



Detaljplan för fastigheten Stranden 2:2 m fl

Resecentrum

Mora kommun, Dalarnas län

PLANBESKRIVNING

oktober 2012

Handlingar

- Planbeskrivning
- Plankarta med planbestämmelser och illustrationer
- Gestaltningsprogram

Övriga handlingar

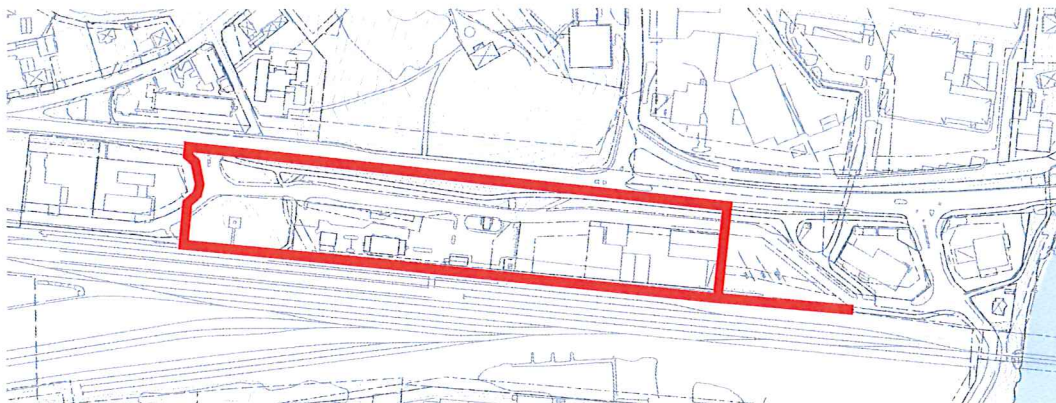
- Fastighetsförteckning med registerkarta

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med planen är att möjliggöra en utveckling av Mora resecentrum för att underlätta vid bytet mellan trafikslag. Ett nytt resecentrum ska sammanföra funktioner som idag ligger spridda i Mora, såsom tågtrafik, busstrafik, flyganslutning och taxi. Funktionaliteten vid resecentrum förbättras genom att byggrätter för ett modernt resecentrum tillskapas.

Planen handläggs med normalt planförfarande enligt PBL (2010:900).

Plandata



Planområdet är markerat med röd linje

Planområdet är beläget ca 1 km öster om Mora kyrka. Planområdet sträcker sig från Treffensbergsparken i väster till de gamla bussgaragen i öster. I söder begränsas planområdet av bangården och i norr av E45/väg 70.

Planområdets area är ca 2,7 ha.

Inom planområdet finns fastigheterna Stranden 2:2 (Stationsområdet) och Stranden 3:1 (järnvägsområde samt optokabelstation).

Förenligt med 3, 4 och 5 kap miljöbalken

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

Motiverat ställningstagande ur behovsbedömningen

Området ligger centralt i Mora tätort och består i dagsläget av befintligt stationshus, hårdgjorda ytor för väg och parkering samt byggnader av industrikaraktär. Planarbetets syfte är att skapa bättre förutsättningar för resandet med kollektivtrafik. Det kan innebära lokala försämringar av luft och buller inom planområdet, dock bedöms den totala mängden utsläpp och buller minska i Mora i och med planens genomförande. Ett ökat användande av kollektivtrafik och cykel förväntas ge positiv inverkan på klimat och miljö i tätorten.

Området är idag stökigt och upplevs som en baksida. En övergripande gestaltning av området ska ge en trevligare miljö att vistas i och förstärka resecentrum som den plats där man möter Mora. Stationshuset och pizzerian utgör en miljö som bedöms ha högt kulturhistoriskt värde som detaljplanen bör hantera.

Tidigare ställningstagande

Översiktsplan

I *Översiktsplan för Mora kommun*, antagen av kommunfullmäktige 2006, anges området som ett område för kommersiella ändamål. I översiktsplanen finns ett område för resecentrum utpekade i bangårdens västra del, sydväst om detta planområde. Detaljplanen avviker från

gällande översiktsplan.

Lokaliseringsutredning för resecentrum

Under 2010 genomförde Ramböll Sverige AB en lokaliseringsutredning av resecentrum i Mora. Studien undersökte fyra alternativa placeringar: befintlig placering vid Mora station, IOGT-NTO-huset, hållplats Morastrand samt området som utpekats som resecentrum i översiktsplanen från 2006. Utredningens slutsats är att en placering vid befintligt läge är sammantaget det bästa för att möta de behov som finns idag. Kommunfullmäktige beslutade 2011-03-21 § 16/2011 att resecentrum ska lokaliseras vid befintlig järnvägsstation.

Detaljplaner

Inom planområdet gäller detaljplan 229 "Stationsområdet, Kv Änsol m.m.", med genomförandetid till 2008-12-31, som medger järnvägstrafik, bostäder, bussterminal och bilservice/handel. Inom planområdet gäller också detaljplan 245 "Stationsområdet", med genomförandetid till 2008-12-31, som medger handel/hantverk, småindustri och järnvägstrafik. Detaljplan 245 släcks ut i sin helhet av denna detaljplan. 5 detaljplaner angränsar till planområdet.

Riksintressen

Planområdet omfattas av riksintresset för friluftsliv enligt MB kap 3:6 och riksintresset för turism och friluftsliv enligt MB kap 4:2. Planförslaget bedöms inte medföra någon skada på dessa riksintressen. Planområdet omfattas även av riksintresset för kommunikation, både vad det gäller Dalabanan och E45/väg 70 enligt MB kap 3:8. Detaljplanen bedöms skapa bättre framkomlighet på E45/väg 70 och inte medföra någon skada på Dalabanan.

Kommunala mål

Det kommunala måldokumentet *Strategisk plan för åren 2011-2014* fastslår i målområde Mora – en regionstad med drivkraft att Mora har ett strategiskt läge i regionen och fungerar som knutpunkt för stora delar av Dalarnas besöksnäring. Mora ska vidareutvecklas som trafikknutpunkt och därmed bidra till regionförstoring som lockar nya inflyttare, underlätta arbetspendling och medverkar till att behålla de Morabor som arbetar på annan ort. I samma dokument under målområde *Hållbara Mora* finns en målsättning att antalet resande med buss ska öka.

Kommunens *Energi- och klimatplan: Mål och åtgärder Mora kommun 2011-2014* fastslår att ett nytt regionalt resecentrum ska byggas för att uppfylla målen att antalet personresor med kollektivtrafik ska öka, att koldioxidutsläppen per person ska minska och att koldioxidutsläppen från transporter ska stabiliseras.

Tidigare beslut i KF / KS / byggnadsnämnden

KS 2008-10-28 § 169/2008 beslut att planlägga området från Treffenbergsparken till Österdalälven mellan väg 70 och bangården.

KF 2011-03-21 § 16/2011 beslut om planläggning för resecentrum i befintligt läge.

Förutsättningar och förändringar

Natur

Mark och vegetation

Planområdet är söder om parkområdet mot E45/väg 70 i stort sett plant. De nivåskillnader som finns består av att väg 70 går över en kulle och bildar en slänt mot planområdet. Som mest är nivåskillnaden mellan väg 70 och planområdet ca fyra meter. I slänten mellan väg 70 och Stationsvägen löper ett smalt grönområde som innehåller gång- och cykelväg.

I planområdets västra del finns Treffenbergsparken, en cirka 2000 m² stor park som idag används mycket lite. Området ligger i en sänka i förhållande till omkringliggande vägar och perronger. I parken finns en staty över landshövding Curry Treffenberg, rest 1903 för hans insatser för att utveckla norra Dalarna och byggandet av järnvägsbron över Österdalälven som knöt ihop Moras två järnvägar.

Området öster om Mora järnvägsstation består av parkeringsplatser, lättare industri och handel. Området består till största del av asfaltsytor, byggnader för verksamheterna samt tekniska anläggningar. Området mellan verksamheterna och banområdet är delvis trädbevuxet och en spontan gångförbindelse löper längs banområdet.

Enligt MSBs datalagar i RUM Dalarna berör planområdets östra delar av högsta flöden. Nyare material framtaget av Svenska kraftnät visar att området inte alls berörs av högsta flöde. Inom den delen av planområdet planeras inga byggnader endast parkeringsplatser.

Geotekniska förhållanden

Området är beläget på sandmark som enligt RUM Dalarna är en erosionskänslig jordart. Området ligger långt från Siljan och älvarna och bedöms inte påverkas av erosion. Det finns ingen geoteknisk utredning genomförd i området och ingen sådan kommer tas fram i detaljplaneskedet. En geoteknisk utredning görs vid detaljprojekteringen av bebyggelsen.

Fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet. Påträffas fornlämningar i samband med markarbetena skall dessa, i enlighet med 2 kap 10 § kulturminneslagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.

Bebyggelseområden

Bostäder och verksamheter

Hotellverksamhet och bostäder finns strax nordväst om planområdet i form av Kristineberg Hotell & Vandrarhem och det s.k. "Curryhuset" som innehåller bostäder och kontor.

I planområdets östra del finns verksamheten *Om igen* som är en second hand-affär som hyr lokal av kommunen, i denna byggnad finns ett skyddsrum som avvecklas vid planens genomförande. I byggnadens källare finns utrustning för intilliggande telemast. Telemasten ges en byggrätt för masten samt teknikbod (E₁) i detaljplanen. Masten är ett planerat flyghinder enligt RUM Dalarna och området ligger inom Mora-Siljan flygplats intresseområde. Byggnaden där verksamheten finns idag kommer att rivas för att ge plats åt parkering till det nya resecentrumet. I den gamla pressbyråkiosken väster om befintlig stationsbyggnad finns en pizzeria/kiosk.

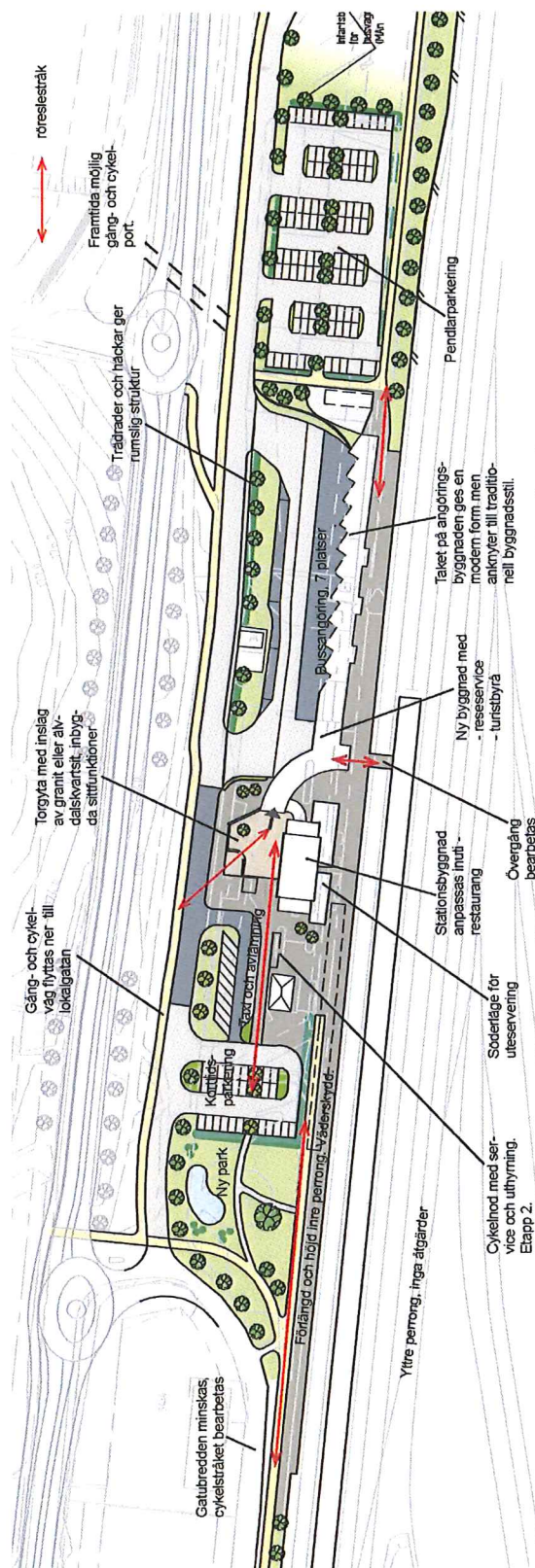


Illustration över tänkt markanvändning inom området för det nya resecentrumet. Röda pilar redovisar huvudstråk för gående. Illustrationen framtagen av WSP Samhällsbyggnad.

Resecentrum och bussterminal (Offentlig service)

I stationsbyggnaden finns väntsal med möjlighet till köp av tågbiljett och en mindre kommersiell verksamhet. Bussar angör i norr i anslutning till stationsbyggnaden. Parkeringar till resecentrum finns i direkt anslutning till stationsbyggnaden och i större utsträckning i öster.

Planen ger möjligheter att utveckla området till ett modernt och funktionellt resecentrum. Ambitionen är att underlätta för de resande med kollektivtrafik. Resecentrumet sammanför funktioner som idag ligger spridda i Mora tätort. Busstationen flyttas från centrum till resecentrum. Detta underlättar för den lokala trafiken men också för den regionala trafiken och speciellt för trafiken till Dalarnas fjällvärld dit man vill ta ett ökat antal turister med kollektivtrafik. Kontor för taxi är möjlig inom planområdet.

Öster om befintligt stationshus ges möjligheten att bygga en ny resecentrumbyggnad (T₁K₁), med en byggnadshöjd upp till 7 meter, där kommersiell verksamhet kan tänkas t ex café/restaurang, kiosk, turistbyrå och annan verksamhet som förväntas vid ett resecentrum. Möjlighet till kontor inom området ges också, dock ej hotell, då området är närliggande till rekommenderade leder för farligt gods.

Öster om den nya resecentrumbyggnaden ges möjlighet att uppföra en ca 95 meter lång bussterminalbyggnad (T₂), med en byggnadshöjd upp till 5 meter. Byggrätten ger möjlighet att bygga upp till 7 bussplatser. Till bussangöringsanvändningen ingår även områden för bussrörelser.

Perrongerna i söder ligger i angränsande detaljplan (SP 2, SP 163) med användningen järnvägsändamål. Sidoperrongen kommer att höjas från låg till mellanhög plattform med 60 meter åt väster samt nybyggnation med 60 meter. Åt öster höjning av låg till mellanhög plattform med 45 meter, samt nybyggnation med 55 meter.

Både resecentrum och bussterminalen regleras som kvartersmark. Allmänhetens tillträde till området säkras med en bestämmelse (x).

Tillgänglighet och trygghet

Tillgänglighetsfrågorna behandlas i gestaltningsprogrammet i den mån det är möjligt inom detaljplanen och innehåller placering av handikappsparkeringar och tankar kring material och stråk.

Byggnadskultur och gestaltning

Inom planområdet finns en mängd byggnader i olika stilar och med olika användningsområden. Befintligt stationshus och gamla pressbyråkiosken har kulturhistoriska kvaliteter som kortfattat beskrivs nedan. I gällande plan är dessa skyddade med en bevarandebestämmelse som säger att de inte får förvanskas. Denna bestämmelse överförs till den nya detaljplanen (q₂). Detaljplanen inför rivningsförbud på stationsbyggnaden då denna i utredningen *Kulturmiljöer i Mora kommun* anses ha ett stort bevarandevärde för ortens historia (q₁). Inom planområdet finns även byggnader av enklare karaktär inkluderande de gamla bussgaragen. Dessa byggnader föreslås rivas för att ge plats åt parkeringsplatser.



Mora järnvägsstation

Mora järnvägsstation uppfördes 1891, men gavs sitt nuvarande utseende på 1930-talet. Stationen fungerade till en början som station för Mora-Vänerns järnväg och efter byggandet av järnvägsbron även för Gefle-Dala järnväg. Byggnaden anses ha stort kulturhistoriskt värde och bevarandet anses väsentligt. Byggnaden används idag som järnvägsstation och handelslokal.



Kiosk och kaffestuga

Byggnaden uppfördes för AB Svenska Pressbyrå 1939 som kiosk och kaffestuga. I sitt originalutförande var byggnaden brunmålad. Byggnaden är av sådan karaktär att dess bevarande anses viktigt för helhetsupplevelsen av miljön. Byggnaden används idag som kiosk och snabbmatsrestaurang.

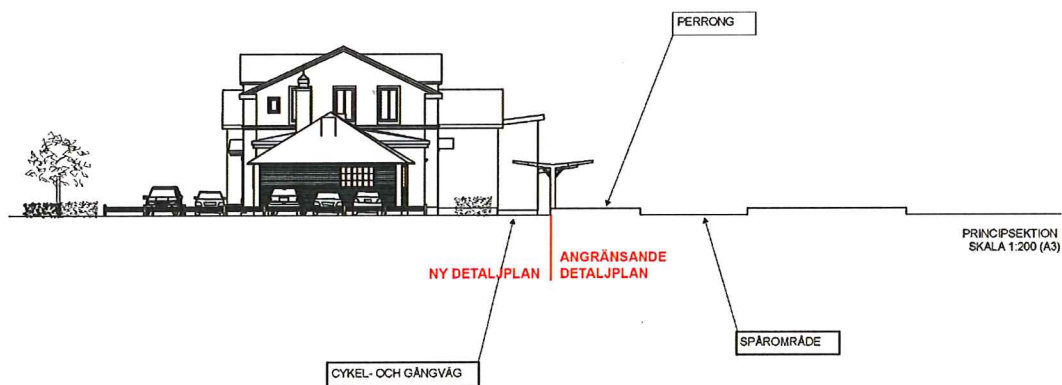


Illustration över ett tänkbart framtida resecentrum, A-sidan arkitekter/ WSP

Gestaltningsprogram och utformning

Ett gestaltningsprogram har tagits fram efter samrådet och följer med detaljplanen. Gestaltningsprogrammet delar upp planområdet i ett antal olika karaktärer och redovisar tänkt utformning för varje karaktär. Karaktärerna är torg, perrong, bussangöring, lokalgata samt gång- och cykelvägar, parkeringar och park.

Öster om befintligt stationshus medger planen att en ny resecentrumsbyggnad uppförs. Ytterligare öster om den nya resecentrumsbyggnaden medges en bussterminal som kan rymma upp till 10 dockningsplatser för bussar. I enlighet med Mora kommuns *Träbyggnadsstrategi*, antagen 2011-12-12, ska nya byggnader i offentliga miljöer uppföras i trä. Byggande i trä har en lång tradition i Dalarna. De nya byggnaderna ges en modern karaktär, med trä och glas, som ges en utformningen som bryter av mot det befintliga stationshuset och underställer sig denna.

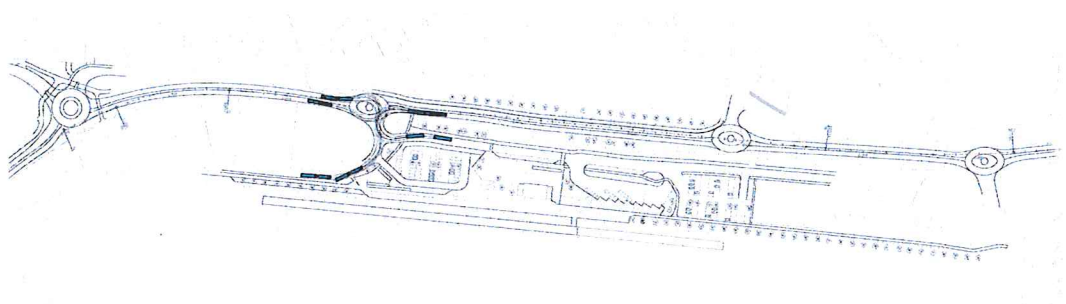


Föreslagna perrongtak kan placeras på angränsande detaljplan med möjligheten att taken kragar in över detaljplanen för resecentrum. A-sidan arkitekter/WSP

Gator och trafik

Gatunät

Genom planområdet löper Stationsvägen i öst-västlig riktning. Området angörs från E45/väg 70 antingen vid Shell-macken i väster eller vid OKQ8-macken i öster. Norr om planområdet löper E45/väg 70 parallellt med området. Detaljplanen tar framtida trafiklösningar på E45/väg 70 i beaktning genom att möjliggöra för framtida cirkulationsplatser. En utredning om framtida utformningsprinciper för vägen har skett inom ramen för pågående centrumutvecklingsarbete samt *Genomfart Mora*.



En möjlig framtida lösning för E45/väg 70 är cirkulationsplatser vid nuvarande signalstyrda korsningar.

Ett område norr om befintligt stationshus görs om till torgyta som ges en enhetlig utformning. I detaljplanen regleras området som torg och lokalgata som ges en enhetlig utformning enligt gestaltungsprogrammet. Viss trafik på torgytan kan förekomma på torgytan för trafik till och från handikappsparkeringar. Busstopp kan anläggas längs lokalgatan i höjd med torget.

Gång- och cykelnät

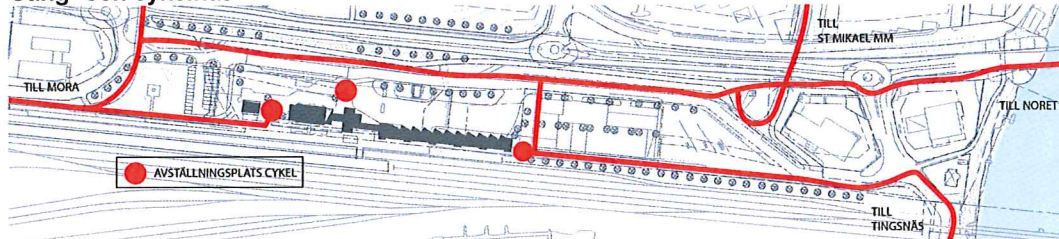


Illustration som visar övergripande gång- och cykelstråk

Cykeltrafik som ska passera resecentrumområdet går i förslaget på en gång- och cykelväg som ligger tillsammans med Stationsvägen. I planen flyttas befintlig anslutande gång- och cykelväg till den västra sidan av Treffenbergsparken och ansluter där till gång- och cykelvägen längs Stationsvägen. Genom en flytt av cykelvägen uppnås färre konfliktpunkter inne i resecentrumsområdet och huvudcykelstråket mellan Mora och Noret förtydligas. Cykelvägen angör resecentrumområdet i väster vid en plats för en cykelparkering.

I östra delen av området angörs området av en cykelväg som löper parallellt med järnvägsområdet. Även denna angör området vid en cykelparkering vid bussterminalbyggnadens östra sida. Denna cykelväg dras i planen österut så att den knyts ihop med ett gång- och cykelbanområde i angränsande detaljplan.

Kollektivtrafik

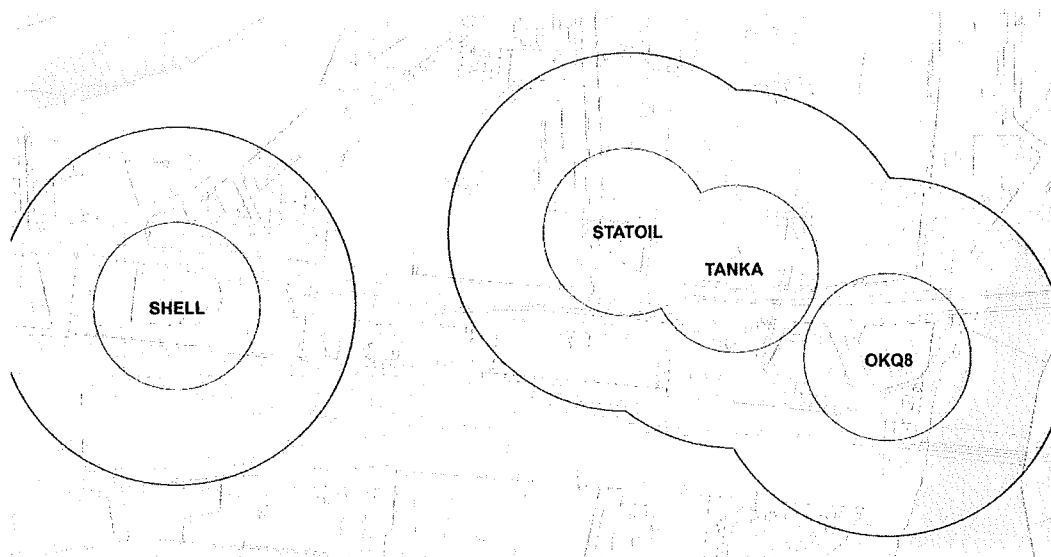
Området har mycket goda förbindelser och fungerar som nav i kollektivtrafiken. Alla befintliga busslinjer i Mora passerar resecentrum. En ny bussterminalbyggnad ger plats för upp till 10 bussangöringsplatser för linjetrafik, långfärdsbussar och chartertrafik till fjällvärlden. Möjlighet för bussar att stanna på torget framför befintligt stationshus ges också. På parkeringen i väster finns uppställningsplats för taxibilar.

Parkering, utfarter

Plats för parkering förläggs till den del av området där Treffenbergsparken finns, delar av parken tas i anspråk för en mindre parkeringsplats. En större parkering läggs till området öster om den föreslagna bussterminalen. Parkeringsplatserna får endast ha utfart mot Stationsvägen.

Farliga ämnen och gods

En riskanalys rörande farligt gods har tagits fram tillsammans med Mora brandkår. Riskanalysen bedömer de risker som finns vid transporter av farligt gods längs järnväg och väg förbi Mora resecentrum samt 4 identifierade riskpunkter och föreslår åtgärder som arbetats in i planförslaget.



Bensinstationer med 70 respektive 150 meters radie.

Ett resecentrum är av den karaktär att den för sin funktion måste ligga vid transportleder och påverkas då av möjligheten att det transporteras farligt gods både på Dalabanan samt E45/väg 70.

Aktuell sträcka av E45/väg 70 förbi resecentrum är enkelfilig med svängfiler vid de tre signalreglerade korsningar som finns på sträckan. Hastighetsbegränsningen är 50 km/h förbi området, men är en stor del av dygnet lägre pga signalregleringarna. Under dygnets lågtrafiktimmar (21-06) kan högre hastigheter förekomma då det är lite trafik och ofta förekommer "grön väg". 2011 uppmättes en trafikbelastning motsvarande 19 500 fordon per årsmedeldygn. En okänd mängd farligt gods passerar Mora på E45 till och från Vansbro/Orsa respektive väg 70 till och från Älvdalen/Rättvik. Förbi planområdet går dessa vägar i samma körbana. Vägbanan förbi resecentrum området ligger högre än själva resecentrum.

Transport av farligt gods kan ske på samtliga järnvägar. Den vanligaste olyckstypen för järnvägstrafik är kollisioner vid plankorsningar med väg. För transport med farligt gods bedöms den olyckstyp som kan ge de allvarligaste konsekvenserna vara urspårning och sammanstötningar som ger upphov till skada på den behållare som innehåller farligt gods. Sammanstötning mellan två tåg är relativt ovanliga, medan sammanstötningar vid växlingsarbete förekommer oftare, i regel dock i låga hastigheter och endast med små skador som följd. Det vanligast förekommande farliga gods som transporteras på järnväg är brandfarliga vätskor, där bland annat bensin och diesel ingår. Vid en olycka som resulterar i utsläpp av sådana ämnen är häftig brand den dominerande risken, med risk för skador på både människor och byggnader som följd. I dagsläget förekommer inga transporter av farligt gods på järnväg i Mora.

Teknisk försörjning

Vatten, avlopp och dagvatten

Området avses anslutas till den allmänna anläggningen via en gemensamhetsanläggning som ska bildas för resecentrumområdet. Områdets försörjning kommer att ske vid två punkter, dels i nordvästra delen där det finns vatten, spill- och dagvatten samt dels i den östra delen där det finns dagvatten. Vid ett genomförande ska strukturen på va-nätet inom området projekteras och byggas om. I dagsläget försörjs området med vatten och avlopp dels från en punkt i områdets nordvästra del, som försörjer befintlig stationsbyggnad, kiosk och järnväg och dels en punkt som försörjer byggnaderna i östra delen.

På grund av ny projektering av va utgår befintliga u-områden. I befintlig plan finns områden för underjordiska ledningar (u-områden) dels för ledningarna som går i perrongen, dels för ledningar framför befintlig stationsbyggnad. Vattenledningen som går längs perrongen försörjer kiosken och stationsbyggnaden. Vid ett genomförande av planen ska denna ledning avvecklas och området försörjas från gatusidan. Således tas u-området bort längs perrongen och u-området framför stationen ryms nu inom allmänplatsmark i park/lokalgata/torg.

Ytor inom området som kan förorenas ges en bestämmelse om att dagvatten ska renas innan det släpps på den allmänna dagvattenanläggningen. Fördrojning av dagvatten ska ske innan det avleds till den allmänna dagvattenanläggningen. Den allmänna dagvatten anläggningen är dimensionerat efter ett regn om 134 l/s och hektar.

Värme och energianvändning

Enligt kommunens *Energi- och klimatplan 2011-2014*, antagen i juni 2011, ska alla kommunala byggnader uppfylla krav minst motsvarande minienergihus och anslutas till fjärrvärmenätet där det är tillgängligt.

Området avses försörjas med fjärrvärme från E.ON Sverige Värme AB och anslutas via planområdets sydöstra gång- och cykelväg. Fjärrvärme ägaren kan mot ersättning bygga ett system där fjärrvärmens returvärme används för att värma upp marken för att minska eller helt ta bort behovet av snöröjning.

EI

Området avses försörjas med befintligt elnät som ägs av Fortum Distribution AB. Byggrätten för den nya terminalbyggnaden innebär att nuvarande transformatorstation måste flyttas. Byggrätten för tekniska anläggningar vid befintlig optokabelstation utökas och en ny transformatorstation kan förläggas dit.

Telekommunikation

I planens östra del tillsammans med parkeringsområdet läggs en byggrätt för befintlig telemast in med möjligheten att uppföra tillhörande teknikbod (E₁).

Räddningstjänst

Räddningstjänstens insatstid, från larm tills de är på plats, är mindre än 5 minuter från mottaget larm.

Konsekvenser av planens genomförande

Stadsbyggnadsförvaltningen Mora Orsa har tillsammans med Miljö- och hälsoskyddskontoret upprättat en behovsbedömning för miljöbedömning och bedömt att planen inte orsakar betydande miljöpåverkan. Området är idag redan exploaterat

Det nya resecentrumet bedöms vara en viktig pusselbit i utvecklingen av centrala Mora. Platserna runt resecentrum bedöms få ökad betydelse och leda till en utveckling av verksamheter som gynnas av nära till pendlingsmöjligheter samt vara gynnsamt för utvecklingen av Tingsnäs som ett framtida bostadsområde.

Att kollektivtrafiken samlas till en samlokaliserad bytespunkt bedöms i längden leda till ett ökat resande med kollektiva medel och i en förlängning även verka för en minskad trafik genom Mora centrum.

Genomförandefrågor

Organisatoriska frågor

Tidplan

Planen handläggs med normalt planförfarande enligt PBL (2010:900). Planen bedöms kunna antas under 2013.

Planen har varit utställd för samråd 13 juli – 24 augusti och samrådstiden förlängdes till 7 september. Granskningsskedet bedöms genomföras under november-december 2012. Ett antagande i kommunfullmäktige beräknas till mars-april.

Genomförandetid

Genomförandetiden går ut 31 december 2023.

Ansvarsfördelning

Kommunen är ansvarig för anläggandet av resecentrum.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Avtal

Kommunen avtalar tillsammans med Trafikverket och Dalatrafik om samverkans- och genomförandavtal som reglerar kostnader och ansvar inom projektet.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning mm

Fortum Distribution AB har idag en transformatorstation på kommunens fastighet. Stationen kommer att behöva flyttas för att göra plats för den nya terminalbyggnaden. Kommunen bekostar flytt av transformatorstationen.

Dalatrafik AB avser att äga bussterminalen som ska styckas av från befintlig fastighet.

Mark från Stranden 3:1 föreslås regleras till allmänplatsmark från mark som i dag används som befintlig gång- cykelbana i öster och väster samt till torgyta öster om bygg rätt för bussangöring samt för i planen föreslagna parkeringsplatser. Mark föreslås även regleras till kvartersmark från Stranden 3:1 mellan föreslagna gång- och cykelbana i väster till föreslagna gång- och cykelbana i öster förbi resecentrum (T₁K₁)

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

Eventuell geoteknisk utredning tas fram i projekteringsskedet.

Medverkande tjänstemän

Planhandlingarna har tagits fram och handlagts av planarkitekt Johan Nilsson på Stadsbyggnadsförvaltningen Mora Orsa. PM för risker med farligt gods har tagits fram i samarbete med Mora Brandkår. Getsaltningsprogrammet har tagits fram av WSP Samhällsbyggnad i samarbete med Mora kommun.

Stadsbyggnadsförvaltningen Mora Orsa, 2012-12-17



Johan Nilsson
Planarkitekt



Håkan Persson
Planchef



Stadsbyggnadsförvaltningen
MORA • ORSA

Laga kraft - intyg

Kommunfullmäktige i Mora kommun har den 11 februari 2013, § 5 antagit

Detaljplan för fastigheten Stranden 2:2 m fl

Resecentrum

i Mora Kommun, Dalarnas län.

Inom besvärstiden har det, till kommunen eller - enligt uppgift - till Länsstyrelsen, **inte** inkommit någon skrivelse med överklagande av antagandebeslutet.

Kommunstyrelsens antagandebeslut har vunnit laga kraft **2013-03-08**

Plan nr **Dp 278**

Stadsbyggnadsförvaltningen Mora Orsa
Planavdelningen 2013-03-19

Johan Nilsson
Planarkitekt

Sändlista, Intyg med planhandlingar:

Länsstyrelsen Dalarna, Plan- och Beredskap
Lantmäteriet Falun och Mora
Tekniska förvaltningen
Kartenheten

Sändlista, Intyg:

Kommunstyrelsen
Byggnadsnämnden