byggnation kan ses t.ex. bland Fågelvägarna där vägarna med tiden har blivit väldigt dåliga. Dessutom utgörs marken av jordbruksmark och det behövs en buffert mot badplatsen för att den ska behålla sin charm. Däremot föreslås förtätning längs stranden söderut där marken utgörs av sand och det dessutom finns möjlighet till sjöutsikt.

Området sydost om Hindriksheden är ett populärt rekreationsområde som blivit mer betydelsefullt efter att det planerats för handel söder om området.

Den västra delen av Kanada, där marken utgörs av sand, är ett väldigt populärt rekreationsområde som dessutom besitter höga naturvärden då här förekommer rödlistade arter och är därför mindre lämpligt att bebygga. Detta kommer att utredas i framtida planprogram och detaljplaner för området.

### **Timmerhus**

Betydelsen av timmerhuskulturen redovisas mer tydligt i granskningshandlingarna under avsnittet *kulturmiljö* och en riktlinje angående timmerhuskulturen har lagts till på de delområden som berörs.

### **Översvämningar**

Riktlinjerna för lägsta grundläggningsnivå är baserade på karteringar som Dalälvens Vattenregleringsföretag (DVF) tagit fram. De är baserade på en laserscanning av älven med omgivningarna och har en större tillförlitlighet än de tidigare som DVF tagit fram. Det är även det underlag som Länsstyrelsen rekommenderar kommunerna att använda. Riktlinjerna är något högre än de nivåer som vattnet hade vid översvämningen 1985.

Fram tills att nya riktlinjer för lägsta grundläggningsnivå finns antagna av Kommunfullmäktige kommer den befintliga översiktsplanen att gälla vid bygglovgivning, därav kravet på Hållarnäsvägen.

### ***Naturolycka***

Troligen har risken för isdämmor minskat då regleringen innebär högre vattenföring på vintern och även att vattnet kan vara varmare med mindre isbildning som följd. Klimatscenarierna visar dessutom att temperaturen kommer att stiga framöver.

### **S.74**

”Jag har tagit del av ”Fördjupad översiktsplan för Mora tätort” och har synpunkter på förslaget om bebyggelse nära Selbäcksvägen. Jag äger fastigheten X som har adressen X.

Området norr om fastigheterna X m.fl. är inte lämpligt för bebyggelse

- Det är en ordentlig norrsluttning norr om fastigheten X. Norrsluttningen gör att området varken är lämpligt eller attraktivt för bebyggelse. - Riktlinjerna för ”ARKITEKTUR” och för ”ENERGI” säger ”Vid nybyggnation ska byggnaden om möjligt placeras i bra lokalklimat, exempelvis i en solvärmad sluttning hellre än en kall sänka. På så sätt minskar behovet av uppvärmning och klimatpåverkan från husets drift minskar. Vid planering av nya bebyggelseområden ska hänsyn tas både till att byggnaderna kan placeras i bra lokalklimat och att det lokalklimat som byggnaderna skapar i sig är så gynnsamt som möjligt, exempelvis genom att göra det möjligt att skapa kringbyggda gårdar så att lä skapas på gården”. - Riktlinjerna för ”BOSTÄDER” säger ”Fokusera nybyggande till attraktiva lägen”.

- Det finns ingen väg till området. Riktlinjer för ”Värdefull bebyggelsemiljö” säger ”Nyanläggning, borttagande, samt uträtning och breddning av vägar bör undvikas”.

- I förslaget för Morkarlby står ”Befintlig, lägre liggande jordbruksmark kan användas för koloniodling”. Det område som markerats för koloniodling ligger på samma nivå som norra delen av det område som föreslås användas för bebyggelse eller högre, dvs INTE lägre.

- Området nyttjas flitigt som rekreationsområde av boende i denna del av Morkarlby.

Gör området till ett tätortsnära rekreationsområde i stället och rusta upp skogsområdet västerut.

Jag föreslår därför att texterna om denna bebyggelse tas bort ur översiktsplanen. Det finns, enligt min mening, inte något skäl att lägga resurser på att utreda frågan.”

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Efter samrådet har de utpekade bostäderna på Selbäcksvägen tagits bort då de överlagrar jordbruksmark och kommunen inte har några aktuella planer att bebygga det. Området kvarstår dock som möjligt för exempelvis kolonilotter.

### **S.75**

”Synpunkter angående planförslag för Noret östra industriområde mellan Rödmyren och Färnäs.

#### ***Fritids och rekreationsområde***

Området är idag mycket uppskattat fritids och rekreationsområde för både vuxna och barn. Det används av både Noretbor, Färnäsbor, turister och förskolor, skolor.

Hit tar föräldrarna med sig barnen ut i skogen med lätthet utan att behöva använda bil. Här får barnen lära sig om naturen, plocka bär och naturligtvis leka i skogen.

Området har motionsspår som är snitslade och många stigar och vägar som används flitigt av motionärer, hundägare och flickor som rider. Används även av hästägare som tränar sina hästar.

Ur hälsosynpunkt är det ett mycket viktigt område eftersom inte alla kan ta sig till Hemus.

Det är det enda området på Noretsidan där man kan bedriva fritidsaktiviteter på. Viktigt att det bevaras.

#### ***Fridlysta blommor***



Det finns även fridlysta blommor på området. Det finns exemplar av Nattviol som är en orkidé som är fridlyst över hela landet.

### ***Fornminnen***

Det finns även fornminnesplatser på det angivna området.

### ***Bygg inte in bostadsområdet***

Rödmyren och Hindriksheden är idag omgärdade av industriområden, handelsområden och stora genomfartsleder. Det enda området som är orört och i närheten av bostäderna är det nu planerade området. Låt det förbli fritids och rekreationsområde för befolkningen öster om Noretbron.

### ***Trafiksituationen***

Trafiksituationen är mycket ansträngd redan idag och skulle förvärras betydligt med ett nytt handels och industriområde. När det är köbildning mellan cirkulationsplatserna Färnäs kvarn och Norettrondellen ökar trafiken markant genom bostadsområdet Rödmyren mellan cirkulationsplats Färnäs kvarn och E45. Trafiken med bilar och tung trafik har tilltagit sedan hastigheten höjdes till 60 km/h. Det är ett fåtal bilar och lastbilar som håller hastighetsbegränsningen. Oftast betydligt högre än 60 km/h. Hastigheten borde omgående sänkas till 40 km/h och det borde byggas farthinder. Vägen är tydligen inte byggd för tung trafik för den har blivit i ett dåligt skick sedan den tunga trafiken börjat använda den som genomfart.

### ***Finns handels och industriområden***

Det finns redan handels och industriområden i Mora med utbyggd infrastruktur och fjärrvärme som i första hand bör utnyttjas. Eftersom det är verksamheterna i Tingsnäs som ska flyttas till detta område så föreslår jag att dessa kan flyttas till följande områden: Heden, Noret köpcentrum, Örjanstappan och Östnor. Bygghandel till område med liknande verksamhet, husbilshandel till område med bilhandel och transport företag till område där det finns transportföretag som område Heden.

Enligt den information som delgetts så kan Tingsnäs inte bebyggas med bostäder förrän bangården är flyttad till Färnäs. Låt därför de verksamheter som finns där vara kvar till dess bangården har flyttats. Det finns ingen tidplan för det och vem som skall bekosta en flytt.

Låt området öster om Rödmyren vara som det är idag.

### ***Folkhälsan***

Med tanke på att det ska byggas fler bostäder mellan lasarettet och Vattnäs kommer behovet att bli ännu större för friskvård och rekreation på Noretsidan. Det enda område som är lämpligt för detta är just det omtalade området. Kommunen bör istället prioritera området för friskvård och rekreation likt Hemus. Kommunen bör se till att det befintliga eljusspåret får belysningen att fungera igen. Bygg ett utegym på lämplig plats i området som på andra platser i centrala Mora och Hemus.

Mycket viktigt att området bevaras som idag för folkhälsan.

### ***Sammanfattning***

Området har en mycket stor betydelse för folkhälsan då det används för friskvård och rekreation. Används även av hästägare för ridning och träning av hästar.

Enda fritidsområdet på Noretsidan.

Det finns fridlysta växter på området som inte får röras.

Likaså finns det ett antal fornminnesplatser Man bör inte bygga in bostadsområdena i Noret med handels, industriområden och vägar.

Det finns flera industri och handelsområden med infrastruktur och fjärrvärme framdragat som med fördel kan användas.

Utveckla området för friskvård och rekreation, vilket gör att Noret blir mer attraktivt som bostadsort.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Skogen mellan föreslaget handelsområde och Hindriksheden planläggs inte utan kan även fortsättningsvis användas för rekreation. Det ska vara möjligt att ta sig på gång- och cykelväg, gata och stig ut i skogen norr om handelsområdet.

Elljusspåret ägs av IF Noretpojarna i väster och Färnäs SK i väster och kommunen är inte ansvarig för att elljusspåret fungerar.

I den naturvärdesinventering som gjordes i juni 2016 hittades inte nattviolerna. Efter mailväxling med den boende på Trastvägen har även kommunkologen undersökt området men utan att hitta nattviolerna. Det utpekade platsen ligger i gränsen mot vägen och bör kunna värnas vid en exploatering.

Kommunen har begärt borttagning av de fornlämningar som berörs av exploateringen och Dalarnas museum har under sommaren 2017 gjort en arkeologisk undersökning av fornlämningarna.

Efter samrådet har tung trafik, förutom bussar i linjetrafik, förbjudits på Rödmyrvägen.

Det finns efterfrågan från handlare för att etablera sig i detta läge, vilket är skälet till att just denna plats planläggs och inte Heden osv. Kommunen har gjort en avvägning mellan behovet av mark för handel och mark för rekreation. Behovet av mer handel har då vägt tyngst.

Eftersom verksamheter inte medges i gällande detaljplan för Färnäs kvarn är det i dagsläget inte möjligt att flytta allt som finns på Tingsnäs, t.ex. åkeri hit.

I detaljpaneläggning är det inte möjligt att reglera ordningsfrågor men vägen är utformad för att vara krokigare än Skålmyrsvägen, så att det blir mindre attraktivt att köra fort.

#### **S.76**

”Beträffande bostadsbebyggelse vid båthamnen på Sanda. Många hundägare rastar sina hundar utmed strandområdet och många bara flanerar eller springer där. Kan båtklubben vara kvar? Nej, låt oss behålla hela nedre Sanda som rekreationsområde även i framtiden. Tänk även på störningar och buller från sågen. Tänk även på vattenståndet i siljan, det kan bli högt med bla. översvämningar som följd tex. 1985. I området har vi ett rikt djurliv som består av rådjur (ses nästan dagligen) samt mycket fåglar.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Efter samrådet har området som pekades ut för bostäder på Sanda tagits bort. Sanda pekas fortsatt ut som ett utvecklingsområde på grund av sitt centrala, attraktiva läge vid Siljan och potentialen att utveckla de befintliga natur- och rekreationsvärdena. Områdets förutsättningar beskrivs mer utförligt och även att framtida utveckling av Sanda ska ske med hänsyn till den befintliga båthamnen och inte får hindra hamnens utvecklingsmöjligheter.

Det är bara skogsmarken i sydost, kring vägen ner till badplatsen som översvämmas vid ett 100-årsflöde.

#### **S.77**

- Anser inte att bedömning av värdefull jordbruksmark- åkermark i delområde Vinäs by gjorts rätt. Att schablonmässigt bedöma detta med endast en kartbild som underlag ger inte verkligheten av vilka marker som har jordbruksvärde. Syn bör göras innan bedömning fastställs.

- Har själv haft ett ärende angående jordbruksmarks värde som då, enligt samrådsgruppen, bedömts värdefull men av Byggnadsnämnden, Mora Stadsbyggnadsförvaltning, Länsstyrelsen Dalarna, Mark- och miljödomstolen Nacka TR, Jordbruksverket, Mark- och miljööverdomstolen Svea HR bedömts som obrukbar, igenväxt, stadd, ej brukningsvärd jordbruksmark. Detta ärende kan ses i helhet hos MK stadsbyggnadsförvaltningen Ärende Fastighet X, Dnr Bygg X
- Generellt angående värdefull- brukningsvärd jordbruksmark krävs ett livskraftigt jordbruk för att den biologiska mångfalden skall bevaras. Ensidig odling missgynnar många arter.
- Klassificering av åkermark skala 1-10: Skåne 10, Dalarna 1-2
- Varje år minskar arealen brukad jordbruksmark i Sverige, vilket pågått minst ett halvt sekel. Orsak: minskad lönsamhet.
- Jordbruksmark som ej brukats under tre senaste åren räknas som nedlagd, igenväxt, stadd.
- Nyodling av nedlagd mark kräver mycket energi och är kostsamt. Kostar minst 100 000 SEK/ha. All mark är ej lämplig till detta.
- Mora hade år 2014 1 785ha åkerareal, varav 18%=321,3 ha ekologiskt odlad. Dessutom 515ha betesmark. Det fanns 28st mjölkkor och 221 st kor för uppfödning av kalvar. Detta innebär att dessa 249 kor behöver 498 ha åker för foder+75 ha för bete. Då finns alltså 1 785-321-498=966ha åkerareal kvar beräknat på 2ha åker för grovfoder/djur. Av de 515ha betesmark används till 249 kor: 75ha. Här finns då 440ha bete kvar. Beräknat på 1 ha/3djur. Då finns 966 ha åker+ 440ha bete kvar till hästar, får och getter. (*Se bilaga "jordbruket i siffror"*)
- Att lägga om konventionell jordbruksmark till ekologisk produktion tar 7-8 år.
- I mitt ärende har jordbruksverket även yttrat sig angående mark respektive djurenheter. 1700 ha/600 djur med 1,5ha foder/bete/djur vilket då innebär 900 ha för den totala mängden djur. Då finns enligt Jordbruksverket 800 ha värdefull jordbruksmark i Mora. Har dessa också bedömts på samma sätt som i Vinäs by?
- Ang Vinäs by finns idag varken mjölkkor, kor för uppfödning av kalvar, får, getter eller arbetshästar. Däremot finns ridhästar som nyttjar en hel del av marken till hagar och ridbanor. Vad händer med dessa hagar när hästintresset tar slut? (*se bilaga "definition jordbruksmark"*)

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Frågan om jordbruksmark är komplex och efter samrådet har hela avsnittet om jordbruksmark utvecklats för att bättre beskriva detta. Jordbruksmarken som redovisas i den fördjupade översiktsplanen hämtas nu från Jordbruksverkets blockdata för åren 2010–2020. Blockdatan ger en bild av utbredningen av jordbruksmark inom tätorten idag men är inte ett komplett underlag. Detta beskrivs mer ingående under avsnittet som berör jordbruksmark.

#### **S.78**

”Här kommer ytterligare synpunkt över samrådsförslaget för FÖP Mora Tätort.

Mora centrumområde omges av vatten dels Österdalsälven och Siljan. Det är därför mer än nödvändigt att beakta risken för översvämning. Vi som är något äldre minns än den översvämning som ägde rum i Mora år 1985.

Miljö och klimatfrågorna måste tas på allvar när nu en långsiktig planering görs av Mora centrumbild.

För att belysa denna fråga är det nödvändigt att Mora kommun inbjuder professionell kunskap på detta område ex Dalälvarnas Vattenregleringsföretag som får ge sin syn på det planeringsunderlag som nu föreligger. Deras kunskaper är ovärderliga för oss kommuninvånare

Mora kommun kan med fördel ordna ett öppet möte i denna fråga där vi alla kan ta del av synpunkterna som kan komma från ex Dalälvarnas Vattenregleringsföretag.

Vi har alla ett ansvar för ett hållbart Mora!”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

De riktlinjer angående översvämning, inklusive lägsta grundläggningsnivåer, är baserade på material från Dalälvens vattenregleringsföretag. De nya karteringarna är mer korrekta än de äldre från det tidiga 2000-talet och även det material som Länsstyrelsen rekommenderar kommunerna att använda vid riskbedömningar. Se även svar S.73.

#### **S.79**

”Jag har läst den fördjupade översiktsplanen för Mora tätort och förvånas över att den inte tar upp hur ej bilburna turister och andra besökare ska ta sig fram i Mora och Moras omgivning. Moras ekonomi bygger mycket på besöksnäringen. Planen är en översiktlig vision som avser en lång period ända fram till 2030. Det finns flera texter som pekar på problemen med biltrafik till och inom Mora.

- I avsnittet om BILTRAFIK OCH VÄGAR konstateras att ”*Bilen är det dominerande transportsättet inom tätorten, fastän avstånden är korta*” samt att ”*Cirka 90 % av fritidsresorna till Dalarna sker med bil, vilket innebär en stor belastning på vägtransportsystemet*”.

- I ”RIKTLINJER FÖR KOLLEKTIVTRAFIK” fastslås att ”*För att minska biltrafiken i Mora är det viktigt att kollektivtrafiken är ett attraktivt alternativ, exempelvis vad gäller restid, bekvämlighet och möjlighet att arbeta på bussen*”.

- I texten om kollektivtrafik sägs att ”*Syftet med kollektivtrafiken är att skapa goda förutsättningar för arbetspendling och god tillgänglighet till utbildning och vård*”. Riktlinjerna ger tyvärr ingen vägledning för hur turister utan bil ska kunna resa i/runt Mora. Enligt riktlinjer för ”KOLLEKTIVTRAFIK” ska kollektivtrafiken anpassas efter var människorna bor, arbetar och vistas. Därav följer att kollektivtrafiken inte är till för besökare som kommer med tåg eller buss.

Hur turister och andra besökare ska ta sig fram utan bil är helt bortglömt trots att man vill begränsa biltrafiken inklusive de fritidsresor till Mora som sker med bil. Att det på Resecentrum, som placerats en bit från centrum, finns bil- och cykelparkering är ointressant i sammanhanget. Kollektivtrafik som anpassas till den besökande och dennes situation, subventionerad taxi tider då kollektivtrafik saknas eller cykel-/biluthyrning i närheten av Resecentrum skulle kunna öka fritidsresandet med tåg/buss och därmed minska belastningen på vägtransportsystemet.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Stadsbyggnadsförvaltningen håller med om att det är viktigt att arbeta för en ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik i kommunen. Detta kräver ett brett arbete och samverkan mellan många olika funktioner i kommun, region, stat och även näringslivet i kommunen.

Den fördjupade översiktsplanen hanterar översiktligt frågor kopplade till gångtrafik i avsnittet *gång- och cykeltrafik* under kapitlet *infrastruktur*. Efter samrådet har en riktlinje som beskriver behovet av en kontinuerlig planering för ökad gång- och cykeltrafik tagits fram.

Efter samrådet har kommunen tagit fram en cykelstrategi med syfte att förbättra infrastrukturen för cykel och öka andelen cyklister. Cykelstrategin ska förenkla för Mora kommun att göra rätt åtgärder och prioritera vid byggande och förändringar i cykelinfrastrukturen.

I kapitlet *näringsliv* under avsnittet *besöksnäring* finns en riktlinje som säger att utvecklingen av de stora besöksmålen ska stimuleras.

Moras stadsbyggnadsvision anger bland annat att det ska vara enkelt och trevligt att promenera mellan Moras populära besöksmål och att det ska vara enkelt att gå och cykla i tätorten. Efter samrådet har den fördjupade översiktsplanens genomförandedel utvecklats för att bättre beskriva hur kommunen kan arbeta för att realisera planens och stadsbyggnadsvisionens intentioner. Genomförandedelen beskriver också hur prioriteringar av insatser görs i efterföljande planering.

#### **S.80**

”Vill härmed framföra våra synpunkter på den fördjupade översiktplan när det gäller Broåkern.

Det grönområde/strövområde som nämns på olika sidor i dokumentet och som också benämns gång och cykelbana i andra dokument ställer vi oss frågande till.

Ska en gång och cykelbana ordnas nedanför fastigheterna X och X måste det bygget ske i vatten då terrängen inte medger annan byggnation, detta innebär vattenverksamhet.

Efter samtal med Länsstyrelsen ställer de sig mycket frågande om det är genomförbart och om det ens ska ingå i en vision.

Dalälven är nationellt värdefullt vatten och skyddszon för siljansöringen, dessutom om det ska byggas en gång/cykelbana i vatten (Dalälven) nedanför ovannämnda fastigheter kommer det att innebära enorma massor för att få till en tryckbank. Med det riskerar man i värsta fall att älven tar en annan sträckning.

Dessutom finns tallar från 1600 talet (utpekade som nyckelbiotoper) som stärker upp älvkanten och det vore ju en enorm förlust om dessa kom till skada på grund av något bygge.

En sista synpunkt är att pengar kan användas på olika sätt, då Mora har ett mycket rikt friluftsliv redan så känns det mer angeläget att lägga pengar på andra saker än ett strövområde som vi har massor av redan. Ett billigt alternativ som strövområde är ju vid golfbanan där finns redan mycket gjort. Lägg hellre dessa gång och cykelbanepengar på skola och omsorg.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Stråket längs stranden pekas ut och beskrivs mer ingående i kommunens grönstrukturplan. Stråket är inte avsett som gång- och cykelväg utan som en enklare stig, som ska smälta in i landskapet och beläggas med grus. Den är inte till för att snabbt kunna ta sig fram utan för att kunna passera i natur, nära stranden, t.ex. när man är ute med hunden. Den bör inte plogas eller sandas vintertid utan skidspår kan dras upp. Texten om *stråke längs stränderna* på sida 90 har utvecklats efter samrådet för att bättre beskriva detta.

Marken ner mot strandkanten är i gällande detaljplan utlagd som allmän plats, NATUR.

Det finns olika sätt att utforma en passage i detta läge. Allra helst bör det ske på ett sätt som smälter in i landskapet. Ett alternativ är på brygga, likt Lillån i Orsa. En tryckbank med gångstråk bedöms inte kunna medföra att älven tar sig en ny dragning.

De äldre tallarna får inte påverkas negativt.

Siljansöringen bedöms inte påverkas negativt, särskilt inte om stråket utformas som en brygga, inte heller kan ett gångstråk medföra att älven tar sig en ny dragning.

De gröna stråken som utpekats i FÖP:en bedöms öka attraktionskraften hos Mora som boendemiljö.

#### **S.81**

”*Del Prästholmen och Hemus*

Förslag:

- Eftersom delar av gamla Morkarby klassats som värdefull bebyggelsemiljö i den fördjupade översiktsplanen skall delen mellan bebyggelsen och föreslagen väg och parkering på Kånålok avskiljas med grönt område.
- Föreslagen parkering och hundrastgård bör byta plats så att parkeringen kommer närmare Moraparken som då även kan nyttjas av parkens besökare.
- Som alternativ 1 och för att undvika ytterligare väganslutningar till Oxbergsleden används befintlig infart till Moraparken även till parkeringen på Kånålok och vidare över Hemulån mot Prästholmen.
- Som alternativ 2 flytta föreslagen anslutning något västerut och låt vägen gå mot den nya föreslagna parkeringen och sedan över Hemulån till Prästholmen via en bro.
- Se bifogade alternativ 1 och 2.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Stadsbyggnadsförvaltningen har fått planuppdrag för att påbörja detaljplanläggning av Prästholmen under 2021 och frågorna kommer att hanteras i det arbetet. Efter samrådet har riktlinjerna för Prästholmen förtydligats med att hänsyn behöver tas till befintliga bostäder i planeringen av ny anslutningsväg.

#### **S.82**

”Föreslagen plan är viktig utifrån ett långsiktigt perspektiv både vad gäller byggbar mark samt infrastruktur inom området.

**INFRASTRUKTUR:** Oavsett föreslagna lösningar gällande genomfart Mora är akilleshälen cirkulationsplatsen i Noret. Det finns sedan tidigare utredningar som beskriver smärtgränsen gällande maxbelastning av trafik som trafikplatsen kan svälja. Vid högtrafik blir det långa köer dels från Orsahället samt från Rättvik. Därför bör man se över om det är möjligt att anordna ett separat körfält parallellt med riksvägen förbi rondellen mot Orsa, liknande lösningen som vid kupolen i Borlänge.

Undertecknad har tagit del av fotomontage gällande genomfart Mora och tolkar lösningen vid gamla busstationen så att hela den frigjorda ytan blir en ny cirkulationsplats. Detta är förödande för en yta som kan användas för byggnation. Mitt förslag är att stänga av trafik från Fridhemsplan ut mot E45-an och låta trafiken ha en egen väg utan anslutande avfarter mot Fridhemsplan. Istället bör en cirkulationsplats anordnas i korsningen Oxbergsleden-E 45 vid nuvarande brandstation. Nuvarande nyanlagda busshållplatser vid Fridhemsplan kan då istället flyttas till ytor vid Jv-hållplats Mora-Strand. Detta förslag borde bli billigare än förslaget även om flytt av busshållplatser från Fridhemsplan inräknas. Förslaget innebär ett nytänkande men räddar markområdet vid f.d busstation för byggnation av bostäder eller liknande som med sin närhet till centrum är viktigt!”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

I dagsläget finns inga konkreta planer på ombyggnation av Noret rondellen men kontinuerliga diskussioner förs med Trafikverket kring hur trafiken i Mora ska flyta bättre. Trafikverkets konsulter har tagit fram modeller som påvisar att trafiken genom Mora kommer att flyta bättre i och med genomförandet av Genomfart Mora. (Aktuell information om Genomfart Mora finns på kommunens och Trafikverkets hemsida.)

Den fördjupade översiktsplanen pekar ut busstationsområdet som lämpligt för nya bostäder. På fastigheten kan bostäder, butiker eller parkeringshus eller en kombination av dessa byggas i enlighet med detaljplanen för genomfarten från 2018.

Många lösningar har studerats i genomfartsprojektet och man har valt att behålla anslutning från Fridhemsplan mot E:45. Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att det kan behövas en cirkulation vid Oxbergsledens anslutning till Malungsvägen.

### S.83

”Undertecknade har tagit del av handlingarna och vill lämna synpunkter på den föreslagna cykelleden vad gäller sträckningen Utmelandsmonumentet-Klockarhagen.

Vad gäller denna sträckning så är den planerad på helt oexploaterad mark. Mark som anses värdefull av de boende i området. På vissa delar har djurhållning bedrivits vilket har skapat en mycket gemytlig bykänsla med åkerlandskap. Vidare så återfinns inom området en mindre hamn som upprätthålls av boende inom området. Enligt kartan i den fördjupade översiktsplanen så är cykelleden planerad mitt i den åker där djurhållningen tidigare bedrivits och rakt genom en befintlig uppställningsplats för båtar. Dessutom vistas ofta vilda djur, både små och stora, i området kring föreslagen cykelled.

Boende i området trivs med att kunna se dessa djur och det är en stor risk att dessa flyttar då en cykelled även riskerar medföra motorfordon i viss utsträckning.

Vi anser att det befintliga vägnätet mellan Trastvägen och Klockarhagen är fullt tillräckligt att även hysa cyklister, detta då området är lågtrafikerat och hastigheten är låg. Detta skulle kunna utvecklas genom att låta cykelleden gå över åkermarken mellan Utmelandsmonumentet och Trastvägen. På denna sträckning är det tydligt att människor väljer att färdas då det har formats en naturlig stig över en åker.”

### Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Stråket längs stranden pekas ut och beskrivs mer ingående i kommunens gröstrukturplan. Stråket är inte avsett som gång- och cykelväg utan som en enklare stig, som ska smälta in i landskapet och beläggas med grus. Den är inte till för att snabbt kunna ta sig fram utan för att kunna passera i natur, nära stranden, t.ex. när man är ute med hunden. Den bör inte plogas eller sandas vintertid utan skidspår kan dras upp. Texten om *stråke längs stränderna* på sida 90 har utvecklats efter samrådet för att bättre beskriva detta.

Marken är i gällande detaljplan utlagd som allmän plats. Den närmare dragningen och utformningen bör utformas i dialog med de kringboende.

### S.84

”Hej..jag delar mina grannfastigheters åsikt att det inte är lämpligt med ytterligare byggnation i området. [Selbäcksvägen]”

### Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Efter samrådet har de utpekade bostäderna på Selbäcksvägen tagits bort då de överlagrar jordbruksmark och kommunen inte har några aktuella planer att bebygga det. Området kvarstår dock som möjligt för exempelvis kolonilotter.

### S.85

”Jag, [namn] och min fru [namn] med våra barn [namn], skriver detta brev för att visa vår uppskattning till det enligt oss, fantastiskt genomarbetade arbete med FRAMTIDEN.

Vi är så tacksamma för det arbete som arbetsgruppen tagit fram. Det känns tryggt att utvecklingen är så knuten till Mora och vår historia.

Jag har svårt att ordalägga vad vi känner, men för att göra detta brev kort så är ordet TACK!

Det är så mycket gott i denna utredning att vi vill inte ens försöka ranka alla dessa detaljer.

Eftersom vår kunskap beträffande alla fasetter inte finns vill vi bara uttrycka vår uppskattning till alla Er som arbetat, jag gissar många dagar med detta, vår högsta respekt.

Känner att det börjar låta som ”hemlängtan” (med all rätt - tillagt vid genomläsningen), men det är djup uppskattning för erat engagemang i vår hembygd. Vi känner många av er, men vill skicka detta tack till ALLA er som arbetat med detta. Sträck på Er, det är inte lätt att tackla detta, men Ni har gjort ett riktigt bra arbete. Det är så nära 100% man kan begära, tycker vi.

Det oftast naturliga för oss människor är ju att vi vill ha kvar det som vi känner till - ”as it is”. Men samtidigt vill vi alltid ha det som är på andra sidan - ”det gröna gräset”. Märkligt...

Det enda vi vill tillägga är , några vidareutvecklingar på frön som ni som grupp sått.

Först vill jag säga detta. jag och min fru har bott på olika platser runt jorden, och på alla dessa platser så vill folk bo på västra sidan om ”stan”. Troligen för att vi alla uppskattar att åka väster ut, mot solen, då vi är ”fria”. Kanske ngt att ta med i planeringen.

(Klockan är nu 23.45, vi fick meddelande från våra grannar om detta lite sent, men ska försöka fatta mig kort. Sorry!)

Eftersom vi har vår bostad i Morkarlby, ligger Kolonilotterna och den ev. nya bebyggelsen i vårt närområde. Jag tycker att kolonilotter är bra steg, men jag har skissat på detta i ett bredare perspektiv för många år sedan, men aldrig vågat föra det på tal. Feg...kanske, men det gläder mig att tanken finns hos er.

Har så många tankar kring hur kommunen skulle kunna göra detta till en framtida bra ”cash-cow”.

Det är så mycket som vi kan göra för alla som vill besöka Mora, Vasaloppet behöver ”sovplatser”, sommargäster behöver ...

Oj klockan är nu 23.59 måste skicka detta före 24.00 antar jag.

Hoppas att mitt fortsatta brev är ok.

Synd att vi inte visste detta tidigare.

Hur som helst vill vi bara uttrycka vår tacksamhet.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Efter samrådet har de utpekade bostäderna på Selbäcksvägen tagits bort då de överlagrar jordbruksmark och kommunen inte har några aktuella planer att bebygga det. Området kvarstår dock som möjligt för exempelvis kolonilotter.

#### **S.86**

” Ja, detta brev, och det förra, blev kanske inte som det skulle blivit.

Stressat och konstigt kanske. URSÄKTA.

Hur som helst vill vi tacka alla er som arbetat med detta.

Vi tycker att ni gjort ett fantastiskt arbete.

Vi vet hur svårt det är att uppfylla alla krav och regler tillsammans med alla önskemål.

Ni har gjort ett fantastiskt bra arbete, vi är så glada att ni för Moras ”glöd” vidare.

Vi hoppas att ni kan känna att majoriteten av Moras befolkning, bortgången som befintlig, stora TACKSAMHET.

Klart att det finns maskrosor som inte tycker som vi, men även dom är god i sallad sägs det :-)



Utveckling och anpassning idag är inte enkelt, men vi tycker att detta arbetet visar att Mora kan bli ngt bestående.

Ngn säger säkert - varför bor ni då i Skåne. Det är enkelt, vi har kvar vårt boende i Mora, och tänker ALDRIG ge upp det, men vi flyttade närmare Lunds utbildningar pga våra barn.

Vi bestämde att detta var vad vi ville ge våra barn. Trots att det var ett svårt beslut så anser vi att det var rätt för vår situation.

Hade Mora haft samma möjligheter hade vi aldrig flyttat.

Mao, utbildning är ngt som vi anser borde förstärkas i Mora. (För att var kritisk till dagen situation) Gruppen vet redan detta, vilket gör oss glada.

Låt oss sträva efter detta, det ger fler positiva effekter för kommunen. Om vår utbildning ligger i topp, vad händer då? Ja, det är inte så svårt att räkna ut.

Vad gäller högre utbildning så tror inte vi att det är ngt att sträva efter. För kostsamt, men allt före universitetsnivån, ser vi som en möjlighet för Mora att utveckla.

Vasaloppet är ju med all rätt en motor för utveckling. Det är ju inte bara idrott... Business på en ny nivå skulle jag säga, marknadsföring, digital (framtiden) utveckling (där IBM, KTH, etc är brickor)

Organisation, mediahantering, turism...listan är för lång att ta upp här.

Utnyttja detta när oljan finns. Det är framtidens business - och Mora har det redan "in the front yard". Vi måste se till att vårda alla dessa "fördelar" vi har i Mora helt gratis.

Vi måste tacka våra förfäder, men också och våra föräldrar för detta redan "dukade bord" genom att erbjuda det BÄSTA för dem.

Skulle Mora kunna utnyttja alla dessa enorma tillgångar som finns i vår "äldre generation" skulle notan bli trevligare. Det finns så många idéer som skulle ventileras, men kanske inte så här.

Vi tror att, för att anknyta till planen, kolonilotter för de "äldre" +50 vore ett bra sätt att skapa platser för de yngre (barn, barnbarn el. dagis) att komma i kontakt med naturen, jordbruket om man så vill, tillsammans med en äldre kunnig generation. Ett gratis dagis...ev kan man kanske se det så. För många barn skulle detta vara en mycket bra start.

Vi tänker på platsen i Morkarby, Selbäcksvägen. Däremot tycker vi att sälja tomter där vore en dålig investering för kommunen. Nej, gör ngt kreativt på den marken, ngt som kan generera inkomst hela året, under många år framåt, PLUS attrahera det MORA-listiska boendet mer och mer populärt och eftertraktat för nya innevånare.

Kolonilotter, ja det ger en liten summa per år till kommunen. Inte stor, men i alla fall...nej låt arrendatorn hyra ut dessa till sommar- & vinterturister. Plus att de kan sälja "Huset/kolonilotten till andra 50+-are, intresset växer. En kolonilott är en 8-9 månaders utgift. Inget pensionärer gärna tar på sig. Men får man "skapa" en uthyrningsenhet vinter som sommar, då tror jag att man lägger ner på svett och tårar för att det skall lyckas. Norge utan skidhytter...vad är det.

(Norge) Skidhytter - Behövs under Vasaloppet (God inkomst för de äldre - Positivt för alla Kommunen/Vasaloppet hyr ut pensionärerna(ägarna) sköter om "mjölkrossan"

(Boston, Falsterbo, Ystad...) Sommarhytter, godinkomst för uthyraren, positivt för alla.

Pensionärerna skulle stormtrivas med möjligheten till lite extra. Dom skulle vårda sin lot som om det vore ett barn. Företagsverksamheten gror säker i kommunen av detta.

Fler turister har ett boende, folk söker sig till denna typ av boende på andra platser, säkert också i Mora.

<p>Ett centralt hus med dusch, tvätt, kök etc, skulle göra området så attraktivt både sommar och vinter.</p> <p>Alla som inte har råd med hus kanske också vill arrendera en ”lot”, precis som i Köpenhamn, för att odla grödor. Odlingslotter, istället för tomter, vore en liten ”kassako” som många kommuner eftersträvar.</p> <p>Ystads Kommun tar in arrende på ett stort område i sydvästra delen, Sandskogen...UTAN större omkostnader. Fakturering och adm. är utgifterna, och dom är mkt små i förhållande.</p> <p>Skapa en plats för +50 att skapa småföretag med inkomst, sommar som vinter, som i Aarhus (Århus) Danmark, men det viktigaste...en plats för yngre att lära av de äldre. Trevliga lättillgänglig plats för dagis.</p> <p>Den yta som föreslagits som tomter genererar en kort inkomst för kommunen, men som arrende, vore bilden lite annorlunda.</p> <p>De som inte har råd med ”eget hus” kan arrendera ett stycke för egen odling, gör lägenhetsboendet (kommunalt) attraktivt. Se Köpenhamn.</p> <p>Lockar den kommande generationen som inte vill binda sig vid hus och lån. Dom har ett ”grönare” tänk än oss. Välutbildade söker sig hit lite lättare.</p> <p>För att inte dra ut på dessa idéer för mycket, så stoppar vi här.</p> <p>Kontentan:</p> <p>Kolonilotter - nej, men utvidga idén ytterligare - HELT RÄTT!</p> <p>Bostadstomter i anknötning till kolonilotterna i Morkarby (Selbäcksvägen), nej - kortsiktig inkomst. Se till att skapa en årlig inkomst PLUS en fantastisk möjlighet för inkomst för pensionärer samt en tillgång på sovplatser under hela året ”turist/Vasalopps- säsongen.</p> <p>STORT TACK, snälla hälsa till alla inblandade från familjen [namn]-</p>
<p><b>Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer</b></p> <p>Efter samrådet har de utpekade bostäderna på Selbäcksvägen tagits bort då de överlagrar jordbruksmark och kommunen inte har några aktuella planer att bebygga det. Området kvarstår dock som möjligt för exempelvis kolonilotter.</p>
<p><b>S.87</b></p> <p>”Vi har synpunkter <i>emot</i> gångstråk, gång/cykelbana bakom fastigheterna X och X som anges som förslag i den fördjupade översiktplan med utsikt mot 2030.</p> <p>Bedriva minimalt med vattenverksamhet i Dalälven.</p> <p>Värna om Dalälvens riksintresse som nationellt värdefullt vatten.</p> <p>Tänka på att Dalälven är skyddszon för siljansöringen.</p> <p>Värna de gamla tallar (1600-talet) som växer efter kanten på Dalälven (klassade som nyckelbiotoper).</p> <p>Inte riskera att älven tar annan sträckning om tryckbank byggs i Dalälven.</p> <p>Hellre använda våra skattepengar till andra mer prioriterade områden i kommunen.”</p>
<p><b>Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer</b></p> <p>Stråket längs stranden är inte avsett som gång- och cykelväg utan som en enklare stig, som ska smälta in i landskapet och beläggas med grus. Den är inte till för att snabbt kunna ta sig fram utan för att kunna passera i natur, nära stranden, t.ex. när man är ute med hunden. Den bör inte plogas</p>

eller sandas vintertid utan skidspår kan dras upp. Texten om *stråke längs stränderna* på sida 90 har utvecklats efter samrådet.

Marken ner mot strandkanten är i gällande detaljplan utlagd som allmän plats, NATUR.

Det finns olika sätt att utforma en passage i detta läge. Allra helst bör det ske på ett sätt som smälter in i landskapet. Ett alternativ är på brygga, likt Lillån i Orsa. En tryckbank med gångstråk bedöms inte kunna medföra att älven tar sig en ny dragning.

De äldre tallarna får inte påverkas negativt.

Siljansöringen bedöms inte påverkas negativt, särskilt inte om stråket utformas som en brygga, inte heller kan ett gångstråk medföra att älven tar sig en ny dragning.

De gröna stråken som utpekats i FÖP:en bedöms öka attraktionskraften hos Mora som boendemiljö.

#### **S.88**

”Ett grönstråk som ska värnas och/eller utvecklas har pekats ut, se sidan 215. Som delägare till fastigheten X vill jag framföra synpunkten att grönstråket utpekats mellan fritidshuset och båthuset på fastigheten där det idag finns en hävdad privatzon.

Grönstråket har pekats ut längs Siljans strand ut till Åmåsängsbadplats. Om det är tänkt att tillskapa ett gångstråk skulle detta kränka den hävdade privata hemfridszonen vid fritidshuset. Det anses att intill fritidshuset på fastigheten finns idag inget grönstråk.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Stråket justeras så att det dras väster om fritidshuset.

#### **S.89**

”Jag motsätter mig verkligen båthamn och trevåningshus på Näsudden vid Kråkberg. Det vore en naturskandal utan dess like!”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Trevåningshus föreslås inte på udden, utan snarare vid den centrumbildning som föreslås vid infarten till området från väg 70. Det är viktigt att karaktären på bebyggelsen längs stranden inte förvanskas. En av riktlinjerna för Norra Kråkberg har utvecklats så att det framgår att möjligheten att anlägga småbåtshamn måste utredas vidare i fortsatt planering. En utveckling av Norra Kråkberg kommer troligtvis föregås av ett planprogram som sedan leder fram till en eller flera detaljplaner. I planprocessen ges möjlighet för berörda att inkomma med synpunkter.

#### **S.90**

”Vi alla som bor söder och öster om ängen motsätter oss att området ska pekats ut som område möjligt för utveckling av nya bostäder. Vi vill alla att ängen lämnas som den är.

Vi anser att det är ett naturskönt område nära naturreservatet vid ån som skulle utsättas för ökat slitage om det byggs alldeles intill. Det finns också en koppling mellan gårdarna och ängen som skulle brytas av ny bebyggelse.

Infarten till området blir via den smala ängsvägen uppför den branta backen till Selbäcksvägen och vägen måste breddas på bekostnad av omgivande tomter och en fungerande jordkällare. En utfart på Selbäcksvägen måste nog anses mindre lämplig ur trafiksynpunkt.

Vidare är väl ängen mindre lämplig för bostäder då den sluttar ganska brant och mot norr.

För flera år sen kom det en undersökning om översvämning, tror det var om Trängsletdammen skulle brista, och då skulle vattnet nå långt upp på ängen, men det tar ni väl med i bedömningen.

Vi ser alla fram emot att kontaktas när ni börjar bereda planen, vänligen Kontakta [namn].”

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Efter samrådet har de utpekade bostäderna på Selbäcksvägen tagits bort då de överlagrar jordbruksmark och kommunen inte har några aktuella planer att bebygga det. Området kvarstår dock som möjligt för exempelvis kolonilotter.

Om Trängsletdammen skulle brista kommer större delen av Mora att ligga under vatten, dock inte Kristinebergskullen eller området söder om Kvarnholsvägen och detta anses så osannolikt att det inte är en parameter som beaktas i planeringen.

### **S.91**

#### ***”Cykelbanor i Mora***

Anknytning till CYKELTRAFIK, sid. 110 – 113.

Kartan på sid. 112 är för liten för att kunna användas i syfte att komma med alternativa förslag.

För detta ändamål fordras kartor med stor upplösning, som även visar omgivande ytors natur.

För att få in de cyklandes synpunkter i större utsträckning, skulle behövas att man erbjöd allmänheten storskaliga kartor, som kunde tas med på turer runt Mora.

För enkelhets skull, räcker det med två **teckenangivelser** för cykling.

1. Nuvarande cykelbanor, separerade från bil- och gångtrafik.

2. Föreslagna, prioriterade banor, klara senast tex 2019.

De intresserade cyklisterna kunde inom föreningar och andra sammanslutningar ordna med utflykter på cykel, med mål att studera banornas sträckningar och komma med förslag till alternativa leder, hitta genvägar, etc.

Det är då lätt att på en papperskarta i tillräcklig stor skala, rita in dessa förslag.

Dessa preliminära kartor drar kanske med sig för stora kostnader att trycka på papper, så mitt förslag är att göra en digital karta, som kan skrivas ut på dator i önskad storlek och aktuellt område för varje tillfälle.

Man skulle förslagsvis kunna gå till biblioteket och få sådan utskrift gjord.

Den digitala kartan kan sedan revideras i takt med att nya godkända förslag tillkommer, och i takt med utbyggnaden av nya cykelbanor.

#### ***Elbussar i Mora***

Anknytning till KOLLEKTIVTRAFIK, sid. 108 – 109.

Tiden är just nu inne att omvärdera den kollektiva busstrafiken med dieseldrivna stadsbussar.

Volvo Cars har deklarerat att sluta tillverka dieselmotorer.

Det är dags att gå över till hållbara kollektivtrafiksystem.

Sverige har faktiskt utvecklat eldrivna stadsbussar av mycket hög kvalitet.

De tillverkas i Holmsund, och Umeå är den kommun, där dessa bussar trafikerar innerstaden samt ut till flygplatsen.

Bussarna kan gå i princip dygnet runt, genom de snabbbladdningsstationer som utvecklats och finns vid vissa hållplatser. Laddningen kan gå på 5 minuter under ett bussuppehåll.

Bolaget heter Hybricon Bus System, har tidigare varit delägt av Umeå kommun, men är nu ett oberoende aktiebolag, som just nu går ut med en nyemission.

Jag äger sedan ett par år aktier och är övertygad om en bra framtid.

Min förhoppning är att Mora kommunledning kommer att engagera sig för en snabb övergång till dessa miljövänliga stadsbussar. En laddstation vore given vid Resecentrum, samt även längre bort såsom i Älvdalen och kanske i Falun.

Elbussarna är konstruerade för att vara maximalt hållbara och energieffektiva.

De är också tysta, vilket passar arbetspendlare, som kan arbeta under färden.

För information om företaget och de två busstyper som utvecklats, läs direkt på deras hemsida.”

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Den fördjupade översiktsplanen föreslår ett förbättrat gång- och cykelvägnät och sedan planen var ute på samråd har kommunen också tagit fram en separat cykelstrategi med syfte att förbättra infrastrukturen för cykel och öka andelen cyklister. Cykelstrategin ska förenkla för Mora kommun att göra rätt åtgärder och prioritera vid byggande och förändringar i cykelinfrastrukturen.

Vi håller med om att kartmaterialet i nuvarande form har begränsningar och i framtida översiktsplaner i kommunen avses digitala kartor redovisas.

Det är möjligt att lämna in medborgarförslag till kommunfullmäktige. Vi vill också passa på att tipsa om appen ”Gör Mora bättre” där man kan lämna in förbättringsförslag som kan göra Mora kommun trivsammare och tryggare.

Frågan om elbussar hanteras inte inom den fördjupade översiktsplanen men det är av stor vikt att utveckla hållbara persontransporter i kommunen. Detta kräver ett brett arbete och samverkan mellan många olika funktioner i kommun, region, stat och även näringslivet i kommunen.

### **S.92**

#### **”VÄRNA OCH UTVECKLA SMÅSTADEN**

För både Morabor och besökare är natur- och kulturmiljön två av Moras största tillgångar. Att värna och utveckla dem måste vara huvudmålet för den fördjupade översiktsplanens för tätorten.

\* Vattenläget är en fantastisk tillgång och Ångbåtskajen en fantastisk plats att värna och utveckla. Bostäder känns i detta sammanhang tveksamt, de kan byggas på annan plats, men för mycket annat är kajen en unik plats.

\* Bygg hellre igen gluggar i kärnan, så att den blir mer sammanhängande. Området kring "Rosa Huset" är en tillgång under Vasaloppsveckan, men känns annars ödsligt och bör kunna vara en tillgång även resten av året...

\* Bygg gärna bort brandgavlar, som gör gaturummet trist. Tex vid Moragatan 4 A och 17 D, samt vid Millåkersgatan 11 A. Små glömda tomter, som kan rymma små spännande bostadsprojekt i kärnan.

\* Satsa på grönskan i gaturummet. Komplettera de många vackra björkalléerna i kärnan, som på många håll glesnat betydligt med åren och anlägg gärna nya alléer. Vår generation planterar framtidens träd.”

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Bostäderna som illustrerades på Kajen i samrådet har utgått i utställningshandlingarna. Hela Kajenområdet behöver studeras närmare men detta arbete rymms inte inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

Förtätningar föreslås på olika platser i tätorten. Vid Moragatan 4 A kan det dock vara svårt eftersom det behövs infart till gården och parkeringar. På busstationstomten (Moragatan 17 D) föreslås bland annat bostäder och här finns det sedan 2017 en detaljplan som möjliggör bland annat bostäder på platsen.

Angående Strandenområdet finns det sedan 2020 ett inriktningsbeslut från Kommunstyrelsen som anger att bland annat en 7–9 skola, lokaler för kultur- och idrottsverksamheter och kontorslokaler ska placeras på Strandenområdet. (Aktuell information om Strandenområdets utveckling finns på kommunens hemsida.)

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att kommunens trädinnehav bör ses över, förslagsvis med en inventering av träden och att ett förslag till trädplan tas fram, där man bl.a. tittar på återplantering av träd. Detta beskrivs i planens genomförandedel, som har utvecklats efter samrådet, och i kommunens grönstrukturplan.

### **S.93**

”Angående Tingsnäs. Vi vill att nu gällande stadsplan för fastighet X och X skall behållas oförändrad. Vi ogillar således FÖP i fråga om dessa fastigheter och vill att de undantages från FÖP. Vi vill inte ha nå’t 4–8 våningshus på Tingsnäsudden, varken på egen eller annans mark.”

### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Efter samrådet har förslaget till fördjupad översiktsplan kommit att justerats gällande riktlinjer för högre bebyggelse och lokalisering av höga hus och de tidigare föreslagna platserna för högre bebyggelse har tagits bort. Frågan om högre bebyggelse är komplex och avsnittet *Bebyggelse* har utökats med information i frågan och kompletterats med en ny riktlinje för planering av högre bebyggelse. Även behovet av en arkitekturstrategi har beskrivits under avsnittet *arkitektur*. Efter samrådet har även genomförandedelen utvecklats och beskriver behovet av arkitekturstrategier och strategier för högre bebyggelse.

Den fördjupande översiktsplanen ersätter inte gällande stadsplan för fastighet X och X.

### **S.94**

Utpekandet av platser lämpliga för högre byggnader (4-8 våningar) bedöms ske på ett ej omsorgsfullt sätt och vara olämpliga på vissa av de utpekade platserna. I kapitlet landskap och stadsbygd, sidan 43 pekar man ut viktiga områden där landskapsbilden särskilt ska värnas. På sidan 42 skriver man ”Viktiga utblickar från områden som är av stort intresse för allmänheten ska värnas, se gröna pilar i kartan till höger. Ett exempel är utblicken från Majstångsbacken i Noret, ner mot ett grönskande Mora och Mora Kyrka och anblicken av centrum från vattnet och Saxnäs, se bilden nedan.”

Enligt den fördjupade översiktsplanen har ett område vid Saxnäs pekats ut som lämpligt för högre byggnader (4-8 våningar), sidan 172. Även vid Tingsnäs har ett område pekats ut som lämpligt för högre byggnader (4-8 våningar), sidan 173.

Dessa områden har pekats ut som särskilt viktiga där landskapsbilden ska värnas, sidan 42 - 43. Mora är en småskalig bygd som man bör värna om. Högre byggnader skulle påverka Moras siluett negativt. Det anses att högre byggnader inte borde uppföras i utkanten av tätortens utbredning det skulle skapa en missvisande stadsbild. Det anses att högre byggnader inte heller bör uppföras i förgrunden av bygden.

Byggnader med 4-8 våningar på de utpekade platserna skulle väsentligt påverka upplevelsen av det småskaliga Mora och speciellt upplevelsen av tätorten ur ett perspektiv från eller utmed Saxviken. Sammantaget bedöms det att området vid Saxnäs och Tingsnäs är olämpliga för högre byggnader. Byggnader i dessa områden bör uppföras med maximalt två våningar.

### Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Efter samrådet har förslaget till fördjupad översiktsplan kommit att justerats gällande riktlinjer för högre bebyggelse och lokalisering av höga hus och de tidigare föreslagna platserna för högre bebyggelse har tagits bort. Frågan om högre bebyggelse är komplex och avsnittet *Bebyggelse* har utökats med information i frågan och kompletterats med en ny riktlinje för planering av högre bebyggelse. Även behovet av en arkitekturstrategi har beskrivits under avsnittet *arkitektur*. Efter samrådet har även genomförandedelen utvecklats och beskriver behovet av arkitekturstrategier och strategier för högre bebyggelse. Lokalisering av eventuell högre bebyggelse i ett område måste utredas i framtida detaljplanearbeten.

Tingsnäs och Saxnäs ligger inom zonen som pekats ut som *Område där hus högre än fyra våningar inte bör medges*. Tingsnäs har tidigare, i centrumutvecklingsplanen från 2013, bedömts möjlig att exploatera med byggnader mellan två och fyra våningar. Höjder behöver utredas i samband med framtida programarbete för Tingsnäs.

### S.95

”Synpunkt: Fördjupade översiktsplanen var ganska omfattande så det var mycket att läsa, därför läst vissa delar mer noggrant och tvingats forcerat andra..

Men har i alla fall en del synpunkter/önskemål när det gäller Moras utveckling..

- \* Bevara de få äldre hus som finns kvar (de har en 'själ') väldigt många redan försvunnit.. Vad händer t.ex med EIBi huset som förfaller alltmer?
  - \* Tveksamt att bygga för nära stränderna t.ex på Sanda, låt alla människor ha tillgång till stranden o naturen (kanske ej så roligt ha picnic framför ett radhus?)
  - \* Bygg ej på parkeringsplatsen vid Kajen, vackra öppna vyn över vattnet försvinner, men visst kunde man kanske ha något trevligare där än parkeringsplatser?
  - \* Bygg försiktigt på Tingsnäs och ej för nära stranden..
  - \* Tveksamt med höga hus, passar det Mora (och turisterna)?
  - \* Försök behålla gammal genuin by-bebyggelse intakt (placera modernare hus 'för sej')
  - \* Fler cykel/gångvägar generellt, gärna längs vatten..
  - \* Ni skriver i FÖP "att det är viktigt att den som närmar sej Mora ska få ett gott första intryck" instämmer, men varför ser då t.ex flera av rondellerna så anskrämliga ut? särskilt den vid Lasarettet! (ogräs o sly)
- Ej heller så vackert bredvid Maxi o Mio i Noret..
- \* Anlägg ej industriområden för nära Färnas by!
- Vi hoppas på ett trevligt och vackert Mora i framtiden!!

### Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Vi håller med om att det är viktigt att bevara och utveckla Moras kulturmiljöer. Efter samrådet har avsnittet *kulturmiljö* utvecklats för att bättre beskriva kulturmiljöns värden och en förstudie till ett nytt kunskapsunderlag för Moras kulturmiljöer har inletts under 2021.

Efter samrådet har området som pekades ut för bostäder på Sanda tagits bort. Sanda pekas fortsatt ut som ett utvecklingsområde på grund av sitt centrala, attraktiva läge vid Siljan och potentialen att utveckla de befintliga natur- och rekreationsvärdena. Områdets förutsättningar beskrivs mer utförligt under avsnittet om Noret.

Bostäderna som illustrerades på Kajen i samrådet har utgått i utställningshandlingarna. Hela Kajenområdet behöver studeras närmare men detta arbete ryms inte inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

Tanken är inte att ny bebyggelse ska uppföras på stranden vid Tingsnäs, utan att ny bebyggelse istället placeras norr om Tingsnäsvägen där befintliga verksamheter finns idag. Bostäder, kontor och verksamheter kan med fördel blandas. Om bebyggelse uppförs söder om Tingsnäsvägen, som illustreras i skissen för området, bör dessa vara av offentlig karaktär, till exempel omklädningsrum eller byggnader för friluftslivet. Det är viktigt att strandområdet är tillgängligt för allmänheten.

Efter samrådet har förslaget till fördjupad översiktsplan kommit att justerats gällande riktlinjer för högre bebyggelse och lokalisering av höga hus och de tidigare föreslagna platserna för högre bebyggelse har tagits bort. Frågan om högre bebyggelse är komplex och avsnittet *Bebyggelse* har utökats med information i frågan och kompletterats med en ny riktlinje för planering av högre bebyggelse. Även behovet av en arkitekturstrategi har beskrivits under avsnittet *arkitektur*. Efter samrådet har även genomförandedelen utvecklats och beskriver behovet av arkitekturstrategier och strategier för högre bebyggelse. Lokalisering av eventuell högre bebyggelse i ett område måste utredas i framtida detaljplanarbeten.

Nya byggnader kan, med rätt utformning, förstärka eller åtminstone inte störa, befintlig, kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Detta måste avgöras från fall till fall och ställer stora krav på Stadsbyggnadsförvaltningen och Byggnadsnämnden. Den fördjupade översiktsplanen har efter samrådet kompletterats med text under rubriken *Kulturmiljöer i Mora* och riktlinjen *Rapporten Kulturmiljöer i Mora kommun behöver uppdateras* som beskriver behovet av inventering av Moras kulturmiljöer och bättre kunskapsunderlag för kommunen.

Efter samrådet har kommunen tagit fram en cykelstrategi med syfte att förbättra infrastrukturen för cykel och öka andelen cyklister. Cykelstrategin ska förenkla för Mora kommun att göra rätt åtgärder och prioritera vid byggande och förändringar i cykelinfrastrukturen.

Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att rondellerna bör ha en trevlig, välkomnande utformning. Mora kommun har tidigare framfört detta till Trafikverket som är ansvarig för de befintliga rondellernas skötsel.

Detaljplanen för handel med skrymmande varor norr om Färnäs antogs av Kommunfullmäktige 2017 och vann laga kraft 2018.

#### **S.96**

”Det är två saker som jag vill kommentera, det gäller den illustrerade bebyggelsen på Kajen-parkeringen som ändrar helt Moras karaktär vad gäller utblickar och öppenhet mot Saxviken. Låt den öppenhet och attraktiva plats vara fortsättningsvis fri från bebyggelse.

Den andra delen är Tingsnäs och framförallt cirkusplatsen som tål en högre exploatering än vad som illustreras. Hela "cirkusplatsen" bör läggas ut som ett framtida markområde för bebyggelse, där kan man skapa ett fantastiskt boende sjönära.

Dessa två delar borde även kompensera varandra med antal bäddar vilket medför en fortsatt positiv befolkningmängd men framförallt ett fortsatt attraktivt område kring hela Saxviken.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Bostäderna som illustrerades på Kajen i samrådet har utgått i utställningshandlingarna. Hela Kajenområdet behöver studeras närmare men detta arbete ryms inte inom arbetet med den fördjupade översiktsplanen.

Framtida planläggning av Tingsnäs kommer att föregås av ett planprogram där frågor om bland annat exploateringsgrad ska utredas. Den fördjupade översiktsplanens intention är att bostadsbebyggelsen ska lokaliseras norr om Tingsnäsvägen i enlighet med



centrumutvecklingsplanen från 2013. Om bebyggelse uppförs söder om Tingsnäs vägen, som illustreras i skissen för området, bör dessa vara av offentlig karaktär, t.ex. omklädningsrum eller byggnader för friluftslivet. Det är viktigt att strandområdet är tillgängligt för allmänheten.

#### **S.97**

”Som fastighetsägare till fastighet X har jag nyligen blivit informerad om FÖP Planförslag Mora Kommun, Kråkberg av ordf. Näsuddsväg vägförening, där jag är medlem.

Enl uppgift kan jag lämna in följande synpunkter trots att inlämningstiden officiellt gått ut.

1. Fastigheten X ägs av undertecknad. Fritidfastigheten etablerades på 50-talet av mina föräldrar. Den har kommit att användas mer och mer på senare tid.

Bygglov beviljades nyligen se DNR BYGG X och inom kort färdigställd

Tillstånd för enskild avloppsanläggning erhållen se Dnr X. Vatten från borrad brunn på fastigheten.

Intresset för att besöka och att i framtid överta fastigheten är stort från nästa generation i släkten.

Vi uppskattar det avskilda läget trots avsaknad till den omedelbara närheten till Orsasjön. Därför uppskattas INTE FÖP vad gäller begravningsplatsen.

2. Ser att begravningsplatsen gränsar omedelbart till min fastighet, innebärande ca 10 m från fritidshuset. Önskvärt att begravningsplatsens yta begränsas så att hänsyn tas till närheten till min fastighet. Önskvärt med avskiljande naturmarksyta på minsta 100m lämnas.

3. Ser att GC väg planeras på befintlig skogsbilväg. Vi behöver bilväg fram till fastigheten, likaså Nodava för slamtömning och sophämtning

4. Som närmast berörd samt boende i Stockholm (har ej tillgång till lokalmedia) önskar jag bli informerad om den fortsatta processen per mail (se avsändar mail)

5. Jag önskar utifrån punkt 1 köpa till mark av kommunen norr och öster om bef fastighet X som tröst för planerat intrång i enskildheten.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

1 och 2. Behovet av begravningsplats behöver utredas i samband med framtida program-/detaljplanarbete och det beskrivs efter samrådet i en riktlinje under avsnittet Norra Kråkberg.

Utformning av begravningsplatsen har inte studerats i detalj, det kan mycket väl vara lämpligt med en utökad buffert mot fastigheten. En begravningsplats bedöms dock inte medföra några störningar för kringboende.

3. En gång- och cykelförbindelse är illustrerad, men den kan mycket väl utföras som en gång- och cykelbana intill en väg.

4. Fastighetsägaren antecknas i sändlistan.

5. Om det är lämpligt med en utökning av tomten eller om en buffert ska anordnas söderut, får avgöras i kommande planering. En utveckling av Norra Kråkberg kommer troligtvis föregås av ett planprogram som sedan leder fram till en eller flera detaljplaner.

#### **S.98**

”Kommunen planerar att ett större område i norra Kråkberg vid Orsasjön skall exploateras för bostadsbebyggelse, båthamn samt begravningsplats. Här har man funnit fornfynd, kulturlämningar samt nyckelbiotoper.

Den planerade byggnationen innebär att allmänheten går miste om ett sällsynt intressant och vackert område för rekreation. Enligt kommunen ”möjliggöra bostäder i ett attraktivt läge vid Orsasjön”, vilket innebär att det ej blir attraktivt för allmänheten.!

U.t. föreslår att området skall upplåtas för ett grönområde alternativt Naturresevat.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Bebyggelsen längs stranden har en genuin karaktär och den är viktig att bevara. Förutom några enstaka kompletteringar bör inte mer bebyggelse tillkomma längs sjön. Däremot föreslås många nya bostäder invändigt i området. Områdets natur- och rekreationsvärden ska utredas och beaktas i planarbetet och detta har efter samrådet förtydligats i en riktlinje. En utveckling av Norra Kråkberg kommer troligtvis föregås av ett planprogram som sedan leder fram till en eller flera detaljplaner. I planprocessen ska områdets värden utredas och beaktas.

#### **S.99**

”Med min långa erfarenhet gällande detta område kan jag konstatera att det utgör ett högst unikt område med sitt geografiska läge, som utskjutande udde i Orsasjön. Den skiljer Kråkbergsbukten mot den stora delen av Orsasjön i övrigt. Här finns ett rikt fågelliv.

Mina erfarenheter i övrigt ger vid handen att detta är ett område där allmänintresset måste prioriteras före privata intressen. Under alla dessa år är min erfarenhet att hit kommer Mora bor i friluft och rekreationssyfte. Detta är inte minst viktigt för alla de som bor i hyresbostäder.

Det bör påtalas att Vensnäs udde är mycket låglänt med påtaglig översvämningsrisk. Vid riktigt höga vattenstånd har vattnet nått delar av stigar och "vägen" inom området. Det är viktigt att fauna och flora analyseras väl, liksom förekomsten av fornyfynd.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Bebyggelsen längs stranden har en genuin karaktär och den är viktig att bevara. Förutom några enstaka kompletteringar bör inte mer bebyggelse tillkomma längs sjön. Däremot föreslås många nya bostäder invändigt i området. Områdets natur- och rekreationsvärden ska utredas och beaktas i planarbetet och detta har efter samrådet förtydligats i en riktlinje. En utveckling av Norra Kråkberg kommer troligtvis föregås av ett planprogram som sedan leder fram till en eller flera detaljplaner. I planprocessen ska områdets värden utredas och beaktas.

#### **S.100**

”Ursäkta att jag är så sent ute. Den fastighet som jag och de övriga närboende menar att man ska värna är fastighet X. Fastigheten är idag klassad som jordbruksmark idag och vi anser att den bör bli så i kommande FÖP. I området finns endast gårdar som är sedan före sekelskiftet. Endast ett litet hus är uppfört 1988. Öna och Östnor är omnämmandet i materialet där de står om värdet att bevarad de gamla delarna i byarna med små stycken med jordbruksmark blandat med bebyggelsen. De vore mycket olämpligt att göra tomter på aktuell plats som även saknar väg. De skulle förstöra den sista delen av Öna som varligt bevarats i över 100 år. Jag har brukat aktuella området för bete till nötkreatur och har önskemål att kunna fortsätta bruka de. I Öna finns många obebyggda (över 10 st tomter som redan finns med i planen) tomter.”

#### **Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer**

Frågan om jordbruksmark är komplex och efter samrådet har hela avsnittet om jordbruksmark utvecklats för att bättre beskriva detta. Jordbruksmarken som redovisas i den fördjupade översiktsplanen hämtas nu från Jordbruksverkets blockdata för åren 2010–2020. Blockdatan ger en bild av utbredningen av jordbruksmark inom tätorten idag men är inte ett komplett underlag. Detta beskrivs mer ingående under avsnittet som berör jordbruksmark. Med anledning av jordbruksmarksfrågans komplexitet och dagens osäkra rättsläge har kommunen valt att ta bort de

områden på privata fastigheter, som överlagrar jordbruksmark, som i samrådet pekats ut som möjliga för utveckling av bostäder.

### **Medverkande tjänstemän**

Samrådsredogörelsen påbörjades 2017 av dåvarande projektledare/planarkitekt och planchef på Stadsbyggnadsförvaltningen och slutfördes under 2021 av en arbetsgrupp bestående av planarkitekterna Fia Jobs och Sandra Håmås, planchef Daniel Falk och stadsarkitekt Tommy Ek.

Stadsbyggnadsförvaltningen Mora Orsa

Daniel Falk  
Planchef

Sandra Håmås  
Planarkitekt

Fia Jobs  
Planarkitekt