



MORA

Tekniska förvaltningen
Fritid

Underlag
2009-11-02

1(1)

TEK 2009/114 690

Underlag – Trafik och logistikutredning – bilaga 9





MORA

Tekniska förvaltningen
Fritid

Trafik och
logistikutredning
Prästholmen
2009-11-02

1(12)

Trafik och logistikutredning Prästholmens IP – Mora kommun

Härmed överlämnas "Parkerings-, trafik- och logistikutredning" rörande idrottsområdet kallat Prästholmens IP beläget i Mora kommun.

Innehållsförteckning

Bakgrund.....	3
Allmänt	3
Prästholmen – en beskrivning av den allmänna karaktären.....	3
Aktörer i området.....	3
Läget igår och idag.....	4
Allmänna kommentarer i övrigt om infrastrukturen i Mora tätort.....	4
Tidigare utredningar om trafik- och parkeringssituationen på Prästholmen.....	5
Allmänt.....	5
Kommentarer och slutsatser av ovanstående utredningar	5
Värdering av tidigare gjorda studier	5
Dimensionerade faktorer vid utformning av lösning	7
Allmänt.....	7
Definition av området Prästholmen.....	7
Överväganden – rådande situation.....	7
Privatfordon	7
Gång och cykeltrafik.....	8
Kollektivtrafik	8
Tillgänglighet för funktionshindrade	8
Förslag.....	9
Inga nya inomhusanläggningar tillkommer.....	9
Vasaloppets behov.....	9
Nya inomhusanläggningar tillkommer.....	9
Allmänt	9
Ny trafikmatning	9
Parkering.....	10
Fastighetsägarens ansvar – kommunens åtagande	10
Allmänt.....	10
Prästholmen.....	10
Fastighetsägarens ansvar	11
Kommunens åtagande	11
Tidsförhållanden.....	11
Allmänt	11
Operativa åtgärder	11
Samverkan med Moraparken AB	12
Kommentarer kring Vasaloppsspårets dragning under Oxbergsleden	12



Karlstad 9 oktober 2009



Lennart Fräjdin
Environiq AB (publ)

Bakgrund

Allmänt

Under vintern 2008 – 2009 genomfördes en studie i syfte att granska möjligheterna att vidareutveckla förutsättningarna för idrott, motion, hälsa och fritid i Mora kommun. I detta utredningsarbete ingick bland annat studier av tidigare gjorda utredningar, varav parkeringar och trafikmatning var en sådan.

Efter genomfört arbete drogs slutsatsen under våren 2008 att området Prästholmen var det bäst lämpade för en dylika satsning.

Prästholmen – en beskrivning av den allmänna karaktären

Områdets karaktär kännetecknas av öppna ytor, god tillgänglighet, närhet till centrum men också av en rumslig begräsning på grund av omslutande vattendrag och vägar.

Den högstammiga skogen i området ger en pampig inramning som sätter sin tydliga prägel på området. Karaktären kan liknas vid dels parkmiljö, dels tätortsnära skog. För framtiden bör särskilda hänsyn tas för att bevara dessa kvalitéer. Byggnadskropparna har i allmänhet en småskalighet som anknyter till bygdens historia och tradition, även om höga huskroppar förekommer i och i anslutning till området.

De vattenspeglar som finns ger området ett särskilt särdrag med både livlighet och fridfullhet. Det faktum att Vasaloppsspåret går genom området bidrar starkt till att förstärka områdets profil och ger besökaren en naturlig koppling till motion, idrott och tradition.

Området angränsar till tätortsnära bebyggelse, främst bostäder i form av flerbostadshus och friliggande småhus. Ingen tillverkningsindustri förekommer inom området, ej heller i direkt anslutning till området.

Att betrakta Prästholmen som innevånarnas gemensamma vardagsrum synes vara en lämplig sammanfattning av områdets karaktär.

Aktörer i området

Området delas av flera intressenter såsom allmänhet, spontana och organiserade idrottsutövare samt företag. Den gemensamma nämnaren för dessa aktörer är idrott, motion hälsa och fritid. Även om perspektiven är spretiga (elit, motion, barn, ungdomar, besöksnäring, konferens, hotell och restaurang för att nämna några) finns det goda möjligheter till samordning av kritiskt viktiga funktioner. Detta görs redan idag och bygger på samsyn och kompromissvilja mellan berörda intressenter.

Huvudaktören är Mora kommun, dels genom förvaltning, dels genom det kommunala aktiebolaget Moraparken AB. En annan viktig aktör vad avser infrastruktur och verksamhet är Mora IK.

Närheten till centrum, med handel och bostäder kan vid första anblicken leda till slutsatsen att samordningsmöjligheterna är stora. Vid närmare studier och med hänsyn tagen till människans grundläggande beteende skall inte sådana samordningsvinster överskattas. Sannolikt är det viktigt att centrumhandeln och annan verksamhet med centrumnära lokalisering inte störs genom kortsiktiga lösningar på Prästholmen.

Läget igår och idag

Vid tillfällen där flera arrangemang i eller i omedelbar anslutning till Prästholmen sammanfaller i tid, uppstår en mindre gynnsam situation vad avser parkering och trafikflöden. Dessa hanteras ad hoc och bygger på den goda viljan som berörda aktörer visar varandra. Därtill tar sig besökare egna friheter som strider mot gällande regler vad avser den lokala trafikförordningen. Följderna blir trafikstockningar i området samt i centrumnära delar. Att detta kan upplevas som störande för boende i närområdet är uppenbart.

Vid extremlastningar såsom under genomförandet av Vasaloppet krävs extraordinära lösningar. Sådana situationer skall inte ligga till grund för en dimensionering då detta inte är försvarbart ur ett ekonomiskt perspektiv. Lösningen är istället att genom fortsatt samverkan mellan aktörer vidareutveckla möjligheterna genom sambrukslösningar eller motsvarande.

Allmänna kommentarer i övrigt om infrastrukturen i Mora tätort

Mora kommun kännetecknas av relativt korta transporttider¹ mellan ytterområden och tätort. Restiderna är i jämförelse med andra orter korta, oavsett om kollektiv- eller privattrafik studeras.

Mora tätort gränsar till och klyvs av vattendrag. Tätorten blir på detta sätt delad. Fordonstrafik mot fjällvärlden leds idag genom tätorten liksom trafiken mot Rättvik. Tågtrafiken går genom tätorten. Detta innebär att det totala trafikarbetet är betydande på en avgränsad yta.

Följdefekter för boende i både tätorten och i mer perifera tätortsområden blir uppenbar. Särskilt den tunga trafiken ger effekter som ur ett socialt och miljömässigt perspektiv inte kan anses som optimalt.

Det finns särskilda områden i tätorten som begränsas av vattendrag och av tunga transportleder för fordon. Sådana områden bör undvikas för den typ av åtgärder som denna utredning anknyter till, då det med mycket hög sannolikhet kommer att kräva mycket betydande ekonomiska medel för att skapa optimala lösningar för människor och verksamhet. Ett sådant exempel är det som idag kallas Strandens skola.

Tillskapandet av ett resecentrum torde med hög sannolikhet ge positiva effekter på sikt. Att helt komma tillrätta med trafiksituationen inom tätorten kräver dock andra och mycket omfattande åtgärder med betydande kostnader som följd.

¹ Undantag finns, främst vad avser transporttider från kommunens södra delar till tätorten, ex Siknäs och Venjan, som är förhållandevis långa.

Tidigare utredningar om trafik- och parkeringssituationen på Prästholmen

Allmänt

Kommunen har låtit utföra följande utredningar² om trafik- och parkeringssituationen :

- "Trafikmatning av Prästholmen", Slutrapport dec 1990, upprättad av HUS & PLAN arkitekterna och VIAK AB, 15 sidor.
- "Parkeringsutredning för Moras centrala delar", 2008-12-10 upprättad av THYRÉNS, 36 sidor.

Kommentarer och slutsatser av ovanstående utredningar

De slutsatser som kan dras av ovanstående utredningar och som har bäring på Prästholmen är följande :

- A Området Prästholmen måste fungera självständigt och lösningen kan inte uteslutande bygga på sambruks- eller samverkanslösningar med centrumnära resurser.
- B De trafik- och parkeringsbehov som centrumnära verksamheter har måste lösas utan en direkt koppling till resurser på Prästholmen. Om resurser på Prästholmen kan användas för centrumnära verksamhet skall detta ses som en bonus.
- C Trafikmatningen till och från Prästholmen skall ske utefter Hemulån, som kompletteras med en mindre matarled från Oxbergsleden mot Moraparken AB konferens- och restaurangverksamhet.

Värdering av tidigare gjorda studier

Under de senaste åren har flera olika synsätt förändrats bland människor. Detta har fått till följd att lagar ändrats och lokala tillämpningsbestämmelser reviderats. Gränsvärden för bland annat buller har skärpts och kontrollen förbättrats. De grundläggande principerna vid stadsplanering som betraktades som praxis tidigare, innebärande att bil och människa skulle separeras har mjukats upp. Idag finns det ett otal exempel på stadsplanering där människa och bil integreras, men där bådas särintressen säkerställs. Sammantaget kan det sägas att bilden förändrats betydligt under de senaste 15 – 20 åren.

Det resonemang som förs i den förstnämnda utredningen bedöms i sak som i allt väsentligt fortsatt giltig. Denna utredning har som syfte att granska detaljförhållandena på Prästholmen och vilka möjligheter som ges där. De reservationer som bör resas är kring dimensionerande volymer och de effekter som uppstår med anledning av detta. Dessutom bör ekonomiska beräkningar uppdateras då kostnaderna är satta i 1990 års nivå.

² Bifogas separat till denna utredning.

Den utredning som genomfördes sent 2008 värderas som fullt giltig utan förbehåll. Dock fokuserar denna utredning på de centrumnära delarna och enbart på marginalen berörs begreppet "samlingslokaler" i denna utredning. Värdet av denna utredning i detta sammanhang är i första hand som ett bakomliggande referensmaterial.

Dimensionerade faktorer vid utformning av lösning

Allmänt

Den dimensionerande volymen på Prästholmen utgår från följande faktorer :

- Antal aktörer
- Aktörernas verksamhet
- Verksamhetens omfattning
- Antal brukare, utövare och besökare
- Frekvenser
- Ålder
- Övrigt

Den dimensionerande volymen som kan ses idag bedöms på kort sikt påverkas av följande :

- Hur det går för Mora IK:s representationslag i ishockeyn.
- Moraparken AB:s utveckling, avser camping, hotell- och konferensverksamhet.
- Antal utövare inom friidrott och fotboll.

Kännetecknande för dagens situation och den som bedöms råda i det korta perspektivet³ är att det föreligger stora säsongsvariationer. Dagens behov bedöms därför delvis kunna lösas genom sambrukslösningar av befintliga lösningar.

I ett längre perspektiv⁴ och om nya inomhusanläggningar tillkommer i området uppstår nya behov och resursbrist uppstår med stor sannolikhet.

Definition av området Prästholmen

Prästholmen begränsas :

- I sydväst av OXBERGSLEDEN
- I sydost av HEMULÅN
- I nordost av CAMPINGEN
- I nordväst av Vasaloppsspåret

Dock kan och bör resurser inom angränsanden områden beröras och om möjligt inkorporeras i den slutliga lösningen.

Överväganden – rådande situation

Privatfordon

Trafikmatningen till och från sim- och tennishallarna sker idag i en riktning från Vasagatan över Hemulån till anläggningarna. Avlastning kan ske omedelbart framför entrén vid respektive huvudingång. Parkering sker i nära anslutning till anläggningarna samt vid en förhållandevis nygjord uppgrusad parkeringsyta i ett skogsområde, se vidare bifogad kartbild, Bilaga 1, 1 sida.

³ Med ett kort perspektiv avses åren 2010 – 2013.

⁴ Med ett längre perspektiv avses åren 2013 ff.

Detta förhållande synes vara väl fungerande för de behov som i första hand familjer med småbarn har. En förälder kan stiga av tillsammans med barnen under det att den andre föräldern parkerar bilen. Alternativet är att hela familjen parkerar bilen och går en kort promenad.

En lösning för framtiden skall bygga på att privatfordon fortsatt skall kunna angöra huvudentrén, dock bedöms avståndet mellan entré och parkering kunna utökas något.

Gång och cykeltrafik

Gång och cykeltrafikanter har idag möjlighet att på GC-vägar ta sig skyddat till och från centrumnära delar och även från bostadsområden. Cykelparkering finns i omedelbar anslutning till sim- och tennishall.

Dagens situation bedöms som mycket god, skall inte förändras.

Kollektivtrafik

Personer som väljer kollektivtrafik kan idag ta buss till området. Bussen ansluter till området via Vasagatan. Dock stannar inte bussen i direkt anslutning till sim- och tennishall varför det blir en kort promenad över bron nedanför FM Matsson Arena. Orsaken till att kollektivtrafiken inte angör entréerna är den begränsade hållbarhet som nämnda bro har.

Ur ett infrastruktur- och logistikperspektiv är det möjligt att angöra sim- och tennishall, enkelt att vända runt och goda möjligheter för av- och påstigning.

Dagens situation bedöms som god. Tekniska åtgärder vad avser ovan nämnda bro bör övervägas.

Tillgänglighet för funktionshindrade

Funktionshindrade kan angöra området såväl i privatfordon, som med färdtjänst.

Avstigning kan ske som framgått ovan i nära anslutning till entréerna. Marken lutar svagt upp mot entrédelarna. Detta kan vara ett hinder för människor som kan behöva ledsagare eller motoriserade rullstolar för att enkelt och bekvämt nå simhallen.

Dessutom finns det idag inga ledmarkeringar i marken. Detta kan medföra orienteringsproblem för synskadade.

Förhållandena för funktionshindrade kan vidareutvecklas.

Förslag

Inga nya inomhusanläggningar tillkommer

I ett läge där inga nya inomhusanläggningar tillkommer bedöms befintliga resurser och lösningar som tillfyllest.

Inga åtgärder föreslås.

Vasaloppets behov

Oavsett vilka resurser som framgår av denna utredning skall särskild uppmärksamhet riktas för de extraordinära behov som uppstår vid genomförandet av Vasaloppet. Härvidlag avses i första hand den traditionella vinterveckan.

I det fall att Vasaloppets behov utökas med mycket omfattande verksamhet andra delar av året skall detta hanteras i särskild ordning mellan alla inblandande aktörer.

Nya inomhusanläggningar tillkommer

Allmänt

Det är känt för utredarna att det föreligger planer på att tillskapa en multihall och en ishall för träningsändamål i anslutning till sim- och tennishallarna. Detta kommer att medföra nya behov både vad avser trafikmatning och parkering.

Utredarna ser framför sig att ökad cupverksamhet för barn och ungdomar och ny verksamhet i området som inte finns där idag. Dessutom torde omfattningen av befintlig verksamhet att kunna utökas betydligt.

Den lösning på trafikmatning som framgår ovan bedöms som fullt tillräcklig. Det som blir aktuellt i detta scenario är att behovet av parkeringsplatser torde stiga betydligt.

Då hela området har sin karaktär och prägel vore det olyckligt om för stora delar avsattes för parkeringsändamål. Därför bör en sambrukslösning upprättas till gagn för alla inblandade aktörer i området.

De förslag som framgår nedan återfinns i Bilaga 1, 1 sida.

Ny trafikmatning

Utredarna ansluter sig till de slutsatser som dragits i tidigare studier och föreslår att trafikmatning sker efter HEMULÅN. Detta förutsätter :

- Att inga juridiska hinder föreligger vad avser övergång HEMULÅN vid A.
- Att ny detaljplan antas som möjliggör en ny trafikplats vid B.

Ovanstående är inte tillfyllest ur ett kapacitetsperspektiv. Även det befintliga stråket C – D måste ianspråkta och upprustas. Stråket C – D enkelriktas växelvis. Stråket C – D ansluter till OXBERGSLEDEN vid F.

Det befintliga stråket G – H från VASAGATAN via FM Mattsson Arena bibehålls.

Befintligt stråk I – J bibehålls och blir en resurs för både Moraparken AB och för befintliga anläggningar vid Prästholmen. Dock skall restriktioner föreläggas med nyttjanderätt för anläggningsverksamheternas behov i första hand vintertid, då campingverksamhetens omfattning är förhållandevis låg. Detta regleras i den lokala trafikstadgan eller motsvarande.

Förslaget innebär att matning in i området kan ske till och från VASAGATAN samt till och från OXBERGSLEDEN. Vid VASAGATAN bör enkelriktning söderut ske i samband med större arrangemang. Matning ut på OXBERGSLEDEN sker på två ställen (vid B och F). Trafik på OXBERGSLEDEN skall inte matas vidare på VASAGATAN, hänvisas i stället mot E 45.

Parkering

En ny parkering för 225 – 250 personbilar samt 5 – 7 bussar anläggs vid K eller vid L.

Ett parkeringsavtal tecknas mellan Moraparken AB, Mora IK och fastighetsägaren Prästholmen för att finna en sambrukslösning. I första hand avses områdena K (alternativt L), M, N och O, med restriktioner som ovan.

Fastighetsägarens ansvar – kommunens åtagande

Allmänt

En fastighetsägare ansvarar för upplåtande av parkeringsytor för besökare till fastigheten. Volymen och beräkningssättet regleras i PBL och av lokala föreskrifter. Vid ansökan om byggnadslov för nybyggnation skall en utredning bifogas ansökan där det framgår hur parkeringssituationen skall lösas.

Fastighetsägaren har tillsammans med kommunen ett ansvar att lösa trafik- och logistikplaneringen inom området. Detta fastställs bland annat i detaljplanen. För att inte skapa suboptimeringar skall kommunen och berörda fastighetsägare finna en gemensam lösning som tillvaratar det allmännas intressen men även fastighetsägarens behov.

Situationer som innefattar reglerade vattendrag, som i detta aktuella fall, krävs i regel vattendom. Detta ansöks hos Länsstyrelsen som under vissa omständigheter kan ge förhandsbesked.

Prästholmen

Det skall anses som fullt rimligt att fastighetsägaren tar det fulla ansvaret för de infrastrukturåtgärder som måste genomföras för att få till en fungerande anläggningsenhet, inom aktuellt område.

Det kan resas frågetecken kring om redan konstaterade problem skall kunna överföras på en ny fastighetsägare. Därmed inte sagt att det är alltid är kommunen som skall bära ansvaret, det kan finnas andra fastighetsägare som blir berörda. I det aktuella fallet föreligger kända och väl dokumenterade utmaningar, i synnerhet i samband med större arrangemang.

Fastighetsägarens ansvar

Det är rimligt att fastighetsägaren tillskjuter medel för att iordningsställa vägar inom fastigheten. Dessutom skal fastighetsägaren kunna vidta åtgärder för att utöka antalet parkeringsplatser när behovet uppstår.

Vägar inom området måste anslutas till allmän väg, där Vägverket eller kommunen är huvudman. De eventuella åtgärder som behöver vidtas för att finna trafiksäkra anslutningslösningar, i form av cirkulationsplatser eller dylikt bör i utgångspunkten belasta flera parter.

Utredarna har efter bästa förmåga beräknat kostnaderna för infrastruktur som fastighetsägaren skall belastas med till SEK 1,5 miljoner, i 2009 års nivå.

Kommunens åtagande

Kommunen biträder fastighetsägaren med att söka vattendom för vägövergång HEMULÅN.

Vidare skall en ny detaljplan tas fram, dels för att legalisera redan genomförda byggnationer, dels för att möjliggöra nya anläggningar i framtiden, samt slutligen för att finna trafiksäkra lösningar inom och utom området.

Tidsförhållanden

Allmänt

Som framgått tidigare föreligger det ett behov av att ta fram en ny detaljplan för hela området. Detta är betingat dels av tidigare genomförda åtgärder, dels för att möjliggöra eventuella framtida nya investeringar.

Med anledning av områdets belägenhet kan det antas att arbetet med en ny detaljplan röner stort intresse från många människor. Givet att planarbetet kan börja i mitten av 2010 är det därför rimligt att anta att ny detaljplan vunnit laga kraft allra senast innan årsskiftet 2012.

Operativa åtgärder

Innan ny detaljplan vunnit lagakraft finns det enbart begränsade möjligheter att göra åtgärder som rör trafikmatning och parkering.

För att inte skapa suboptimeringar och onödiga merkostnader bör därför sådana åtgärder anstå tillsvidare, i avvaktan på ny detaljplan.

I samband med att eventuella nya anläggningar anläggs skall åtgärder för infrastruktur i form av trafikmatning och parkeringar genomföras parallellt. I det fall att ovanstående tidsförhållande är korrekta kan alltså åtgärder påbörjas tidigt 2013.

Samverkan med Moraparken AB

Samverkan har skett med företrädare för Moraparken AB kring ovanstående frågeställning.

Vid dessa tillfällen har synpunkter och betänkligheter framförts. Ståndpunkterna bygger på att de verksamheter som Moraparken AB har i form av camping, hotell och stugby kan komma att belastas med ökat buller och andra störningar från fordonstrafik om stråket I – J tillåts att användas för annan trafik än som angivna verksamheter själva genererar.

Undertecknad har förståelse för de synpunkter som Moraparken AB framfört, men menar att genom tydliga regler och restriktioner bör det kunna gå att få fram en hållbar och rimlig lösning för alla inblandade parter.

I det fall att Mora kommun finner skäl att tillstyrka Moraparken AB:s uppfattning om stråket I – J kommer det bli än viktigare att få till en robust lösning som bygger på en ny vägsträckning efter HEMULÅN.

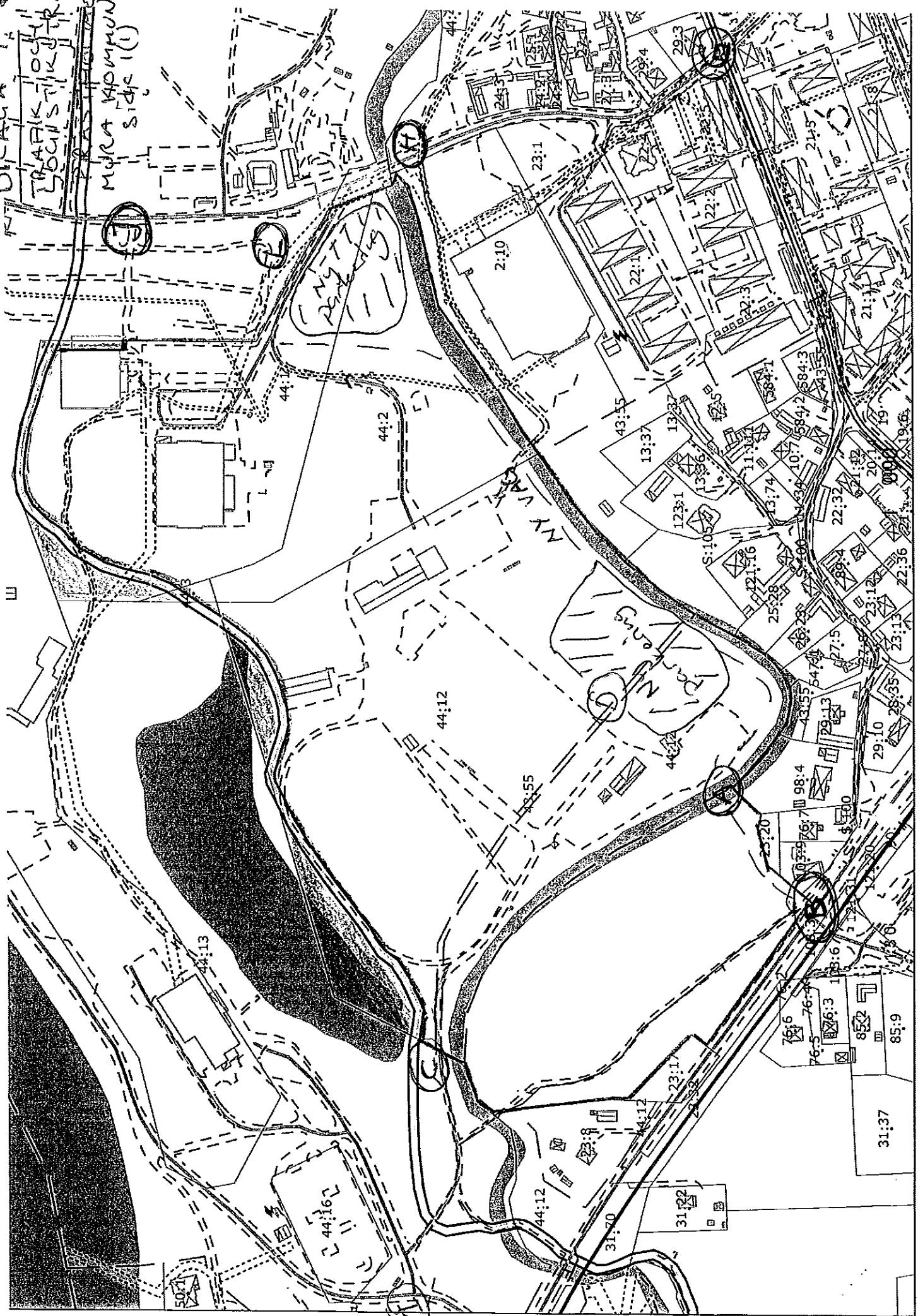
Kommentarer kring Vasaloppsspårets dragning under Oxbergsleden

Det förekommer diskussioner om dragningen av spåret under Oxbergsleden genom befintlig viadukt. Problemet idag är bland annat möjligheten att gå igenom med spårmaskiner.

Frågan innehåller flera och komplicerade förhållanden som kräver en genomgripande samsyn från alla inblandade aktörer för att kunna finna en ny och mer optimal operativ lösning.

Med anledning av den aktuella geografiska lokaliseringen av genomgången, som befinner sig utanför det tilltänkta fastighets- och anläggningsområdet på Prästholmens IP, finner undertecknad inga möjligheter för en ny fastighetsägare av Prästholmens IP kan medverka i lösningen av denna fråga.

BILAGA 1: ANI
TRAFIK TIOCH
LOCHSTIKUR
MORA KOMMUN
side (1)



(F)