MORA KOMMUN

Dnr: KS 2025/172
(tidigare dnr: KS 2020/6,
MK KS 2020.00333)
LAGA KRAFT 2026-09-28

Dp 292

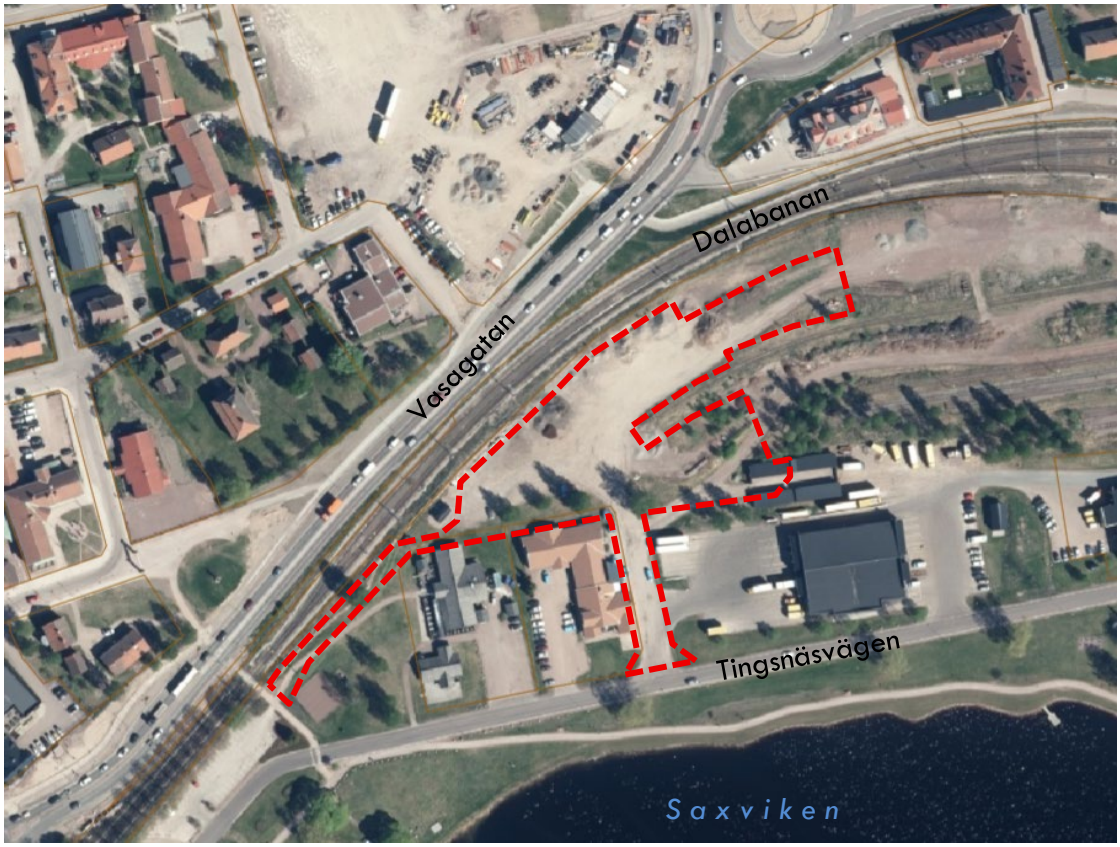
Utökat förfarande

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för

Parkering och gång- och cykelväg

söder om järnvägen, del av Stranden 2:2 i Mora kommun, Dalarnas län



Innehållsförteckning

1 Detaljplanens syfte 4
1.1 Syfte 4
2 Beskriving av detaljplanen 4
2.1 Läsanvisning 4
2.2 Sammanfattning 5
2.3 Bakgrund 5
2.4 Läge och areal 5
2.5 Markägoförhållanden 6
2.6 Förfarande 6
3 Planeringsunderlag 7
3.1 Planhandlingar 7
3.2 Övriga handlingar 7
3.3 Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan 7
4 Planeringsförutsättningar 8
4.1 Kommunala planeringsunderlag 8
4.2 Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken 10
4.3 Riksintressen 10
4.4 Miljökvalitetsnormer 13
4.5 Mellankommunala intressen 14
4.6 Geotekniska förhållanden 14
4.7 Natur och miljö 16
4.8 Kulturmiljö 17
4.9 Bebyggelsemiljö 18
4.10 Service 18
4.11 Trafik 18
4.12 Teknisk försörjning 18
4.13 Hälsa och säkerhet 20

5 Planförslag och motiv till detaljplanens regleringar.....23
5.1 Geotekniska förhållanden.....23
5.2 Natur och miljö.....23
5.3 Kultur- och bebyggelsemiljö.....26
5.4 Trafik.....29
5.5 Teknisk försörjning.....30
5.6 Hälsa och säkerhet.....32
6 Genomförandefrågor.....34
6.1 Fastighetsrättsliga frågor.....34
6.2 Huvudmannaskap och ansvarsfördelning.....35
6.3 Organisatoriska frågor.....35
6.4 Tekniska frågor.....35
6.5 Ekonomiska frågor.....36
6.6 Tidsplan.....36
6.7 Genomförandetid.....36
6.8 Prövning enligt annan lagstiftning.....37
7 Konsekvenser.....38
7.1 Riksintressen.....38
7.2 Miljökvalitetsnormer.....38
7.3 Kulturmiljö, landskapsbild och arkitektur.....39
7.4 Natur.....39
7.5 Sociala konsekvenser.....39
7.6 Hälsa och säkerhet.....39
7.7 Trafik.....39
7.8 Fastigheter och rättigheter.....40
7.9 Ställningstagande 4 kap. 33 b § plan- och bygglagen (2010:900).....40
8 Medverkande tjänstepersoner.....41

1 DETALJPLANENS SYFTE

1.1 Syfte

Syftet med detaljplaneläggningen är att möjliggöra gång- och cykelväg från Tingsnäsvägen och till den gång- och cykelport under järnvägen som det finns rätt till i detaljplanen för genomfarten (Dp 287, laga kraft år 2018). Planläggningen möjliggör gång- och cykelstråk tvärs genomfarten/E45/väg 26 och Dalabanan och därigenom förbinds den norra sidan av tätorten med Saxviken för oskyddade trafikanter och en mer promenadvänlig centrummiljö kan tillskapas.

Detaljplaneförslaget ämnar tillskapa parkeringar för besökare till planerad lek- och aktivitetsyta på Kajen och för en framtida utveckling på Tingsnäs. Det är oklart vad Stranden 51:2 kommer att användas till i framtiden men det kan bli en verksamhet som har behov av parkeringar.

2 BESKRIVING AV DETALJPLANEN

2.1 Läsanvisning

Avsnittet *Detaljplanens syfte* (1) ska kortfattat uttrycka vad detaljplanen ska möjliggöra samt vilka värden på platsen eller i omgivningen som detaljplanen ska förhålla sig till. Syftet används också för att tolka planen i efterföljande prövningar och blir därmed indirekt bindande.

Under rubriken *Beskrivning av detaljplanen* (2) finns en sammanfattande beskrivning av detaljplanens huvuddrag och de överväganden som legat till grund för detaljplanens utformning.

Kommunen ska redovisa en sammanställning av det *Planeringsunderlag* (3) som legat till grund för detaljplanen. Detta görs som en referenslista över de olika utredningar och underlag som använts i planarbetet där varje planeringsunderlag listas med namn och datum. Det ska även framgå vem som tagit fram det.

I avsnittet *Planeringsförutsättningar* (4) redogörs för platsens och omgivningarnas förutsättningar och som har haft betydelse för planens utformning och omfattning.

Under *Planförslag och motiv till detaljplanens regleringar* (5) beskrivs varför de olika regleringarna behövs i detaljplanen.

Av planbeskrivningen ska det framgå hur planen är avsedd att genomföras, vilka åtgärder som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt samt vilka konsekvenser dessa åtgärder får för fastighetsägarna och andra berörda och detta redovisas under *Genomförandefrågor* (6).

Detaljplanens *Konsekvenser* (7) ska beskrivas såsom övergripande konsekvenser, sociala konsekvenser, konsekvenser för riksintressen och angränsande kommuner m.m.

2.2 Sammanfattning

Detaljplaneförslaget syftar till att möjliggöra gång- och cykelväg från Tingsnäsvägen och till den gång- och cykelport under järnvägen som det finns rätt till i *Detaljplan för genomfart Mora*. Planen ska även möjliggöra parkeringar för besökare till planerad lek- och aktivitetsyta på Kajen och för en framtida utveckling på Tingsnäs.

Ett antal utredningar, såsom miljöteknisk markundersökning och dagvattenutredning, har genomförts för att utreda om platsen är lämplig för ändamålet.

Kommunen är huvudman för allmän plats och genomförandetiden slutar 5 år efter att detaljplanen fått laga kraft.

2.3 Bakgrund

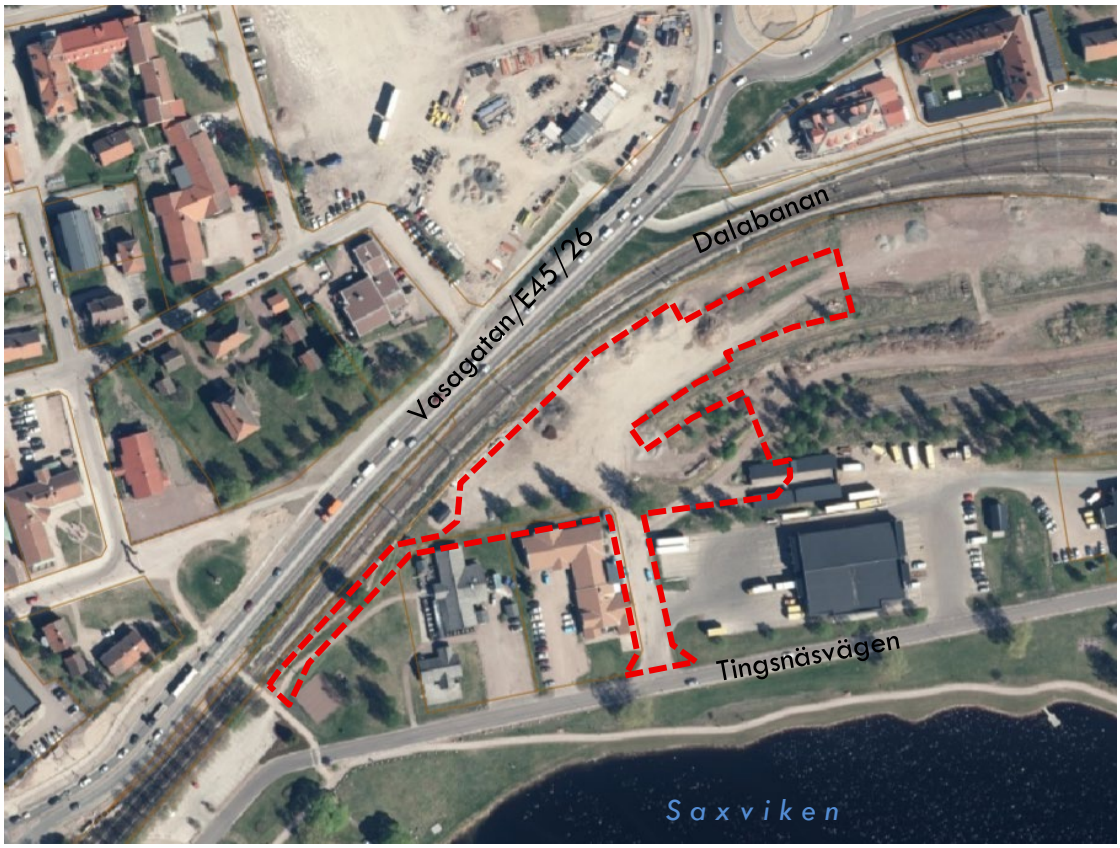
Planläggningen påbörjades inom ramen för detaljplanen för högstadieskola på Strandens skolområde och var då utsänd för samråd och granskning. De synpunkter som kom in i den tidigare planprocessen, både samråd och granskning, med beröring på aktuellt planområde, återges och kommenteras i *Granskningsutlåtande 1*. Kommunen beslutade att avsluta planprocessen för högstadieskola men det finns ändå behov av gång- och cykelväg för att förbinda gång- och cykelstråk norr om väg 26/ E45/ Vasagatan och Dalabanan via planerad gång- och cykelport under Dalabanan, med Tingsnäsvägen och Saxviken samt parkering.

Kommunstyrelsen beslutade den 8 april 2025 att planenheten skulle ta fram nya planhandlingar och fortsätta planprocessen för aktuell plats. Därför sändes detaljplanen ut för en förnyad granskning. De synpunkterna är sammanställda i *Granskningsutlåtande 2*.

Med anledning av att Trafikverket ändrade ståndpunkt och bedömde att spår 8 behövde vara kvar, ändrades detaljplanens utformning och Kommunstyrelsen beslutade den 5 maj 2026 § 80 att detaljplanen skulle sändas ut för en tredje granskning. De synpunkterna är sammanställda i *Granskningsutlåtande 3*. Kommunstyrelsen godkände den 18 augusti 2026 § 124 granskningsutlåtandet och den 31 augusti 2026 § 84 antogs detaljplanen av Kommunfullmäktige.

2.4 Läge och areal

Planområdet omfattar cirka 1,2 hektar och är beläget söder om Dalabanan och ansluter i söder mot Tingsnäsvägen. I öster avgränsar Mora bangård.



Detaljplaneområdet är markerat med röd streckad linje.

2.5 Markägoförhållanden

Mora kommun äger fastigheten Stranden 2:2.

2.6 Förfarande

Eftersom detaljplanen påbörjades med utökat förfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900), har den fortsatt i den processen.

3 PLANERINGSUNDERLAG

3.1 Planhandlingar

Underlaget finns hos kommunens planenhet och i förekommande fall även på kommunens webbplats. Planenheten, Miljöenheten och Kartenheten har upprättat handlingar. Kommunen har beställt utredningarna nedan av AFRY, förutom dagvatten- och skyfallsutredning som är utförd av FVB.

- Plankarta, 2026
- Grundkarta, Kartenheten på Miljö- och byggnadsförvaltningen Mora Orsa, 2026 (redovisas i plankartan)
- Planbeskrivning, 2026
- Fastighetsförteckning med registerkarta, Kartenheten på Miljö- och byggnadsförvaltningen Mora Orsa, 2026

3.2 Övriga handlingar

- Illustration, 2026
- Granskningsutlåtande 3, 2026
- Granskningsutlåtande 2, 2026
- Undersökning om betydande miljöpåverkan, Planenheten och Miljöenheten, 2023
- Geoteknisk utredning, ARFY, 2024
- Miljöteknisk markundersökning, AFRY, 2024
- Dagvattenutredning Stranden 2:2, FVB, 2026
- PM Kapacitetsutredning trafik, AFRY, 2024

3.3 Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan

Planenheten och Miljöenheten på Miljö- och byggnadsförvaltningen har tagit fram en undersökning om betydande miljöpåverkan vilken sändes ut för samråd i samband med plansamrådet. Länsstyrelsen delade i samrådet kommunens bedömning om att detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Kommunstyrelsen beslutade den 14 maj 2024 § 76 att planen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Innehållet framgår i kapitel 7 *Konsekvenser*.

4 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

I avsnitt 4 redogörs för de förutsättningar som platsen och omgivningarna har och som har haft betydelse för planens utformning och omfattning. I avsnitt 5 *Planförslag och motiv till detaljplanens regleringar* behandlas själva planförslaget.

4.1 Kommunala planeringsunderlag

Det finns ett antal styrdokument som kommunen tagit fram vilka kan vara viktiga för planeringen att förhålla sig till, ett urval återges nedan.

4.1.1 Hållbara Mora

Hållbara Mora är en strategi som kommunen har tagit fram för att arbeta med ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Målbilden är att Mora år 2030 ska erbjuda en genuin, aktiv, välkomnande och vacker livsmiljö med goda förutsättningar att leva, bo och verka genom hela livet.

4.1.2 Fördjupad översiktsplan för Mora tätort

Kommunen har en fördjupad översiktsplan (FÖP) som antogs och vann laga kraft år 2021. I FÖP:en pekas Tingsnäs ut som ett område för bostäder och området närmast järnvägen illustreras som parkering då det utifrån transporter av farligt gods är svårt med känsligare markanvändning nära järnvägen.

Planenheten bedömer att detaljplaneförslaget i huvudsak stämmer med den fördjupade översiktsplanen.

4.1.3 Centrumutvecklingsplan

Kommunstyrelsen antog år 2013 en centrumutvecklingsplan för centrala Mora. Planen är ett politiskt visionsdokument om hur de centrala delarna av tätorten ska utvecklas. Centrumutvecklingsplanen redovisar förutom utveckling av stadsstrukturerna på helhetsnivå även detaljerade förslag för utvecklingen av ett antal offentliga rum och platser.

Centrumutvecklingsplanen föreslår även att Tingsnäs utvecklas till en stadsdel med fokus på hållbarhet med i huvudsak bostäder men även förskola, caféer, restauranger där parkeringar och vägen in till området placeras i norr, mot järnvägen och gång- och cykelstråk och parkmiljöer förläggs i söder, mot stranden.

4.1.4 Grönstrukturplan

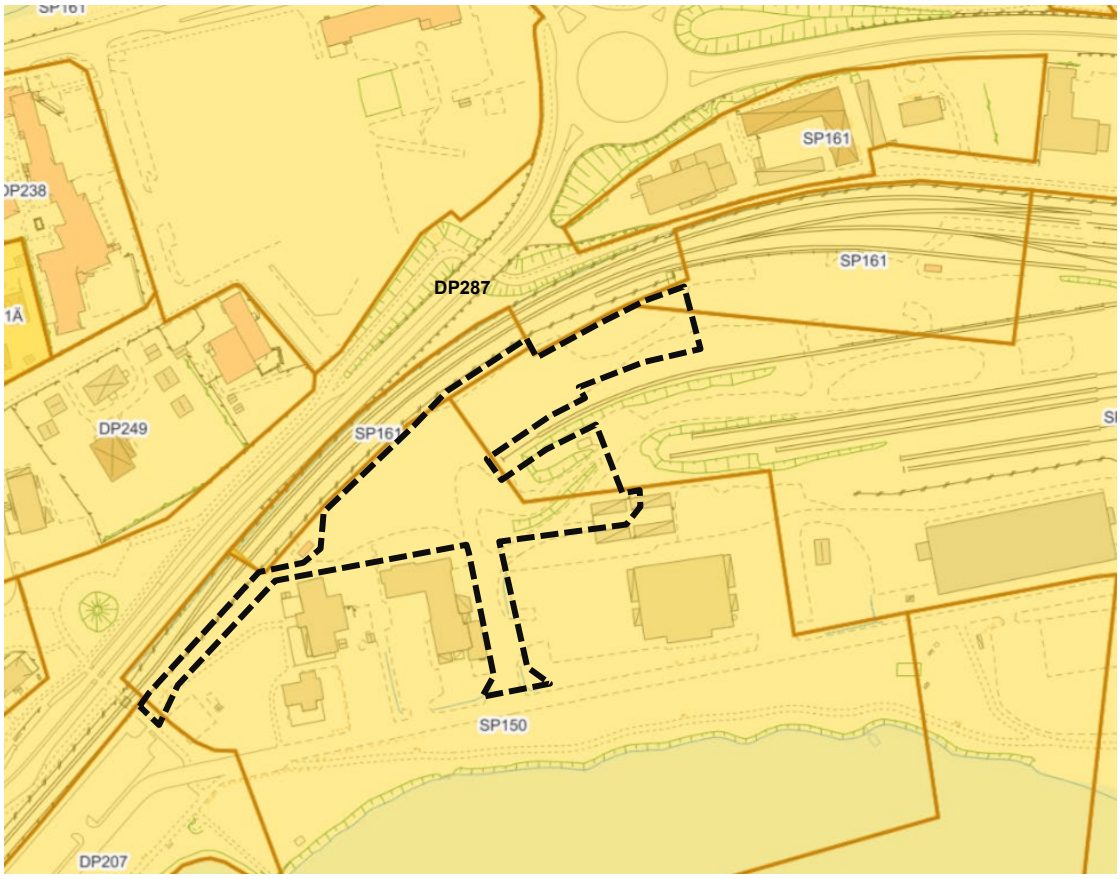
Stråken längs älvstranden och längs Saxviken utpekas som viktiga att värna och utveckla. Det finns möjlighet att förbinda dessa stråk tvärs parkeringen via gång- och cykelstråken.

4.1.5 Gällande detaljplaner

Området söder om järnvägen omfattas av detaljplanerna Sp 150, *Stadsplan för kv. Viken m.m.* vilken fastställdes den 27 oktober 1982 och anger järnvägsändamål samt park eller plantering för aktuellt område, Sp 161 *Stadsplan för kv. Jacobus och Vallen,* fastställd den 24 juli 1984, med användningen järnvägsändamål i nordost samt Sp 163 *Stadsplan för del av Dalasågsområdet* vilken fastställdes den 15 november 1985 och anger järnvägsändamål. Ingen av planerna har återstående genomförandetid.

Planen gränsar i sydväst till Dp 207 *Ändring av detaljplan för Klockgropen m.m.* som fick laga kraft den 27 september 1990, och i norr mot Dp 287, *Detaljplan för genomfart Mora*, vilken vann laga kraft den 31 oktober 2018. Denna detaljplan möjliggör gång- och cykelport under Vasagatan och järnvägen. Genomförandetiden slutar den 31 december 2027.

Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplaner att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet.



Gällande detaljplaner idag, planområdet markerat ungefärligen med svart, streckad linje.

4.2 Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Enligt 3 kap 1 § MB ska områden användas till det som de är mest lämpade till med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

Planområdet bedöms inte beröras av 3 kap 2 §, som avser stora oexploaterade områden eller vara ett sådant ekologiskt särskilt känsligt område som avses enligt 3 kap 3 § MB. Inte heller bedöms planen beröra 3 kap 4 § MB då planområdet inte används för vare sig jordbruk eller skogsbruk.

4.3 Riksintressen

Regleringen av riksintressen återfinns i 3 och 4 kap miljöbalken (1998:808) MB.

4.3.1 Naturvård

Planområdet omfattas inte av riksintresse för naturvården enligt 3 kap 6 § MB, men Siljan, som ligger nära, omfattas av riksintresset N49 Siljan-Skattungen, som anses synnerligen värdefullt ur såväl biologisk-ekologisk som fiskerimässig synpunkt. Sjöarna dominerar landskapsbilden i området. Som referensområde för studium av istidsrelikter är Siljan värdefull.



Riksintresse för naturvården omfattar Siljan och Österdalälven. Planområdet markerat ungefärligen med svart streckad linje.

4.3.2 Friluftsliv

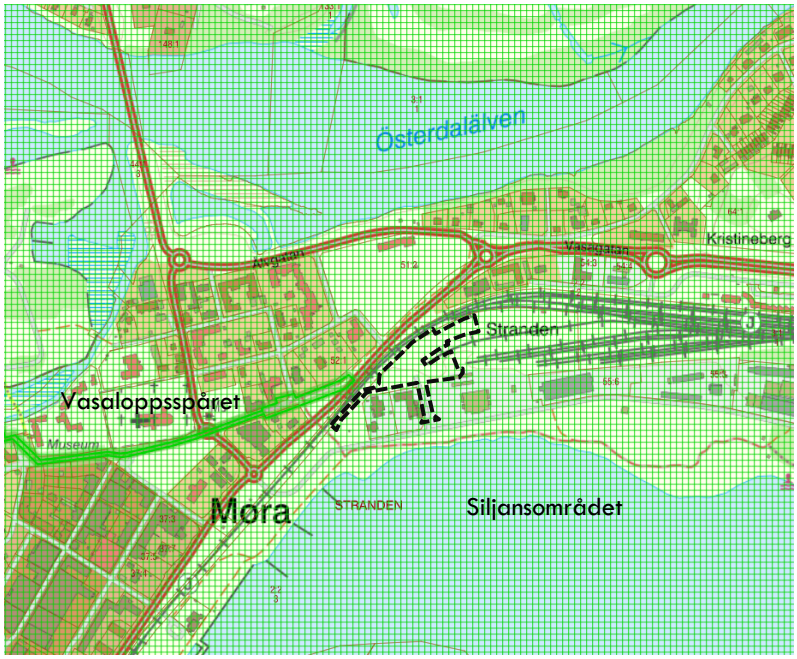
Planområdet omfattas av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap 6 § MB, **Siljansområdet**, F13, som beskrivs som ett

- Område med särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur- och/eller kulturmiljöer.

- Område med särskilt goda förutsättningar för friluftsaktiviteter och därmed berikande upplevelser.

- Område med särskilt goda förutsättningar för vattenanknutna friluftsaktiviteter och därmed berikande upplevelser.

Strax utanför planområdet finns riksintresset **Vasaloppsspåret**, F28.



Riksintresse för friluftslivet. Siljansområdet omfattar hela kartbilden. Riksintresset för Vasaloppsspåret, som ligger utanför planområdet, har en långsträckt form och återfinns på bildens vänstra sida. Planområdet markerat ungefärligen i svart.

4.3.3 Kulturmiljövård

Planområdet omfattas inte av riksintresse för kulturmiljövården men de centrala delarna av Mora har tidigare föreslagits bli riksintresse för kulturmiljövården, se mer i den fördjupade översiktsplanen för Mora tätort.

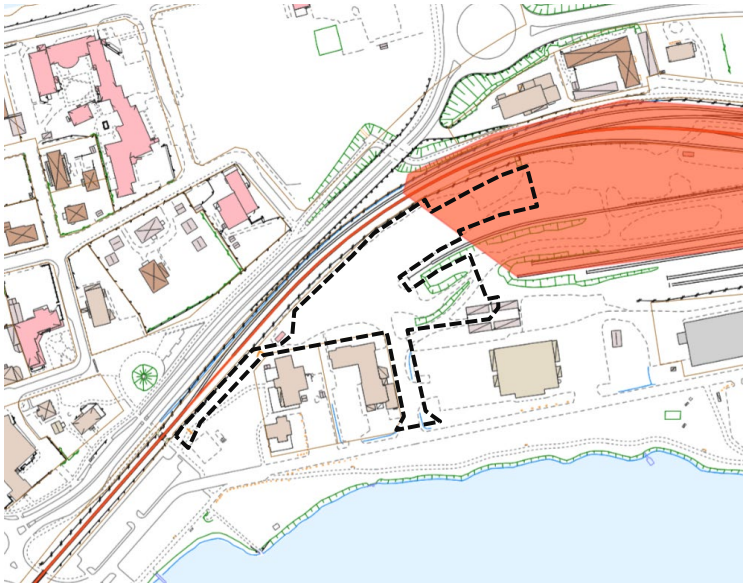
4.3.4 Trafikkommunikation

Järnvägen Dalabanan som ligger och norr om parkeringen, samt Mora bangård, omfattas av riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8 § MB. Dalabanan är utpekad enligt kriterium 2e, banor som trafikeras av godstrafik eller långväga persontransporter.

Även Mora bangård omfattas av riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8 § MB. Bangården är utpekad enligt kriterium 3c, och har en stödfunktion, *Anläggning för tjänster inom järnvägsområdet* med vilket menas ett övergripande begrepp för de platser eller

spårområden där tåg bildas (vagnar kopplas samman) eller där vissa servicefunktioner kopplade till tågtrafiken finns, oavsett om det är gods- eller resandetåg. Syftet med detta kriterium är att peka ut de anläggningar som krävs för att trafiken på de järnvägar som är av riksintresse ska kunna bedrivas och kopplas ihop med samhället i övrigt.

Vasagatan /E45/väg 26 omfattas av riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8 § MB. E45 ingår i TEN-T och i det övergripande vägnätet, är en väg som binder samman riksintressen. Den är del i ett funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter och långväga personresor tillika rekommenderad färdväg för farligt gods och väglänk som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer.



Riksintressen för kommunikation omfattar E45/väg 26, Dalabanan samt Mora bangård. Planområdet ungefärligen avgränsat i svart.

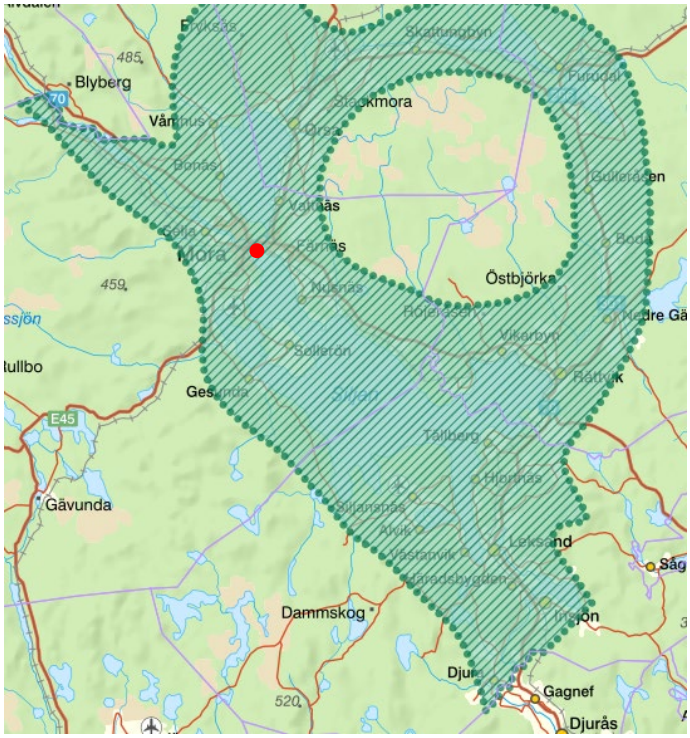
4.3.5 Totalförsvar

Centrala Mora ligger inom påverkansområde för väderradarstation, enligt 3 kap 9 § MB; *Mark- och vattenområden som har betydelse för totalförsvaret skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt motverka totalförsvarets intressen.*

4.3.6 Rörligt friluftsliv

Detaljplanen omfattas av riksintresse för det rörliga friluftslivet, Siljansområdet, enligt 4 kap 1-2 §§ MB och är angivet specifikt i författningstexten. Syftet är att skydda ett antal större områden som i ett nationellt perspektiv bedömts vara särskilt viktiga på grund av de natur- och kulturvärden som finns i områdena och därmed deras förutsättningar för turism och friluftsliv. Riksintressena ska inte ses som ett hinder mot all exploateringsverksamhet. Styrkan av de värden som riksintresset ska värna varierar inom området. Därför är det möjligt att inom områdena lokalisera bebyggelse och andra anläggningar utan att bevarandevärdena påtagligt skadas. Förutsättningen är att en lyckas finna en acceptabel lokalisering och utformning. Vid tillämpningen av bestämmelserna ska en utgå utifrån ett helhetsperspektiv på vad som är en lämplig utveckling inom hela det geografiska området. Det är konsekvenserna för de samlade natur- och kulturvärdena som bör bedömas. I det sammanhanget är påverkan på landskapsbilden viktig. Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får inte medföra att områdenas natur- och kulturvärden påtagligt skadas. Förbudet mot påtaglig skada eller övriga krav på

förbud och hänsyn gäller dock inte om åtgärden avser utveckling av befintliga tätorter, vilket bedöms vara aktuellt i föreliggande planförslag.



Riksintresse för rörligt friluftsliv omfattar Siljansområdet. Planområdet som en röd punkt i centrala Mora.

4.4 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är bestämmelser om kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt och regleras i miljöbalken. Vid planläggning och i andra ärenden enligt plan- och bygglagen ska miljökvalitetsnormer följas.

4.4.1 Luft

Den trafik som beräknas alstras med anledning av detaljplanen, se kapitel *5.5 Trafik,* kommer att vara av så begränsad omfattning att den inte bedöms medverka till att försämra luftkvalitet så att miljökvalitetsnormerna för luft riskerar att överskridas.

4.4.2 Vatten

EU:s ramdirektiv för vatten, vattendirektivet, införlivades i svensk lagstiftning år 2004 genom vattenförvaltningen. Arbetet med vattenförvaltningen utförs med hjälp av miljökvalitetsnormer. Normerna fungerar som ett juridiskt styrmedel som införts i svensk lagstiftning och beskriver vilken vattenkvalitet en vattenförekomst ska ha vid en viss tidpunkt. Alla vattenförekomster i Sverige är klassificerade enligt ekologisk och kemisk status samt har tidsfrister på när god status ska vara uppnådd.

Efter att EU-domstolen meddelade den så kallade Weserdomen har kraven skärpts. Vattenkvaliteten får inte försämras och normerna gällande kemisk samt ekologisk status ska uppnås. Det innebär att statusen för en enskild kvalitetsfaktor, som används för statusklassificering av vattenförekomsten, inte får försämras.

Vattenförekomsten Siljan har måttlig ekologisk status och uppnår ej god status. Den ekologiska statusen grundar sig på att konnektivitet i sjön bedömts som otillfredsställande

samt att bottenfauna, fisk och hydrologisk regim i sjön bedömts till måttlig. Den kemiska statusen beror på de prioriterade ämnena kvicksilver (Hg) och polybromerade difenyleter (PBDE) som överskrids. Dessa ämnen kallas för överallt överskridande ämnen och överskrids i alla Sveriges undersökta ytvattenförekomster på grund av atmosfärisk deposition (VISS, 2023a).

Siljans miljökvalitetsnorm (MKN) är god ekologisk status 2033 och god kemisk ytvattenstatus. Undantag har satts i form av mindre stränga krav och tidsfrister för kvicksilver (Hg) och polybromerade difenyleter (PBDE). Undantaget mindre stränga krav beror på att det bedöms vara tekniskt omöjligt att sänka halterna till de nivåer som motsvarar god kemisk ytvattenstatus. Undantaget tidsfrist till 2027 sätts för Siljan och skälet till detta är att det är tekniskt omöjligt på grund av kunskapsbrist.

Samtliga grundvattenförekomster inom eller i närheten av utredningsområdet har god kemisk och kvantitativ status. Lillåsen-Mora, Orsa sandsten, Våmhus och Vattnäs MKN är god kemisk grundvattenstatus samt god kvantitativ status (VISS, 2023b; 2023c; 2023d; 2023e).

En dagvattenutredning har tagits fram för planområdet. Efter exploatering av utredningsområdet får dagvattnet en högre föroreningshalt och - mängd jämfört med befintligt. För att inte äventyra recipientens möjlighet att uppnå satta miljökvalitetsnormer (MKN) måste dagvattnet renas innan vidare avledning till Siljan. Utredningen föreslår därför åtgärder för att rena samt fördröja dagvattnet i gräsytor och växtbäddar. Beräknade föroreningshalter och -mängder för framtida situation med föreslagna reningsanläggningar resulterar i att respektive ämne kommer ned till nivåer som är under befintlig situation. Det innebär en förbättring av dagvattnets kvalitet vilket är fördelaktigt för recipienten då Siljan idag har måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Utredningsområdet består även av medelhög genomsläpplighet som medför att infiltration är möjlig. Infiltration kan därav sänka avrinningen och då ge lägre föroreningsmängd till recipienten.

I detaljplanen avsätts ytor för dagvattenhantering för att dagvattnet ska kunna renas med hjälp av ovanstående metoder.

Läs mer om dagvatten i avsnittet *5.5 Teknisk försörjning*.

4.4.3 Buller

Kommuner med fler än 100 000 invånare ska kartlägga omgivningsbullret inom kommunen och ta fram strategiska bullerkartor som visar bullersituationen under det närmast föregående kalenderåret. Mora kommun har färre än 100 000 invånare.

4.5 Mellankommunala intressen

Den planerade parkeringen möjliggör att besökare från andra kommuner kan parkera nära parkmiljöerna på Kajen och badet på Tingsnäs.

4.6 Geotekniska förhållanden

En geoteknisk utredning har genomförts där även stabiliteten mot Saxviken har undersökts.

4.6.1 Jordlagerföljd

Fyllningens mäktighet varierar inom området mellan ca 0-1,8 m och består främst av sandigt grus. Under fyllningen följer ett sandlager med stor mäktighet som uppgår till minst 11 m. Sanden utgörs av olika fraktionsstorlekar från finsand till mellansand. Översta 1-2 m har en hög lagringstäthet, detta kan bero på både tjäle samt packning av fordon då området nyttjas som parkering. Under detta har lagret generellt en låg lagringstäthet för att med djupet sedan öka igen. Vid området kring planerad GC-port finns på ett djup om ca 1,5-4 m under markytan ett ca 0,1-0,4 m mäktigt lager med organiskt material. Under sanden följer sannolikt ett friktionsjordlager av morän. Djup till berg har ej bekräftats men kan enligt SGU uppgå till ca 30 m.

4.6.2 Hydrologiska förhållanden

Planområdet ligger mellan Saxviken och Österdalälven som båda ligger på nivåer om ca +162 m.ö.h. i RH 2000. Grundvattennivån har observerats på nivåer om mellan +161,8 och +162,8, vilket innebär ett djup om mellan 1,3 meter och 3,6 meter.

4.6.3 Sättningar

Sanden är mycket lös till löst lagrad och vissa sättningar kan förväntas uppstå beroende på lastsituation, grundläggningsdjup och höjdsättning av marken inom området. Sättningar i sanden kommer däremot ske momentant efter påförd last.

Ett tunt lager organiskt material har påträffats. Detta är i sig sättningskänsligt, men i och med den lilla utbredningen bedöms effekten vara försumbar.

4.6.4 Stabilitets- och erosionsförhållanden

Planområdet sluttar flackt ned mot Saxviken. Närmare strandlinjen finns lokala områden med brantare slänt, där lutningen är ca 1:3. Slänten ned till Saxviken har erosionsskydd av god kvalitet och ingen erosion bedöms pågå. Inga stabilitetsproblem anses föreligga inom det södra delarna av planområdet och inga stabilitetsberäkningar har därför utförts.

4.6.5 Grundläggning

Den planerade gång- och cykelporten under järnvägen ligger utanför detaljplanen och Trafikverket har startat upp det projektet. En gång- och cykelport skulle möjliggöra förbindelse mellan gång- och cykelvägar längs väg 26/E45/Vasagatan och parkering respektive parkmark vid Saxviken och därför har grundläggningsförutsättningarna undersökts även för denna.

Järnvägsspåren ligger på cirka +166 och grundvattennivån ligger på cirka +162, alltså cirka 4 m under befintlig marknivå. Grundläggning av GC-tunnel bedöms inte kräva några geotekniska förstärkningsåtgärder. Inga sättnings- eller stabilitetsproblem bedöms föreligga. Schakt under grundvattennivån kan förekomma under byggskedet och temporär grundvattenavsänkning kan krävas. Grundvatten ska vara avsänkt till minst 0,5 m under schaktbotten. Schakt bredvid järnvägsspår bör utföras med schaktslänter flackare än 1:2 eller 1:2,5 under grundvattennivå. Närmare spårområde kan spont krävas för att inte påverka befintlig spåranläggning. Om gång-och cykeltunnel ska grundläggas under befintlig grundvattennivå kan det krävas permanent grundvattenavsänkning.

Inga förstärkningsåtgärder torde krävas för parkering och anslutningsväg till Tingsnäs. Överbyggnad dimensioneras för materialtyp och tjälfarlighetsklass 2/3B.

4.7 Natur och miljö

Området utgörs till stor del av grus, spårområde, asfalterad väg och gräsmatta mellan bebyggelsen i öster och järnvägen. Det finns några björkar i kanterna av området.

4.7.1 Grönstruktur

I *Grönstrukturplanen* finns beskrivet hur grönområden och gröna stråk ska utvecklas och värnas. De gröna områdena består dels av större sammanhängande natur, dels av trädgårdar, parker och kyrkogårdar. Som kartan nedan visar löper ett grönt stråk längs Älvstranden, från Prästholmen, runt Broåkern till Tingsnäs/Kajen och vidare mot Utmeland. Den planerade parkeringen söder om järnvägen ger möjlighet till en sammankoppling av dessa stråk, tvärs det näs som Mora är beläget på.

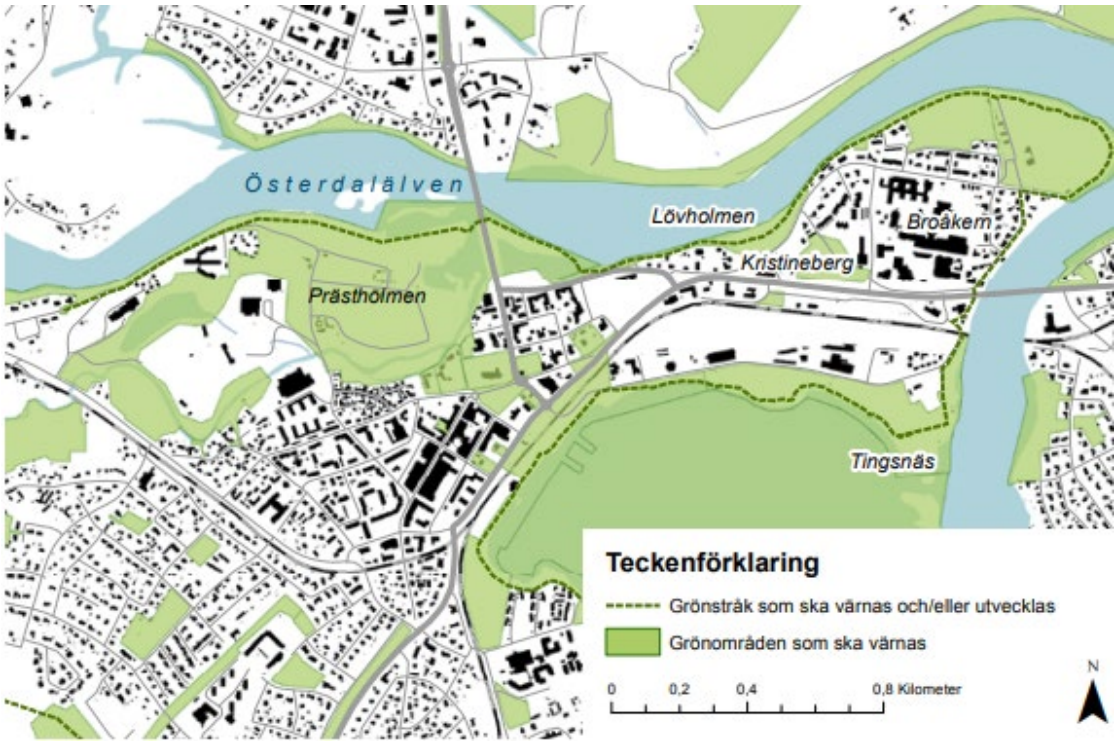


Illustration av grönstrukturplanens stråk och områden.

4.7.2 Strandskydd

Strandskyddet, vilket regleras i 7 kap 13-18 §§ miljöbalken (1998:808), syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Strandskyddet gäller 100 meter från strandkanten både upp på land och ut i vattnet, även miljön under vattnet.

Strandskyddet är idag upphävt inom planområdet eftersom det var planlagdt innan det generella strandskyddet trädde i kraft 1975. Om kommunen gör en ny detaljplan kommer strandskyddet att återinträda.

Enligt 4 kap 17 § plan- och bygglagen (2010:900), får kommunen upphäva strandskyddet för ett område i en detaljplan, om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset, läs mer under *5.2 Natur och miljö / Strandskydd.*

4.8 Kulturmiljö

4.8.1 Fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet. Om det vid anläggnings- eller byggnadsarbete görs fornlämningsfynd inom området ska arbetet avbrytas och anmälan göras till Länsstyrelsen Dalarna i enlighet med 2 kap 5 § kulturmiljölagen (1988:905).

4.8.2 Historik

Sågverk fanns på flera platser runt Saxvikens stränder under det sena 1800-talet och första halvan av 1900-talet. År 1888 uppfördes en liten ångsåg i närheten av nuvarande resecentrum, öster om planområdet. Detta skulle i huvudsak tillgodose bygdens eget behov. År 1892 kom Dalasågen, som låg nedanför bangården, på Tingsnäs.

År 1891 öppnades järnvägen mellan Mora och Vänern och järnvägsstationen invigdes samma år. Banan från Morastrand till Älvdalen öppnade år 1900. På den södra sidan av spåren fanns tidigare godsmagasin, men de är numera rivna.



Flygfoto av Oscar Bladh. Dalasågen låg nedanför järnvägen, på Tingsnäs. Foto: Mora bygdearkiv.

4.9 Bebyggelsemiljö

4.9.1 Stads- och landskapsbild

Söder om väg 26/45/Vasagatan och järnvägen ligger området Tingsnäs med badplats, parkstråk och verksamheter som åkeri och trävaruhandel. Nu aktuellt område utgörs till stor del av grusad yta, banvall och infartsväg.

Vägtrafikens huvudstråk utgör, liksom järnvägen, kraftiga barriärer genom tätorten. Strandlinjerna utgör också gränser, men har en samlande och lockande funktion och upplevs därför inte som negativa. De uppfattas dock inte som fullt tillgängliga på grund av att trafiken skär av kontakten från centrum. Planeringen behöver sträva mot att minska trafikens barriäreffekter.

Utöver biltrafiknätet finns också ett nät av stråk för fotgängare och cyklister, främst stadskärnans gågatuområde och stråk utmed vattnet, som samlar människor. Stråken från centrum, längs Moragatan och Kyrkogatan, har en otydlig koppling mot resecentrum vilket försvårar sammankopplingen av stadskärnan med angränsande områden österut.

4.10 Service

Området ligger centralt med god tillgång till offentlig och kommersiell service.

4.11 Trafik

4.11.1 Kollektivtrafik

Området ligger ca 600 meter från resecentrum varifrån bussar i lokal- och regionaltrafik samt regionaltåg och intercity-tåg utgår. Lokalbussar och regionala bussar stannar även på hållplatsen Kaplansgatan, cirka 200 meter från området.

4.11.2 Biltrafik

Den planerade parkeringen angörs från Tingsnäsvägen, som är en kommunal gata.

4.11.3 Gång- och cykeltrafik

I genomfartsprojektet har en gång- och cykelport byggts under väg E 45/väg 26/ Vasagatan vilket innebär att gång- och cykeltrafik från resecentrum och Noret kan ta sig planskilt mot centrala Mora. I detaljplanen för genomfarten lades även en rätt till gång- och cykelport under järnvägen in för att skapa förbindelse mot Kajen och Saxviken.

Området kan angöras från gång- och cykelväg längs Saxviken och i blandtrafik på Tingsnäsvägen.

4.12 Teknisk försörjning

4.12.1 Vatten och spillvatten

Planområdet ligger inom verksamhetsområdena för vatten och spillvatten.

4.12.2 Dagvatten

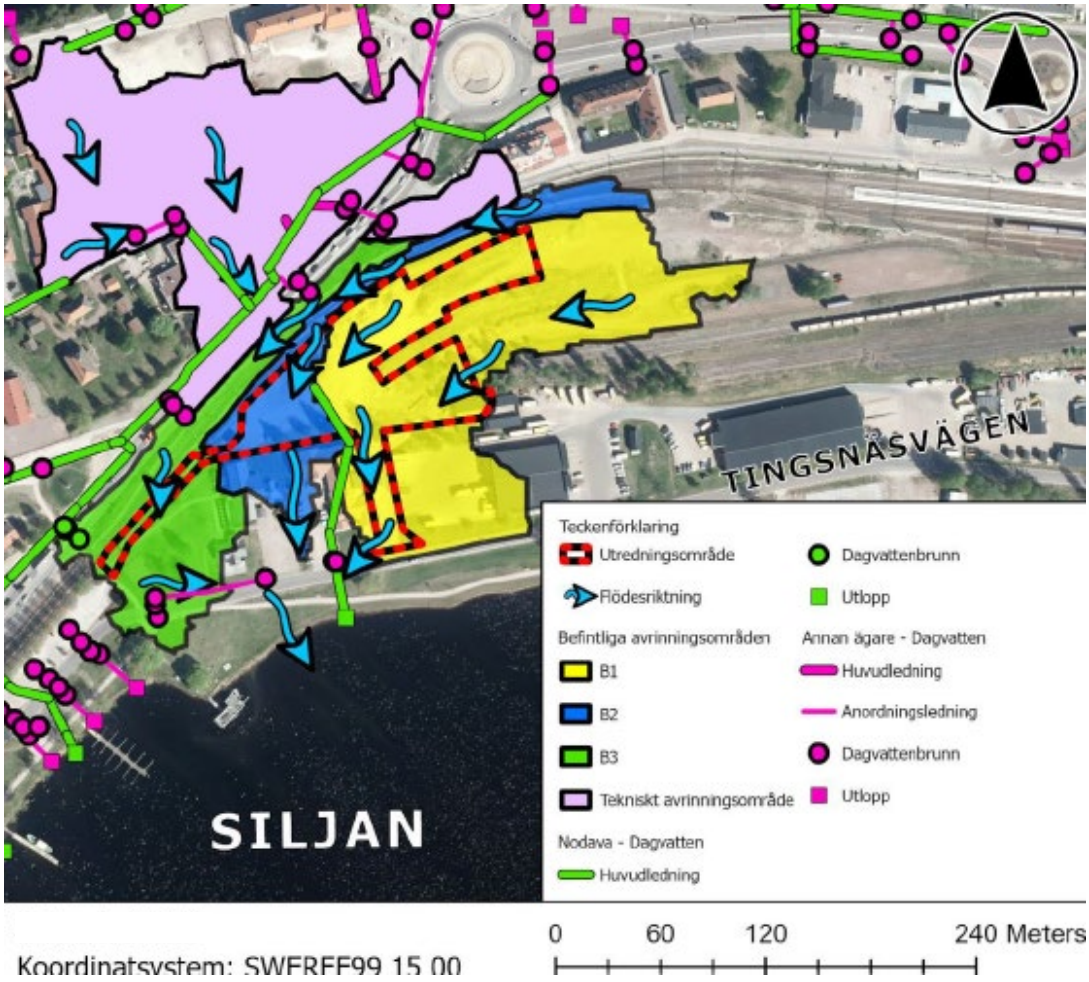
Planområdet ligger till största delen inom verksamhetsområde för dagvatten, den östra delen ligger utanför verksamhetsområde.

Planenheten har låtit en konsult ta fram en dagvattenutredning. För skyfall, se avsnitten om *Hälsa och säkerhet* 4.13.3 (befintligt läge) och 5.6.3 (planerat läge).

Utredningsområdet har medelhög genomsläpplighet och det finns därmed goda förutsättningar för infiltrationslösningar. Grundvattenytan ligger ca 2 - 3,6 meter under marknivån.

Uppströmsliggande områden avleds i begränsad omfattning in till utredningsområdet, där respektive avrinningsområde avleds ut från området. Därefter går flödesvägarna ihop mot en lågpunkt på Tingsnäsvägen innan dagvattnet avleds mot Siljan.

Befintligt dagvattenledningsnät finns inom utredningsområdet, dock finns inga dagvattenbrunnar anslutna som kan ta emot dagvattnet. Det innebär att dagvattnet avrinner ytligt från området mot söder. Den befintliga dagvattenledningen går under befintlig byggnad intill planområdet och har sitt utlopp i Siljan, och den är proppad.



Ytliga avrinningsområden, befintligt dagvattenledningsnät och tekniskt avrinningsområde uppströms utredningsområdet i befintlig situation. Karta FVB.

4.12.3 El

Ellevio äger elnätet i området. Det kan komma att finnas behov av el till parkeringen söder om järnvägen för laddning av elbilar. Kommunen har fört dialog med Ellevio och en plats för nätstation har lagt ut, **E**1.

4.13 Hälsa och säkerhet

4.13.1 Förorenad mark

Planenheten har låtit ta fram en översiktlig miljöteknisk markundersökning. Grundvatten och jord undersöktes. Undersökningens avgränsning skiljer sig något från planavgränsningen men resultaten har bedömts vara representativa även för det område som senare införts i den sydöstra delen av den planerade parkeringen.

Samtliga analyser har påvisat halter under riktvärden för mindre känslig markanvändning. Halter över riktvärden för känslig markanvändning för PAH-H har påträffats i ett jordprov (23AF009 på ett djup om 0,5–1 m) och halter över riktvärden för känslig markanvändning för PFAS-28 påträffats i ett jordprov (23AF011 på ett djup om 0–0,5 m).

Vad gäller grundvatten har halter av petroleumämnen, PAH, klorerade ämnen och PCB underskridit laboratoriets rapporteringsgräns.

Utredaren har bedömt att ingen ytterligare undersökning är nödvändig. Inga ytterligare åtgärder bedöms som nödvändiga. Inga miljö- eller hälsorisker bedöms föreligga med hänsyn till nuvarande och framtida planerade markanvändning.

Utredaren har bedömt att parkeringsområdet ska betraktas som mindre känslig markanvändning då det bl.a. är begränsade exponeringstider, dvs en kommer knappt att vistas på platsen utan endast passera över den.

Vidare arbete

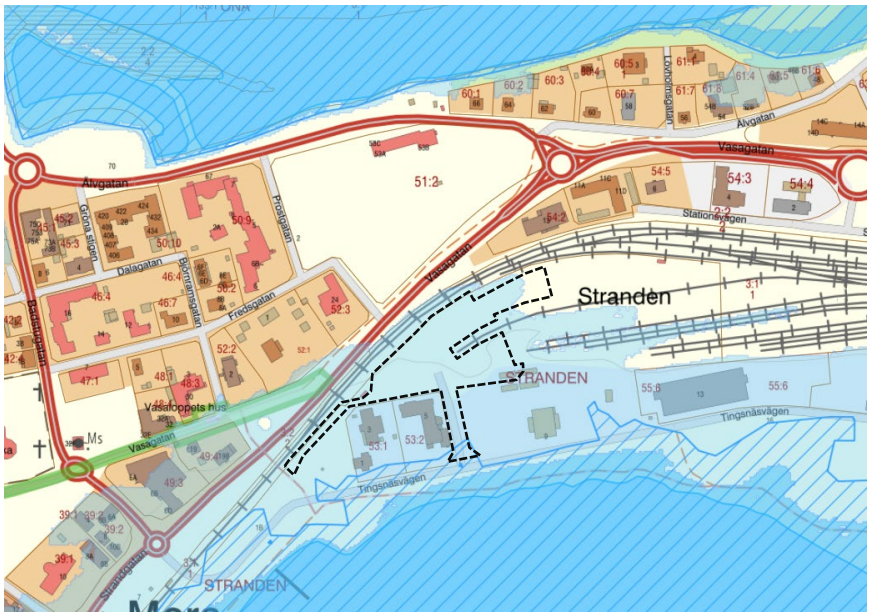
Massor som uppkommer i anslutning till dessa provpunkter i samband med planerade arbeten ska därför hanteras som schaktmassor med halter över känslig markanvändning (KM).

Schakt i förorenad jord är anmälningspliktigt enligt Förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (SFS 1998:899) 28 §. Anmälan bör lämnas in till den lokala tillsynsmyndigheten i god tid innan arbetena skall påbörjas.

Utredaren rekommenderar återanvändning av jordmassor inom området om det är möjligt. Överskottsmassor kommer troligen uppstå vilket föranleder krav på ytterligare provtagning av jordmassorna i masshanteringssyfte inför eventuell återanvändning på andra fastigheter eller transport till deponi. Då det generellt påvisats låga halter i jord skulle det kunna innebära att jordmassor kan återanvändas även inom andra områden men godkännande för detta krävs från tillsynsmyndigheten. Om det vid schaktarbeten uppstår misstanke om en annan föroreningsbild än vad som presenteras inom ramen för denna markundersökning, till exempel genom lukt- eller okulära intryck, ska kompletterande undersökning och en ny bedömning göras baserat på tillkommen information.

4.13.2 Risk för översvämning vid höga vattenstånd

Området är beläget ovanför 100-årsflöde enligt Dalälvens vattenregleringsföretag, ovan det klimatanpassade 200-årsflödet enligt Myndigheten för civilt försvar (MCF) men till största delen under högsta beräknat flöde enligt MCF. Nivån för högsta beräknat flöde är +166,4 i RH 2000.



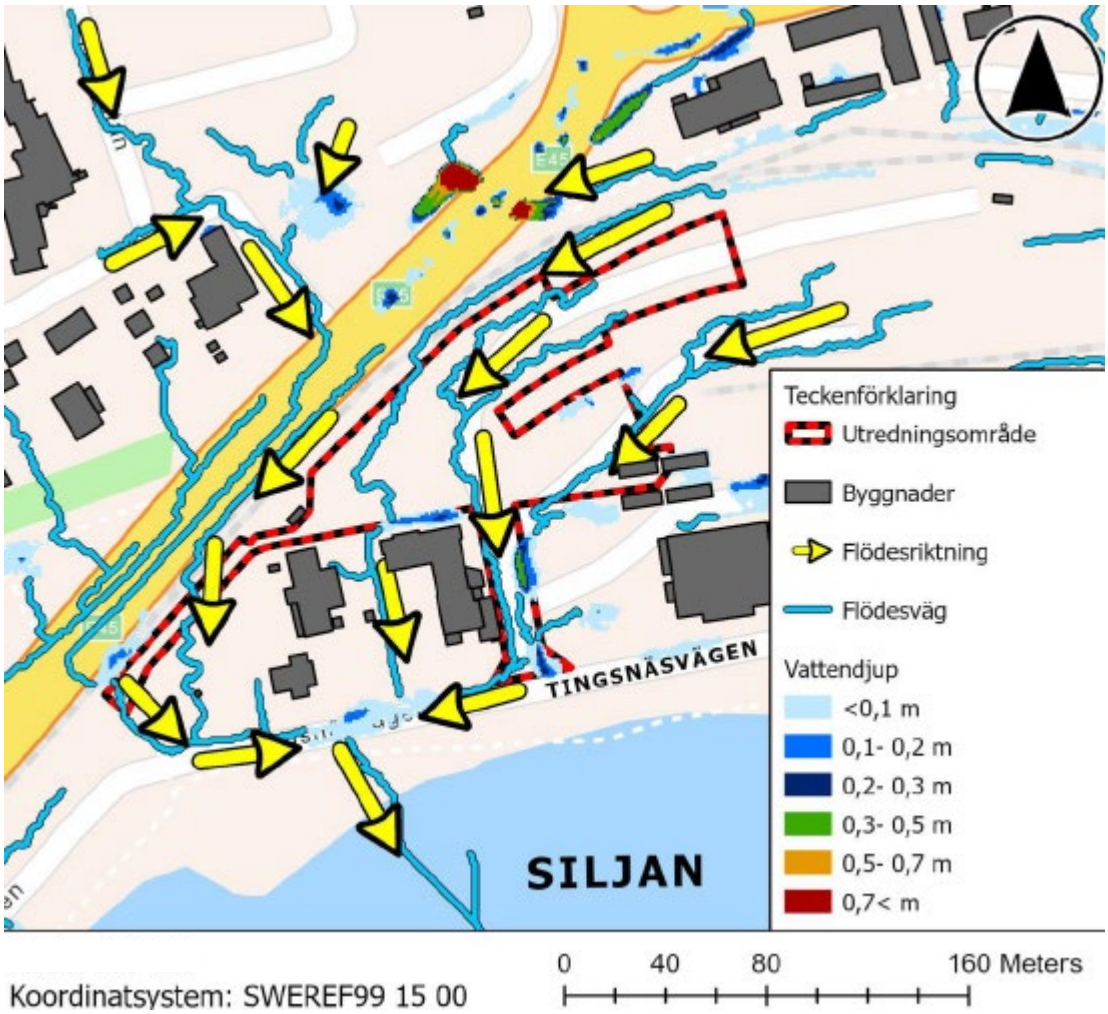
Kartan ovan visar 100-årsflöde (DVF) som blåskrafferat, klimatanpassat 200-årsflöde (MCF) i mellanblått och högsta beräknat flöde i ljust semitransparent blått.

4.13.3 Risk vid skyfall

Dagvattenutredningen hanterar även skyfall.

Ett skyfall definieras enligt SMHI som minst 50 mm på en timme eller minst 1 mm på en minut (SMHI, 2023). Ett 100-årsregn kan ge ca 55 mm nederbörd på en timme (utan klimatfaktor) och kan klassas som ett skyfall (Svenskt Vatten, 2019). Med en klimatfaktor på 1,25 blir nederbördsmängden cirka 69 mm.

Skyfallsvatten från uppströmsliggande områden avrinner mot utredningsområdet vid ett 100- årsregn. Inom och i nära anslutning till utredningsområdet finns lågpunkter med varierat vattendjup, där en av lågpunkterna är belägen nära befintlig byggnad, söder om utredningsområdet. Efter utredningsområdet avrinner skyfallsvattnet mot en lågpunkt i Tingsnäsvägen och därefter mot Siljan.



Vattendjup, flödesvägar och -riktning vid ett 100-årsregn inom samt i anslutning till utredningsområdet.
Figur: FVB

5 PLANFÖRSLAG OCH MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR

5.1 Geotekniska förhållanden

5.1.1 Grundläggning

Själva gång- och cykelporten under järnvägen ligger utanför detaljplaneområdet men i nu aktuell detaljplan finns gång- och cykelväg som ska anslutas till portens södra sida. Projektet med gc-port drivs nu separat mellan Trafikverket och kommunen.

Järnvägsspår ligger på ca +166 och grundvattennivån ligger på ca +162, alltså ca 4 m under befintlig marknivå. Om gång- och cykeltunnel ska grundläggas under befintlig grundvattennivå det kan krävas permanent grundvattenavsänkning, vilket kräver tillstånd eller anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

Inga förstärkningsåtgärder torde krävas för parkering och anslutningsväg till Tingsnäs. Överbyggnad dimensioneras för materialtyp och tjälfarlighetsklass 2/3B.

5.2 Natur och miljö

5.2.1 Strandskydd

Enligt 4 kap 17 § plan- och bygglagen (2010:900), får kommunen i en detaljplan upphäva strandskyddet för ett område, om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset.

Kommunen avser upphäva strandskyddet i den mån det berör planen och i detta fall är det användningarna $GATA_1$, PARK och GC-VÄG som berörs.



Ortofoto med område inom 100 m från strandlinjen markerat med blåskraffering och planområdet ungefärligen markerat i svart.

Skäl

Kommunen menar att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse, nämligen gång- och cykelväg med intilliggande parkmark samt infartsgata till en parkering, vilket inte går att tillgodose utanför området, enligt det femte skälet (7 kap 18 c § 5 pkt MB).

Kommunen avser tillskapa omkring 200 p-platser för att serva parkområdet på Kajen som avses utvecklas med lekplats, finpark och aktivitetsområde. Gång- och cykelvägar behöver anordnas för att binda ihop befintligt gång- och cykelvägnät och möjliggöra att den gång- och cykelport som finns med i *Detaljplan för genomfart Mora*, kan anslutas söderut på ett bra sätt. Då gång- och cykelporten redan är planlagd är läget inte möjligt att justera.

Skälet, att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte går att tillgodose utanför området (det femte skälet, 7 kap 18 c § 5 pkt MB), åberopas eftersom det behövs parkeringar för att mer långväga kommuninvånare och besökare ska kunna besöka den planerade parkanläggningen. Parkeringen kan även komma att användas för evenemang. Själva parkeringen ligger längre än 100 meter från strandlinjen men vägen planläggs som gata för att fungera som infart till parkering, bangård och intilliggande fastigheter. Eftersom bangården ligger åt öster, järnvägen i norr och väster, och enskilda handelsfastigheter och ett åkeri i söder, har inga alternativa vägar för GATA och GC-VÄG kunnat hittas och anslutningsvägen till parkeringen behöver gå rakt söderut på befintlig infart, in i strandskyddat område.

Fri passage längs stranden

Det kommer fortsatt att finnas fri passage då området längs Saxvikens strand, söder om Tingsnäsvägen kommer att fortsätta vara planlagd som park/plantering. Dessutom innebär planläggningen en ny gång- och cykelväg längs järnvägen och från Tingsnäsvägen mot gång- och cykelport under järnvägen, vilka ökar allmänhetens tillgänglighet till området.

Intresset av att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddsintresset

Området för gc-väg längs järnvägen utgörs av klippt gräsmatta och området för gata och gc-väg är idag infart till PostNord åt väster, åkeri åt öster samt godstrafik till bangården. Det bedöms saknas värden för både växt- och djurlivet och för friluftslivet.



Bilden ovan visar den yta som planeras som GATA och GC-VÄG och som ligger inom 100 m från strandlinjen, Saxviken i bakgrunden.

Kommunen menar att planläggningen med gc-väg innebär att området blir mer tillgängligt för allmänheten då det planeras som allmän plats och det ger möjlighet att skapa gång- och cykelstråk som förbinder den norra delen av centrum men även resecentrum med Kajen och Tingsnäs (se strukturskiss på s. 26). Planläggningen strider därför inte mot strandskyddets syften då det inte leder till någon skada för växt- eller djurlivet och det ger bättre tillgänglighet till stränderna för allmänheten.

Mot bakgrund av att det föreligger

- ett stort behov av att förnya parkområdet längs Kajen och
- det inte har hittats alternativa lokaliseringar för infart och gång- och cykelväg som förbindelse mot Kajen och att
- parkeringen behöver kunna angöras med gata, kombinerat med
- de låga värdena för växt- och djurlivet och för friluftslivet

menar kommunen att intresset av att bebygga området med parkering, gata och gc-väg väger tyngre än strandskyddets intressen.

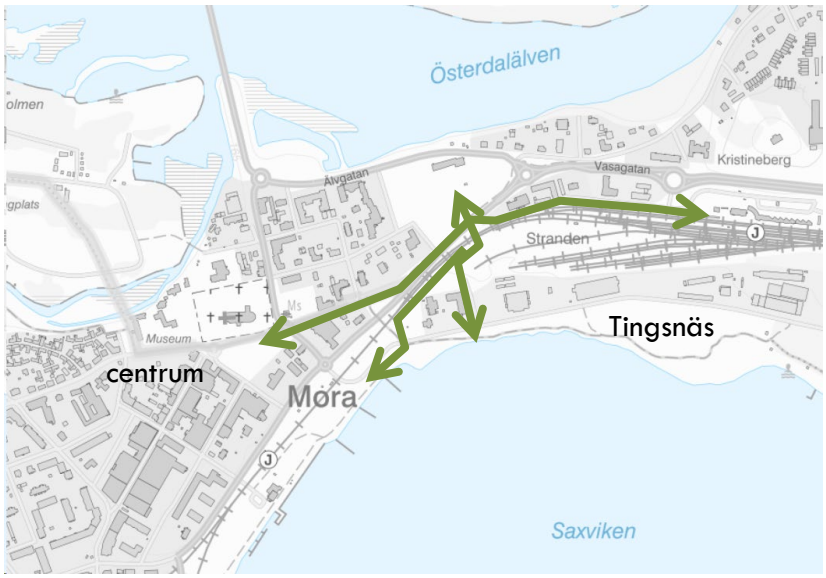
Planbestämmelsen

Upphävandet av strandskydd betecknas med **a_1**.

5.3 Kultur- och bebyggelsemiljö

5.3.1 Stads – och landskapsbild

Om en koppling tvärs väg 26/E 45 och järnvägen kan anordnas kan projektet bidra med en koppling mellan stadsmiljön och Saxvikens strand och till det kommande stadsbyggnadsprojektet Tingsnäs och avsevärt mildra barriäreffekterna från väg och järnväg. Detta kan genomföras genom att träd och annan vegetation planteras i området och genom en genomtänkt utformning av de offentliga miljöerna.



Skiss på hur området kan förbinda centrum, resecentrum och Tingsnäs och Kajen.

5.3.2 Utformning av parkering

Innan järnvägen kom till Mora i slutet av 1800-talet och innan sågverksepoken startade upp, nyttjades stränderna som ängs- eller hagmarker. En utformning av parkeringen skulle kunna baseras på kopplingen till både ängsmarken och järnvägsändamålet genom att ytor sås som äng men att en variation av olika träd, anpassade till platsens förutsättningar, planteras på de remsor som medges mellan parkeringsytorna. Detaljer skulle kunna utföras i corténstål för att dra paralleller till järnvägens räler. Träden skulle kunna vara olika arter av rönn, oxel, hagtorn, aplar, körsbär, ek m.m.

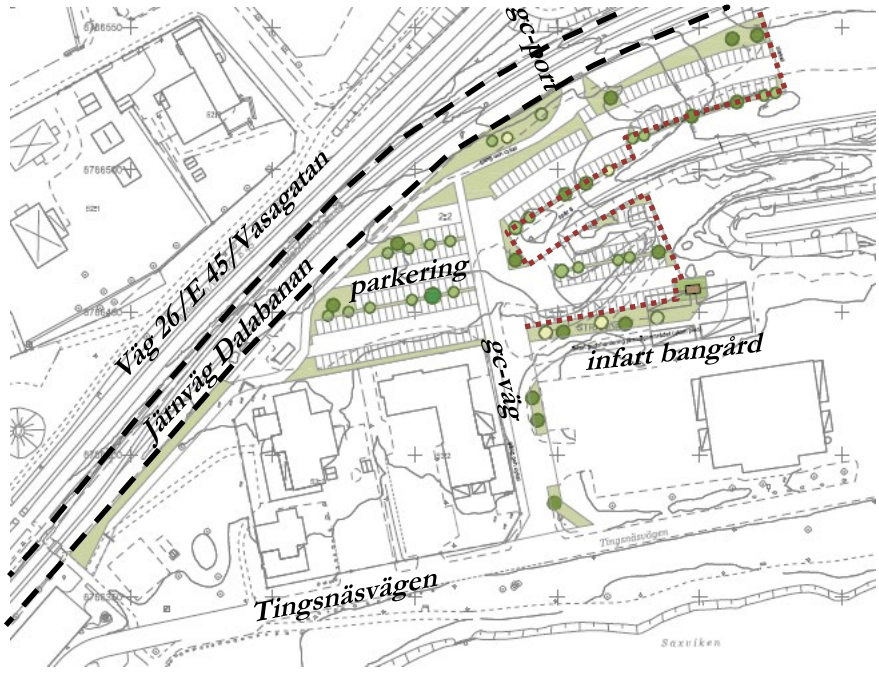
Vid val av vegetation behöver en ha i åtanke att detta är en plats som lutar svagt åt söder och kan komma att bli varm sommartid och det är positivt med träd som kan skugga parkeringen. Träd är även bra för att hantera dagvatten och därför krävs minst fem träd på varje remsa, $\mathbf{n_2}$. Genom att plantera träd på området kan det tillskapas spridningsvägar för växt- och djurlivet mellan Österdalälvens och Siljans stränder. Det kan även bli ett mer attraktivt stråk för rekreation. För att kunna följa upp att ytorna planteras och med träd av lämplig sort, dvs anpassade till tillgång på markfukt, ljusinstrålning, storlek m.m. och att de fortsätter att vara trädbevuxna har utökad marklovplikt för trädplantering och trädfällning införts på dessa ytor, $\mathbf{a_2}$. Den torra, sandiga marken kan vara attraktiv för bin och val av ängsväxter kan främja bina. Utformningen bör dock förhålla sig till en framtida utformning av Kajens och Tingsnäs parkytor (det arbetet har startats upp) och bygga vidare på den utformning som finns i centrala Mora där ett vanligt material är älvdalskvartsit och detaljer ofta är färgsatta i svart eller av cortén. Ett motiv som dykt upp i flera offentliga miljöer i Mora under senare tid, i olika form, är kurbitsen, både i gågatans dagvattenrännor och i genomfartens gång- och cykelportar. Detta skulle kunna plockas

upp vid detaljprojekteringen, för att skapa ett sammanhängande tema. Parkeringen är belägen nära både väg och järnväg och ska inte inbjuda till mer än tillfällig vistelse och det bör inte finnas sittplatser och andra vistelseytor. Utformningen ska inbjuda till att röra sig ner mot Saxvikens stränder.

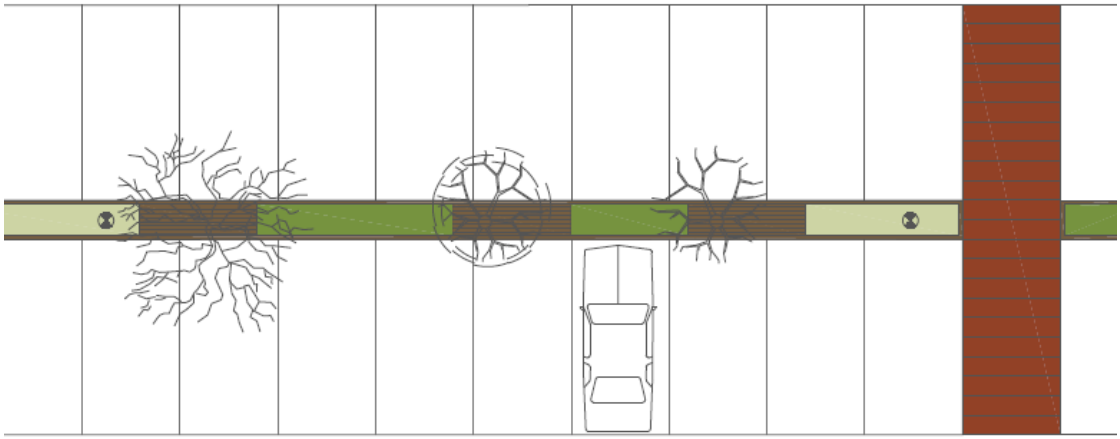
Belysningen på parkeringen bör likna den som finns längs Kajen, så att den som strövar längs Kajen upplever att det är naturligt att fortsätta på gång- och cykelvägen upp över parkeringen.

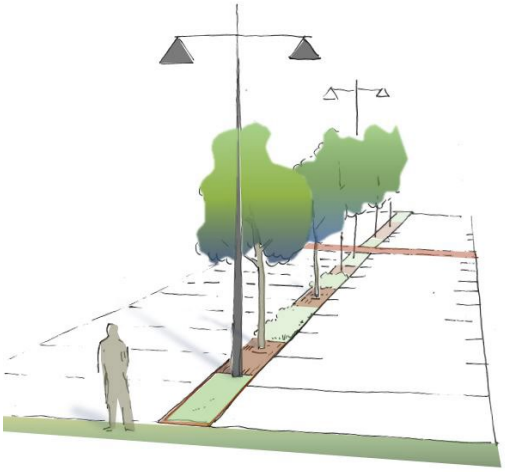
Idag finns stängsel på båda sidor om järnvägsspåren mot Morastrand (svart i kartan nedan). För att den som parkerar eller strövar över området inte ska kunna ta sig in på bangården krävs staket (rött i kartan nedan) mot bangården och mot infarten till bangården, $\mathbf{n_4}$, med en höjd om minst 1,4 m och högst 1,6 m, som ansluter mot det befintliga stängslet. Det nya stängslet eller staketet behöver ges en viss omsorg i gestaltningsarbetet då staketet kommer att bli väl synligt från omgivande vägar, parkeringen och gång- och cykelstråket. Det skulle kunna utformas med inspiration från det staket som finns i centrala Orsa intill järnvägen, där motiv med lokalförankring utsmyckar staketet. Staketets färgsättning och material bör passa ihop med parkeringens övriga utformning. Staketet kan utformas för att kunna lyftas bort i sektioner för att underlätta för de perioder som parkeringen behöver nyttjas för evenemang.

En mindre byggrätt medges på parkeringen om 10 m^2, ifall ett behov av någon typ av servicebyggnad skulle uppstå ($\mathbf{e_1}$). Servicebyggnaden får ha en nockhöjd om max 3,5 meter ($\mathbf{h_1}$). Utformningen av en sådan byggnad behöver anpassas till platsen. Totalhöjden i området är max 8 meter ($\mathbf{h_2}$), vilket gäller även master och belysningsstolpar. Det är viktigt att utrustningen är relaterad till den mänskliga skalan och till den som rör sig på platsen och därför får belysningsstolparna inte bli för höga.



Planillustration av hur parkeringen kan utformas. Befintligt stängsel i svart, streckad linje. Detaljplanekrav om nytt staket återges som punktprickad, röd linje.







Illustrationer av hur parkeringen skulle kunna utformas, med remsor mellan parkeringsskeppen där dagvatten kan hanteras, träd planteras och som kan utformas med olika markmaterial i formen av ett band. Remsorna kan vara i nivå med parkeringsytorna och de kan vara överkörningsbara om skyddande plåtar läggs ut. Till höger; foto av Kyrkogatan (gågata) i Mora, med markbeläggning av hällar i älvdalskvartsit och dagvattenränna i cortén med kurbitsdetalj, där material och/eller formspråk kan inspirera till utformningen av parkeringen. Utformningen behöver även hänga ihop med det projekt som påbörjats för en omgestaltning av Kajen-Tingsnäs. Illustration och foto: Planförfattaren.

5.4 Trafik

5.4.1 Kollektivtrafik

Idag finns busshållplats vid cirkulationen Kaplanen ca 200 meter väst om området och på resecentrum ca 600 meter öster om området. Vid resecentrum stannar samtliga bussar i linjetrafik, regionala tåg och intercity-tåg.

5.4.2 Biltrafik och parkering

Parkeringen möjliggör ca 200 platser och angörs från Tingsnäsvägen som i sin tur ansluter till väg 26/E 45/ Strandgatan vid Kaplansrondellen i väster och mot cirkulation vid Broåkern, vid Noretbron i öster.

5.4.3 Järnvägen och bangården

En del av nuvarande järnvägsområde tas i anspråk för parkeringen söder om Dalabanan, men samtliga spår sparas. Parkering medges upp till 6 m från spår 8:s spårmitt. Eftersom parkering medges närmare än 30 m från slutet av spår 8 behöver en fast stoppbock anordnas, vilket bör vara möjligt med stöd av gällande plan, S 163, med användningen Tj, område för järnvägsändamål. En ny infart till bangården planeras till söder om parkeringen. Den tänkta infarten ligger utanför nu aktuell detaljplan, söder om den planerade parkeringen och avses anordnas med stöd av gällande plan, S 150, område för järnvägsändamål, Tj.

5.4.4 Gång- och cykeltrafik

En del av planens syfte är att möjliggöra att planerad gång- och cykelport under järnvägen som det finns rätt till i *Detaljplan för genomfart Mora* kan kopplas samman med gång- och cykelstråk längs Tingsnäsvägen och mot gång- och cykelbana mellan centrum och resecentrum.

5.4.5 Kapacitetsutredning trafik

Kapaciteten i berörda korsningar har utretts för maxtimmen under eftermiddag för år 2023 och 2045. För att få fram trafikflöden för dessa år har prognos gjorts enligt Trafikverkets uppräkningstal, vilka stämmer väl överens med den historiska trafikutvecklingen längs vägarna. Trafikalstringen visar att planen förväntas alstra cirka 270 fordon per dygn, vilket motsvarar 25–30 fordon under eftermiddagens maxtimme.

Kapaciteten och belastningen i korsningarna har beräknats med hjälp av Capcal. För att djupare analysera köbildning vid bomfällning vid järnvägskorsningar i plan har mikrosimuleringsverktyget Vissim nyttjats. Eftersom utredningen gjordes då högstadieskola planerades gjordes två scenarier i scenario 1 tar sig all alstrad trafik till Prostgatan och i scenario 2 till den planerade parkeringen söder om Dalabanan. Eftersom det inte planeras högstadieskola på platsen längre, så redogörs här bara för scenario 2.

Beräkningarna visar att om parkeringen byggs blir korsningen (Kaplansrondellen) mellan E45/Rv26/Kaplansgatan/Tingsnäsvägen relativt hårt belastad vid år 2045 oavsett om exploateringen görs eller inte och den ligger över gränsvärdet på 0,8. Bomfällningen med dagens tågtrafikering har liten påverkan på kapaciteten jämfört med fördröjningarna som uppstår på grund av det stora flödet på E45/Rv26. Korsning vid E45/Rv26/Tingsnäsvägen (Broåkernrondellen) visar liknande belastningar för 2045 och ligger nära gränsvärdet på 0,8.

Slutsatsen blir därmed att exploateringens påverkan är minimal för belastningarna i korsningarna.

5.5 Teknisk försörjning

5.5.1 Vatten och spillvatten

Planområdet ligger inom verksamhetsområdena för vatten och spillvatten.

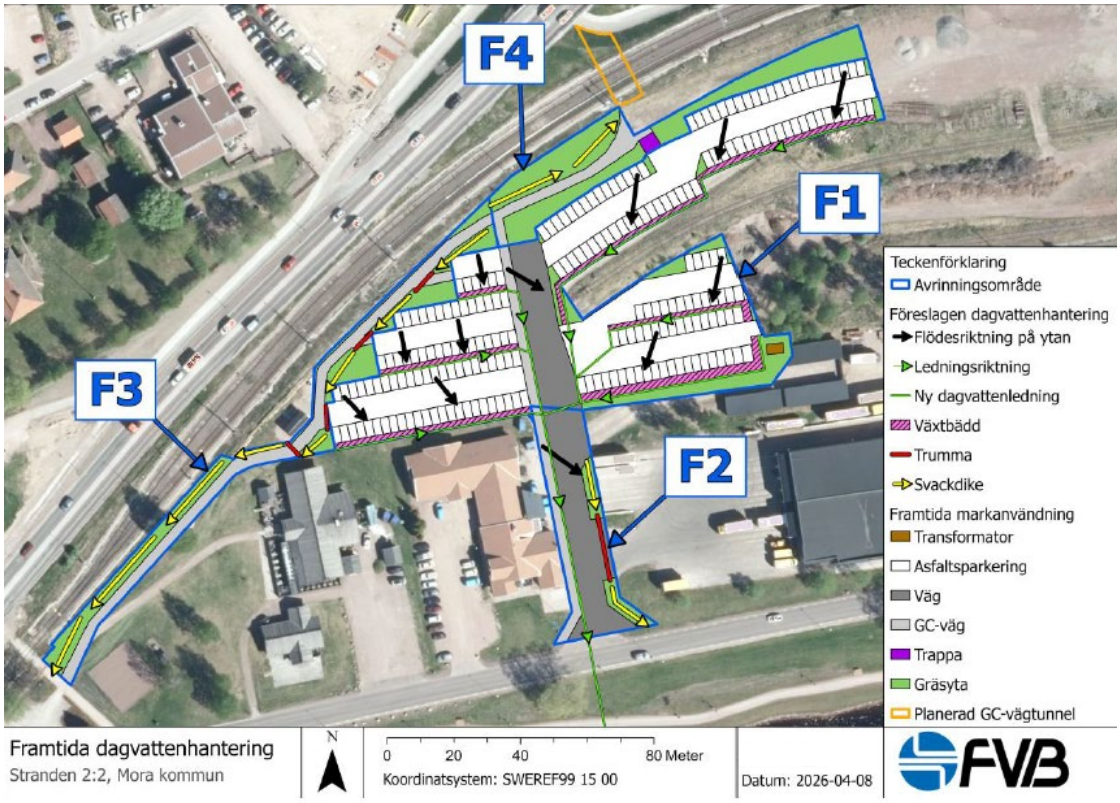
5.5.2 Dagvatten

Planområdet ligger till största delen inom verksamhetsområde för dagvatten, den östra delen av parkeringen ligger utanför verksamhetsområde. Verksamhetsområdet kommer föreslås utökas för att omfatta planområdet i sin helhet.

Planenheten har låtit en konsult ta fram en dagvattenutredning. Här har utredaren haft en utformning att utgå från, dock utan höjdsättning och utredaren har därför föreslagit en översiktlig höjdsättning. Vad gäller föroreningar, se avsnittet 4.4 *Miljökvalitetsnormer*.

Dagvattenutredningen har undersökt vad som krävs om regn med 10 mm respektive 15 mm behöver omhändertas samt fördröjas inom utredningsområdet innan vidare avledning. Detta för att utreda att tillräcklig rening uppnås. För att uppnå 10 mm omhändertagande inom utredningsområdet behövs en total fördröjningsvolym på 66 m^3 och för 15 mm behövs 100 m^3. Denna volym kan delas upp olika inom vardera antaget avrinningsområde, där möjlighet till utjämning samt tillgänglig yta finns. Utredningen konstaterar att det är möjligt.

Enligt den översiktliga miljötekniska utredningen finns förhöjda halter av PAH-H och PFAS-28 inom utredningsområdet. Där halter för riktvärden över KM påträffats, utgår utredningen från att dessa har sanerats och kan vid behov användas för hantering av dagvatten. Om mark inte saneras behöver dagvattenanläggningar anläggas täta, detta för att inte infiltration av dagvatten ska ge upphov till en ökad föroreningsspridning.



Förslag till hantering av dagvatten inom respektive avrinningsområde för framtida situation., karta FVB.

Inom avrinningsområde F1 (som utgörs av asfaltsparkering, väg och GC-väg) har växtbäddar föreslagits att anläggas inom områdets grönytor för omhändertagande av dagvatten. För vidare avledning från växtbäddarna föreslås ett nytt ledningsnät, med utlopp i Siljan.

För avrinningsområde F2-F4 har svackdiken och trummor föreslagits för fördröjning, rening och avledning av dagvatten. Där svackdike slutar för avrinningsområde F2 och F3 kan trumma anläggas under Tingsnäsvägen i söder samt GC-väg i väst och därefter ledning alternativ lågstråk för att avleda dagvattnet mot Siljan.

Avrinningsområde F4:s dagvatten föreslås avledas mot svackdiken med självfall mot planerad GC-vägtunnel. Dagvattnet som avleds till denna GC-vägtunnel kommer troligtvis behöva pumpas upp till befintligt dagvattenledningsnät, då det blir svårt att med självfall avleda dagvattnet därifrån.

I plankartan har avsatts ytor mellan parkeringsskeppen, $\mathbf{n_3}$ minst 1/3 av ytan ska vara tillgänglig för infiltration och/eller fördröjning av dagvatten. Max 2/3 av ytan får användas som parkeringsplats, dvs bilar får parkeras på max 2/3 av ytan. Mindre överkörningsbar yta för gångpassage får finnas. I kanterna av parkeringen finns $\mathbf{n_1}$, markytan ska vara tillgänglig för infiltration och/eller fördröjning av dagvatten. Parkeringsplats får inte finnas. För att säkerställa att områdena kan användas för dagvattenhantering har utökad lovplikt för åtgärd som minskar markens genomsläpplighet införts ($\mathbf{a_3}$).

De föreslagna fördröjnings- och reningsanläggningarna som tagits fram för utredningsområdet baseras på antagna framtida avrinningsområden. När fastställd utformning och höjdsättning finns för området kan det påverka antagna avrinningsområden samt föreslagen dagvattenhantering. Av denna anledning bör alla anläggningar som kan komma att hantera dagvatten inom området studeras vidare vid en detaljprojektering.

5.5.3 El

Det kan komma att finnas behov av el till parkeringen söder om järnvägen för laddning av elbilar. Dialog har förts med Ellevio om behov av el och en yta för transformator/nätstation har lagts in i plankartan, **E_1**, i det sydöstra hörnet av parkeringen. Denna får ha en nockhöjd om max 3,5 meter och dess gestaltning ska anpassas till omgivande stads- och landskapsbild, även till parkeringens kommande gestaltning.

5.6 Hälsa och säkerhet

5.6.1 Förorenad mark

De föroreningshalter som har påvisats har inte föranlett att någon planbestämmelse införts då det inte bedömts motiverat att kräva att sanering ska ske innan startbesked medges.

5.6.2 Risk för översvämning från vattendrag

Större delen av parkeringen ligger under högsta beräknat flöde men ovan 100-årsflödet och 200-årsflödet. Den lägsta delen av parkeringen ligger på ca + 164,4 m.ö.h. och kommer vid ett högsta beräknat flöde att ligga ca 2 meter under vattenytan. Den planerade gatans anslutning mot Tingsnäsvägen kommer att ligga ca 2,7 meter under vattenytan.

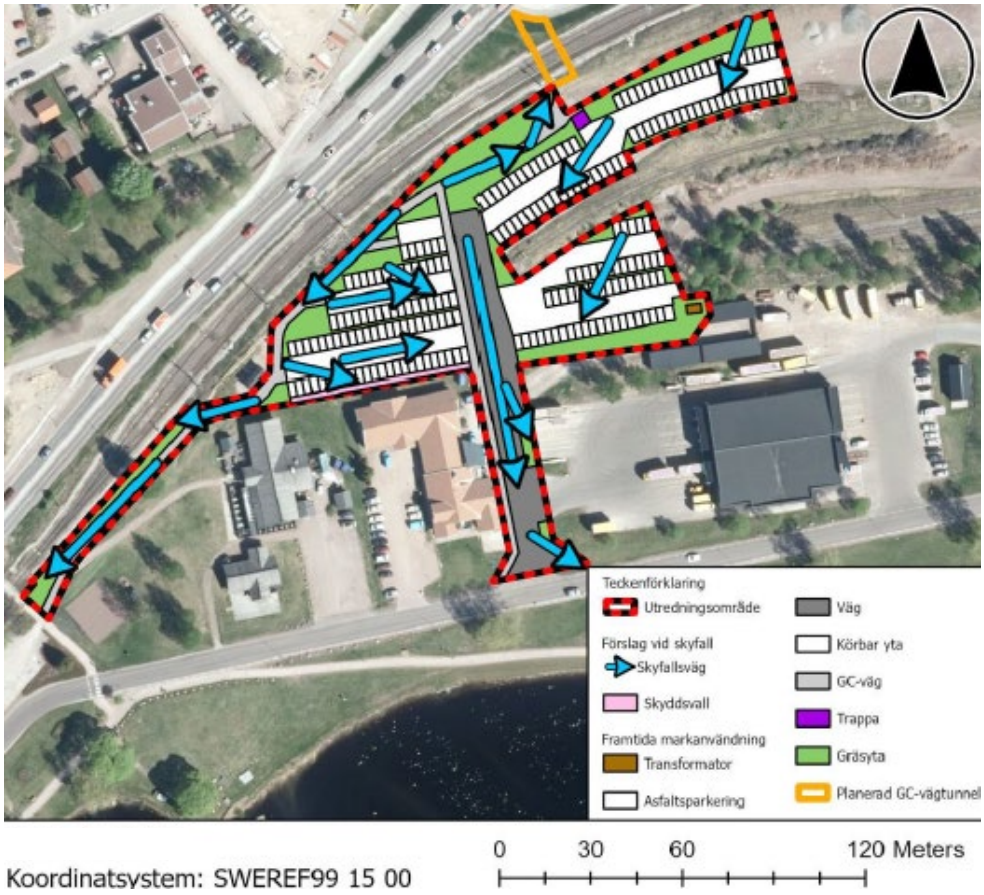
Med stöd av länsstyrelsens skrift *Översvämningar ras och skred - Riskhantering i fysisk planering - Vägledning för Dalarnas län* från år 2016 bedömer kommunen att parkering är en sådan mindre känslig markanvändning som kan fungera i ett område som är beläget under nivån för högsta beräknat flöde då det finns möjlighet att flytta bort bilar innan vattnet når upp i sådana nivåer att bilarna tar skada. Det är inte av stor vikt vid en översvämning att funktionen av parkering kan vidmakthållas.

5.6.3 Risk vid skyfall

Utredningen visar att det kan komma att ansamlas vatten vid fastigheten Stranden 53:2, söder om parkeringen och utredningen föreslår en vall intill vilken vattnet kan samlas och avledas mot sydost, längs infartsgatan. Området här får därför bestämmelsen **SKYDD$_1$**, översvämningsskydd. Hur mycket som behöver rymmas på denna yta behöver utredas i detaljprojekteringen av parkeringen när höjdsättning finns. Det bör finnas en höjdskillnad mellan den östra fastighetsgränsen till Stranden 53:2 och den planerade gc-vägen/infartsgatan så att det avledda vattnet inte rinner tillbaka västerut igen, förslagsvis genom en avfasad kantsten längs gång- och cykelvägen.

Den allra största andelen av skyfallsvattnet kan avledas över grönytorna vid Saxvikens strand innan det når Siljan.

Enligt utredningen kommer enbart det vatten som faller på gång- och cykelvägens norra del och dess slänter att rinna till gång- och cykelporten under järnvägen. GC-porten bedöms kunna användas som översvämningsyta då den inte bör påverkas av stående vattennivåer och att andra säkra vägar för att ta sig från söder till norr finns om ett skyfall inträffar. Det projekt som är uppstartat för gång- och cykelport under järnvägen får vidare utreda frågan om hur skyfallsvattnet i porten ska hanteras.



Föreslagna framtida skyfallsvägar som kan bilda underlag för en detaljprojektering. Illustration FVB

5.6.4 Räddningstjänst

Brandkårens insatstid är mindre än 10 minuter.

6 GENOMFÖRANDEFRÅGOR

6.1 Fastighetsrättsliga frågor

6.1.1 Fastighetsägare

Kommunen äger idag all mark inom planområdet.

6.1.2 Fastighetsplan

Planområdet omfattas inte av fastighetsplan.

6.1.3 Förändrad fastighetsindelning

När detaljplanen har fått laga kraft kan eventuell fastighetsbildning ske i enlighet med planen. Det bedöms inte krävas någon fastighetsbildning, men det är möjligt att stycka av parkeringen från bangårdsområdet. Lantmäteriet genomför fastighetsbildning.

6.1.4 Ansökan om lantmäteriförrättning

Ansökan om avstyckning, marköverföring genom fastighetsreglering samt bildande av ledningsrätt eller servitut inlämnas till Lantmäteriet.

6.1.5 Rättigheter

Ledningsrätt

Ledningsrätt är en servitutsliknande rättighet som kan upplåtas till förmån för antingen en juridisk person eller en fastighet. Ledningsrätt kan upplåtas för ledningar för allmänna ändamål, exempelvis data- och telekommunikationsledning samt vatten- och spillvattenledningar.

Enligt 1 § ledningsrättslagen (1977:1144) är det ledningshavaren som har rätt att ansöka om ledningsrätt. Finns ett markreservat för allmänna ledningar utlagt i plankartan är dock den som ska vara huvudman för ledningen enligt 14 kap. 18 § PBL skyldig att förvärva den nyttjanderätt eller annan särskild rätt till det utrymme som i planen har avsatts för en ledning för allmänt ändamål om fastighetsägaren begär det.

Inom detaljplaneförslaget finns **u**-områden (området ska vara tillgängligt för allmännyttiga underjordiska ledningar). U-område finns för Ellevios ledningar för starkström med ledningsrätt 2062-1075.1 till förmån för Fortum Distribution Ryssa AB.

Det finns även u-områden utlagt för vatten-, spillvatten och dagvattenledningar som tillhör Moravatten AB. Dessa omfattas delvis av ledningsrätt 2062-2370.1. VA-ledningar och dagvattenledning kan komma att flyttas över parkeringen och u-område omfattar både befintlig och planerad sträckning.

Andra rättigheter

I planområdets södra del finns carportar som är upplåtna till Postnord. Bolaget hyr lokaler av kommunen i den gränsande fastigheten Stranden 53:2. Den nya infarten till bangården kan innebära att carportarna kan behöva tas bort eller flyttas. Kommunen behöver i så fall reglera frågan med hyresgästen.

Vasaloppsföreningen Sälen – Mora har tillfällig nyttjanderätt på del av Stranden 2:2 för både sommar- och vinterarrangemangen. Detta bedöms inte påverkas av planförslaget.

6.2 Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Huvudmannen för de allmänna platserna är ansvarig för att ställa i ordning och förvalta de allmänna platserna, till exempel för att bygga ut och sköta gator. Huvudregeln i plan- och bygglagen, PBL, anger att kommunen är huvudman för de allmänna platserna i en detaljplan.

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planområdet. Fastighetsägare / exploatör har det samlade administrativa och ekonomiska ansvaret för genomförande av detaljplanen inom kvartersmark.

6.2.1 Anläggningar inom allmän plats

Kommunen är huvudman för allmän plats, vilket omfattar **GATA$_1$** infartsgatan från Tingsnäsvägen till parkeringen som planeras söder om Dalabanan. Även **GC-VÄG** är allmän plats, vilken löper från den planerade gc-porten under Dalabanan och ner till Tingsnäsvägen respektive längs Dalabanan till passage över järnvägen.

Söder om parkeringen finns en mindre yta för **SKYDD$_1$** mot översvämning, som hindrar att skyfallsvatten från parkeringen påverkar byggnad på Stranden 53:2. Kommunen är även huvudman för det område med **PARK** som finns söder om järnvägen.

6.2.2 Anläggningar inom kvartersmark

Fastighetsägaren / exploatören är ansvarig för uppförande av byggnader och anläggningar inom kvartersmark såsom nödvändiga ytor för fördröjning av dagvatten. Berörd exploatör/markägare ansvarar för att meddelande om eventuella flyttningar av underjordiska ledningar (ren-, spill-, dagvatten, tele, el m.m.) sker till berörd ledningshavare. Vid nybyggnation inom planområdet åligger det berörd exploatör/markägare att vidta eventuella skyddsåtgärder.

6.3 Organisatoriska frågor

Detaljplanen har upprättats av planenheten, Mora kommun. Lantmäterimyndigheten verkställer de fastighetsrättsliga genomförandefrågorna efter ansökan.

6.4 Tekniska frågor

6.4.1 Gator och vägar

Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar således för utbyggnad av gång- och cykelvägar och gator.

6.4.2 Infart till bangården

Den nya infarten till bangården planeras från söder. Kommunen är ansvarig för att genomföra åtgärderna.

6.4.3 Gång- och cykelport under järnvägen

I detaljplanen för genomfarten genom Mora, vilken vann laga kraft under 2018, möjliggjordes gång- och cykelport under järnvägen. Nu har ett projekt startat upp mellan kommunen och Trafikverket om genomförandet av denna. Gång- och cykelporten ligger utanför nu aktuellt planområde men föreliggande planförslag möjliggör gång- och cykelväg som förbinder porten med Tingsnäsvägen och gång- och cykelväg mot sydväst.

6.4.4 Vatten och spillvatten
Området ligger inom verksamhetsområde för vatten och spillvatten.

6.4.5 Dagvatten
Området ligger huvudsakligen inom verksamhetsområde för dagvatten. Dagvattenutredning har genomförts för att utreda under vilka förutsättningar som fastigheten kan anslutas till det allmänna dagvattennätet.

Dagvattenledning under parkeringen avses byggas om, för att ledas i infartsgatan söderut, projektet drivs av Moravatten AB, genom Nodava.

6.4.6 Ledningar
Följande ledningsägare har ledningar inom eller i anslutning till planområdet:

• Fortum Distribution Ryssa AB har ledningar och elskåp i södra delen av planerad parkering. U-område läggs ut mot planerad nätstation i öster.

• Moravatten AB (vatten, dagvatten och avlopp) har ledningar för vatten, spillvatten och dagvatten under den planerade parkeringen. Ledningarna kan i framtiden komma att få en ny sträckning och därför får både befintlig och planerad sträckning u-område.

Det kan finnas ytterligare okända ledningar som berörs av detaljplanen. Det åligger fastighetsägaren/exploatören att undersöka om ytterligare ledningar finns, innan grävning.

6.5 Ekonomiska frågor

6.5.1 Planavgift
Planavgift tas inte ut. Kostnad för upprättande av detaljplan och till de utredningar som hör till detaljplanen, tas av kommunen.

6.5.2 Kostnader
Kommunen, tillika exploatören, ansvarar för kostnader för anläggande av allmän plats och förrättningskostnader, stämpelskatt och anslutningsavgifter, avgift för bygglov, marklov samt andra tillstånd och dispenser och kostnader för drift och underhåll för den allmänna platsmarken.

6.6 Tidsplan
Detaljplanen sändes ut för samråd hösten 2023 och ställdes ut för granskning maj-juni 2024. Den andra granskningen genomfördes våren 2025 och den tredje granskningen genomfördes våren/sommaren 2026. Planen bör kunna antas hösten 2026.

6.7 Genomförandetid
Genomförandetiden anger den tidsrymd inom vilken en detaljplan är tänkt att genomföras.

Under genomförandetiden har fastighetsägarna en garanterad rätt att bygga i enlighet med detaljplanen och planen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla, men kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning för till exempel förlorad byggrätt.

Genomförandetiden är 5 år från den dag då detaljplanen får laga kraft. En kortare genomförandetid har valts för att inte försvåra en utveckling av Tingsnäs.

6.8 Prövning enligt annan lagstiftning

6.8.1 Miljöbalken 11 kap

I den redan antagna detaljplanen för genomfarten finns möjlighet till gång- och cykelport under järnvägen och det projektet är nu uppstartat i samarbete mellan kommunen och Trafikverket. Den nu föreliggande detaljplanen medger gång- och cykelväg som ansluter till den planerade porten. Grundläggningen av porten kan komma att beröra grundvattennivå och i så fall kan det krävas anmälan eller tillstånd enligt 11 kap miljöbalken.

Då gång- och cykelport under järnvägen är prövad i detaljplanen för genomfarten får frågan drivas i det projekt för gång- och cykelport som är uppstartat mellan kommunen och Trafikverket. Frågan ligger utanför detaljplanens område.

7 KONSEKVENSER

7.1 Riksintressen

Riksintresse för naturvård Siljan- Skattungen ligger strax utanför planområdet. Området anses synnerligen värdefullt ur såväl biologisk-ekologisk som fiskerimässig synpunkt men detaljplanens genomförande bedöms inte påverka riksintresset, t.ex. kommer det dagvatten som alstras inom planområdet att bli mindre förorenat än i nuläget under förutsättning att det renas enligt det förslag som finns.

Riksintresse för friluftsliv Siljansområdet omfattar stora områden kring Siljansbygden och nu aktuellt område är centralt beläget och bedöms sakna värden för friluftslivet. Detaljplanens genomförande bedöms inte påverka riksintresset.

Riksintresse för friluftsliv Vasaloppsspåret omfattar i första hand bansträckningen. Detaljplanen bedöms inte påverka riksintresset negativt.

Riksintresse för trafikkommunikation omfattar väg 26/E45/Vasagatan norr om planområdet. Kapacitetsanalysen för trafik som gjorts visar att det blir en marginell påverkan på framkomligheten på vägen med anledning av exploateringen och riksintresset bedöms inte påverkas.

Även Mora bangård omfattas av riksintresse för kommunikation. Utformningen av parkeringen söder om järnvägen har skett i samråd med Trafikverket. Riksintresset på bangården bedöms inte påverkas negativt.

Detaljplanen ligger inom påverkansområdet för väderradarstationen men bedöms inte påverka detta.

Detaljplanen ligger inom riksintresse enligt 4 kap 1-2 §§ MB, rörligt friluftsliv, som infördes för att skydda ett antal större områden som i ett nationellt perspektiv bedömts vara särskilt viktiga på grund av de natur- och kulturvärden som finns i områdena och därmed deras förutsättningar för turism och friluftsliv. Det bör vara möjligt att inom områdena lokalisera bebyggelse och andra anläggningar utan att bevarandevärdena påtagligt skadas. Förutsättningen är att en lyckas finna en acceptabel lokalisering och utformning. Vid tillämpningen av bestämmelserna ska en utgå utifrån ett helhetsperspektiv på vad som är en lämplig utveckling inom hela det geografiska området. Det är konsekvenserna för de samlade natur- och kulturvärdena som bör bedömas. I det sammanhanget är påverkan på landskapsbilden viktig.

Förbudet mot påtaglig skada gäller dock inte om åtgärden avser utveckling av befintliga tätorter, vilket är aktuellt i föreliggande planförslag. Det är dock viktigt att exploateringen ges en utformning som stämmer i skala med Mora tätort i stort och bildar ett nytt tillskott i stadsmiljön som harmonierar med omgivningen.

7.2 Miljökvalitetsnormer

Nu aktuellt planförslag bedöms inte äventyra möjligheterna att klara miljökvalitetsnormerna för luft i framtiden då planförslaget inte beräknas alstra någon större mängd trafik, se avsnitt *5.4.5 Kapacitetsutredning trafik*.

Vattenkvalitet i Österdalälven och Siljan bedöms inte försämras med anledning av plangenomförandet då det införs ytor för infiltration/fördröjning av dagvatten inom planområdet, vilket innebär att mindre mängd föroreningar tillförs vattenförekomsterna.

Miljökvalitetsnormerna för buller avser kommuner med fler än 100 000 invånare.

7.3 Kulturmiljö, landskapsbild och arkitektur

Med rätt utformning kan parkeringen söder om järnvägen, tillsammans med den gång- och cykelport under järnvägen som planeras och tillsammans med omgestaltning av Kajen och Tingsnäs, bidra till en sammanlänkning av gröna stråk i tätorten och att det blir mer attraktivt att röra sig i tätortens parker och gångstråk. Genom att bebygga platsen kan det bildas ett nytt tillskott i stadsbilden som binder samman de olika stadsdelarna och gör det attraktivare och tryggare att ta sig mellan exempelvis centrum och resecentrum.

7.4 Natur

Idag finns det få biologiska eller ekologiska värden på det område som planeras och omdaningen ger möjlighet att anordna gröna stråk för att bilda gröna spridningskorridorer och binda ihop Österdalälvens strand och Tingsnäs/Saxviken.

Planområdet har varit detaljplanerade sedan lång tid tillbaka och det råder inte strandskydd. Om kommunen upprättar ny detaljplan återinträder strandskyddet. Det bedöms inte finnas värden för växt- eller djurlivet eller för friluftslivet då planområdet idag till största delen utgörs av grusplan och asfalt varför detaljplaneförslaget inte bedöms medför negativa konsekvenser för strandskyddets syften.

7.5 Sociala konsekvenser

7.5.1 Trygghet

Parkering söder om Dalabanan men framför allt bygget av gång- och cykelport och gångstråk som förbinder skolområdet och centrum med Kajen och Tingsnäs samt det projekt som pågår med utvecklingen av parkmiljöerna på Kajen, kan göra att området blir mer befolkat och upplevs som tryggare.

7.6 Hälsa och säkerhet

Den miljötekniska markundersökningen konstaterade att utifrån föroreningssituationen, bedöms inga miljö- eller hälsorisker föreligga med hänsyn till nuvarande och framtida planerade markanvändning.

Den planerade parkeringen möjliggör att även den som bor på lite längre avstånd från Mora tätort kan ta bilen och använda den lekpark och aktivitetsområden som planeras på Kajen, vilket kan ge positiva effekter för hälsan.

7.7 Trafik

Kapacitetsanalysen för trafik visar att konsekvenserna för det statliga vägnätet blir försumbara.

7.8 Fastigheter och rättigheter

Det är endast kommunens fastighet Stranden 2:2 som berörs av konsekvenser med anledning av detaljplanens genomförande. Gällande nyttjanderätt för Vasaloppsföreningen bedöms inte påverkas.

7.9 Ställningstagande 4 kap. 33 b § plan- och bygglagen (2010:900)

En undersökning om betydande miljöpåverkan har tagits fram och den var utsänd för samråd samtidigt som detaljplanen. Länsstyrelsen delade kommunens bedömning att detaljplanen inte kunde antas medföra betydande miljöpåverkan.

Genomförande av detaljplanen bedöms inte ge någon påtaglig påverkan på riksintresse för friluftsliv, Siljansområdet, enligt 3 kap 6 § Miljöbalken (MB) eller riksintresse för Siljansområdet enligt 4 kap 2 § MB då det rör sig om utveckling av en befintlig tätort och projektets skala i största möjliga mån anpassas till Moras skala.

Planområdet gränsar till riksintressen för kommunikation enligt 3 kap 8 § MB (Dalabanan). En begränsad del av bangården tas i anspråk för parkering och det har inte bedömts skada bangårdens brukbarhet. Trafiken ska anslutas till väg 26/E45 vilken är av riksintresse för kommunikation, men exploateringen bedöms inte medföra påtaglig skada då kapacitetsanalysen för trafik visat att projektet medför obefintlig påverkan på framkomligheten på det statliga vägnätet.

Detaljplanen ligger inom påverkansområde för väderradarstation men bedöms inte påverka denna, då inga höga föremål medges.

Inte heller det närliggande riksintresset för naturvården Siljan- Skattungen bedöms påverkas eller miljökvalitetsnormerna för vatten, då dagvattenutredningarna har visat hur vattnet kan renas innan det släpps ut till recipienterna och plankartan har avsatt ytor för dagvattenhantering. Då det idag i stort sett saknas värden för växt- och djurlivet på platsen bedöms exploateringen bara kunna påverka de biologiska värdena till det bättre och det krävs även träd på parkeringen.

Genom att det idag öde området bebyggs med parkering kan exploateringen påverka landskapsbilden och stadsväven positivt genom att bidra till att binda samman tätortens olika delar. Det kan även bli en tryggare miljö för de oskyddade trafikanter som rör sig mellan centrum och resecentrum.

De utredningar som gjorts vad avser t.ex. miljöteknik och dagvatten visar att detaljplaneförslagets påverkan på människors hälsa och miljön håller sig inom aktuella riktvärden.

Sammantaget, utifrån den här undersökningen, har kommunen gjort bedömningen att genomförandet av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning enligt 6 kap. miljöbalken behöver därför inte göras.

Kommunstyrelsen beslutade den 14 maj § 76 att detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

8 MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Detaljplanen har tagits fram av Andrea Andersson, planenheten Mora kommun i samarbete med andra kommunala tjänstepersoner.

Andrea Andersson	Daniel Falk
Planarkitekt	Planchef