

Beskrivning.

stadsplanens
mfattning.

Vid Kungl. Maj:ts fastställelse den 26 november 1943 av ändring och utvidgning av stadsplanen för Sätters stad undantogs vissa områden, som å bifogad karta angivits med blå begränsningslinje. Då sedermera ett flertal ändringar jämväl i nämnda stadsplan fastställts, har följden blivit, att det område föreliggande stadsplaneförslag avser, innefattar ett flertal under åren 1929 - 1955 fastställda stadsplaner, vilka därför tydligast redovisas på nyssnämnda karta. Förutom denna tidigare stadsplanlagda del omfattar förslaget ett tidigare icke planlagt område, ingående i den med Sätters stad den 1 januari 1952 inkorporerade Sätters landskommun.

trafikleder.

Betydelsefullast bland 1943 års undantag var det centrala området kring Torggatan och Salutorget. Det undantogs från fastställelsen därför att en annan utformning av genomfartsleden, numera riksväg nr 12, genom detta område ansågs böra övervägas. Flera alternativ har sedan dess diskuterats, tills en av länets vägförvaltning föregående år upprättad utredningsplan ansågs kunna läggas till grund för stadsplanarbetet.

Planen innebär att riksvägen genom det centrala området förlägges intill järnvägsområdet som en egen trafikled. Därigenom vinnes i första hand att i centrum endast en plankorsning erhålles, nämligen där Östra Långgatan korsar såväl riksvägen som järnvägen. Vidare kan nuvarande genomfartsled i Järnvägsgatan och Torggatan bibehållas som en med riksvägen parallell, intern led.

Som en stor förtjänst hos denna plan bör framhållas att Skedvivägens nuvarande planskilda korsning i Västra Långgatans förlängning föreslås flyttad västerut till planskild korsning även med riksvägen och mynnande i en strandgata utefter Ljusterån. Den idylliska ån arbetas därmed in i stadsbilden och dess parkområden får ökad betydelse. Då denna strandgata föreslås ansluten såväl till Västra Långgatan som, via en bro över ån, till Gustaf Adolfsvägen, erhålles dessutom från järnvägen och riksvägen skilda förbindelser mellan stadens centrum och området väster om Ljusterån å ena sidan och mellan dessa och områdena norr om järnvägen å den andra. Därigenom ernås en god kompensation för den tudelning av staden som ett separat riksvägsområde tillsammans med ett redan befintligt järnvägsområde innebär. Strandgatans fria höjd under riksvägen och järnvägen har i vägförslaget angivits till 3,5 meter. Av tekniska skäl har den emellertid icke fixerats i stadsplaneförslaget.

I väster föreslås Gustaf Adolfsvägen ansluten till riksvägen och utformad i enlighet med samma plan. I öster innebär planen att genomfartsleden omedelbart invid förutvarande stadsgräns övergår i riksvägens nuvarande sträckning samt att Järnvägsgatan fortsätter österut som en med riksvägen parallell, intern led. Endast en korsning med riksvägen är planerad i detta område, nämligen för en gata, preliminärt kallad Industrivägen, som korsar såväl riksvägen som järnvägen. Järnvägs korsningen ersätter en nu västligare befintlig, över vilken Kungsvägen har förbindelse med riksvägen. Denna förbindelse föreslås i enlighet med planen i stället ske över Industrivägen.

Gatunätet i övrigt inom det förut icke planlagda området utgår från med riksvägen parallella, interna förbindelseleder, nämligen den nyssnämnda Järnvägsgatans förlängning, en gata mellan riksvägen och järnvägen samt en fortsättning av Kristinegatan österut. I Järnvägsgatans förlängning har som en idyllisk tillgång inarbetats en bevarad del av den gamla landsvägen till Hedemora. I ett tidigare utfört, icke framlagt stadsplanealternativ har möjligheterna för utökning av stadsplanen ytterligare österut med områden omse sidor om riksvägen utretts. Det har därvid visat sig att terrängen och den öster om stadsplaneområdet mycket glesa bebyggelsen möjliggör ytterligare förlängning av de med riksvägen parallella gatorna till anslutning med korsningen mellan riksvägen och väg nr 780 till Bispbergavståndet mellan sydöstra stadsplanegränsen och denna korsning är o: a 600 meter.

Allmänna
platser.

Den separata riksvägsdelen genom centrum medför att 3 byggnadskvarter måste försvinna, nämligen Biet, Glädjen och Härden. Därjämte innebär förslaget att två mindre delar av järnvägsområdet tas i anspråk för gatuvändamål, den ena på områdets norra sida för Kungsvägens anslutning till Industrivägen, den andra på södra sidan för riksvägen. Den senare delen ingår i ett från järnvägsområdet i övrigt utskjutande parti, som ursprungligen torde avsetts som reserv för en ev. stationsförläggning, och som nu används som lastplats för timmer. Detta parti föreslås få utfart i Östra Långgatan, omedelbart intill dennas korsning med järnvägen, genom att järnvägsområdets gräns härstädes flyttas 8 meter söderut.

De som gatuplanteringar markerade områdena söder om riksvägen kan i stor utsträckning användas för bilparkering, tillgängliga från Järnvägsgatan och dess förlängning. På Salutorget, i Grängsgatans förlängning, finnes nu en bussparkering med stationskiosk. Parkeringen kan vara kvar men stationen bör

sedermåra inrymmas i angränsande HB-område. På Salutorget bör dessutom kunna anordnas taxistation samt 60 bilparkeringsplatser. Då ett liknande antal kan anordnas utmed Strandgatan innebär detta, att den gamla stadskärnan med dess trånga gator och gårdar kan hållas fri från hinderande parkeringar.

Å det östliga planområdet har en obbyggbar ravin redovisats som parkmark. Vidare har industriområdet omgivits med en planteringsremsa som reserv för eventuella gatutbyggnader. Norr om industriområdet och de två kvarteren väster där-om finns nämligen ett markområde, i norr begränsat av Säterdalens raviner, som i och för sig är tänkbart för bebyggelse, men vars planläggning synes böra anstå i avvaktan på de nu föreslagna nya byggnadsområdenas exploatering.

Den stora ökningen av den allmänna platsmarken, med 3 hela kvarters försvinnande, har föranlett förslag från drätselkammaren att den stora allmänna platsen norr om järnvägsstationen borde inskränkas. Visserligen har denna stora öppna plats delvis tillkommit för att erhålla ett lämpligt byggnadsfritt område mellan bostadskvarteret Fasaden och industrikvarteret Fabriken, men med hänsyn till att industribebyggelsen i detta centrala parti inskränkes med industrikvarteret Biets försvinnande, har en minskning av området genom kv. Fasadens utvidgning österut ansetts befogad.

I kv. Eken har föreslagits ett A-område avsett för ny brandstation i stället för den i kv. Biet. Varmbadhustomten på Salutorget har liksom redovisats som A-område. Vid fastställelsen 1943 undantogs stadsplanebestämmelserna för kv. Idun med anledning av en erinran från Riksantikvarieämbetet att rådhusets gårdsbebyggelse borde bevaras. För kvarteret föreslås nu sådana bestämmelser att rådhuset och dess gårdshus blir belägna på var sitt A-område.

Som en blivande ersättning för butiksbebyggelsen i kv. Härden har områden för handels- och bostadsbebyggelse i 3 våningar föreslagits vid Salutorget i kv. Eken och vid Torggatan i kv. Hammaren och Idéen.

Utefter Järnvägsgatan i kv. Cedern, Druvan och Eken har föreslagits områden för 3-vånings bostadshus. För att i möjligaste mån förhindra gårdsförstörande nedfarter till källargarage har dessa bostadsområden, liksom det i kv. Idéen, kompletterats med områden för garageändamål, så förlagda att från bilkörning fredade gårdspartier erhålles. Ytterligare 3 områden för 3-vånings bostadshus har föreslagits vid Kristinegatans förlängning. Dessa får sådant nivå-läge, att garage i källare

område för
allmänna
byggnader.

områden för
bostadsändamål
och handelsändamål.

kan få infarter från gatan och i dennas plan. Med dessa områden får den praktiskt taget förbrukade tomtmarken för 3-våningshus ett tillskott av för Säter lämplig storlek. När detta förbrukats kan fortsatt planläggning för 3-våningshus utefter Kristiniegatans förlängning övervägas.

Inom det förut icke planlagda området har föreslagits en del områden för öppet byggnadssätt i enlighet med delvis befintlig bebyggelse.

råde för in-
stri och
tverk.

Inom sistnämnda plandel har föreslagits ett industriområde samt två områden för bostads- och småindustriändamål, samtliga delvis bebyggda i enlighet därmed. Det ena Bj-området omfattar även kv. Asken, vilket tillsammans med kv. Biet och Bikupan undantogs vid 1943 års fastställelse. De för dessa 3 kvarter föreslagna bestämmelserna om industriändamål ansågs nämligen kunna medföra risk för en för bostadsgrannskapet olämpligt koncentrerad industribebyggelse. För kv. Bikupan har ändrade bestämmelser sedermera fastställts, kv. Biet försvinner, och då kv. Asken föreslås som Bj-område i enlighet med dess nuvarande användningssätt, har denna risk bortfallit.

Även för kvarteren Hyddan, Igeln och Jungfrun föreslås bestämmelserna ändrade till att avse bostads- och industriändamål, vilket i stort sett överensstämmer med nuvarande användning. I kv. Jungfrun har ett byggnadsfritt område föreslagits närmast begravningsplatsen. Därmed är anmärkningarna mot 1943 års förslag även beträffande dessa kvarter undanröjda.

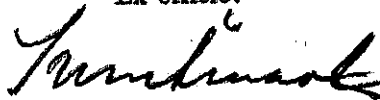
råden för
nsinstatio-

I anslutning till riksvägen har 3 nya områden för bensinstationer föreslagits.

Tillhör Kungl. Maj:ts beslut
den 18 November 1960

Stockholm i Kommunikationsdepartementet

Ex officio:



Stadsplanebestämmelser.

§ 1.

Stadsplaneområdets användning.

om. 1.

Byggnadskvarter.

- a) Med A betecknat område får användas för allmänt ändamål.
- b) Med B betecknat område får användas endast för bostädsändamål.
- c) Med H betecknat område får användas endast för handelsändamål.
- d) Med HB betecknat område får användas endast för handels- och bostadsändamål.
- e) Med J betecknat område får användas endast för industriändamål av sådan beskaffenhet att närboende ej vållas olägenheter med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad. Bostäder får dock anordnas i den utsträckning som fordras för tillsyn och bevakning av anläggning inom området.
- f) Med Bj betecknat område får användas endast för bostadsändamål samt, där så med hänsyn till sundhet, brandsäkerhet och trevnad prövas utan olägenhet kunna ske, för småindustriändamål.
- g) Med G betecknat område får användas endast för garageändamål.
- h) Med Ih betecknat område får användas endast för handelsträdgårdsändamål samt för med verksamheten samhörigt bostadsändamål.

om. 2.

Specialområden.

- a) Med Tj betecknat område får användas endast för järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål.
- b) Med V betecknat område skall utgöra vattenområde som icke får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för broar.

§ 2.

Mark som icke får bebyggas.

Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas.

§ 3.

Särskild föreskrift angående
områden för allmän trafik.

Med Z betecknad del av järnvägsområde skall hållas tillgänglig för allmän gatutrafik.

§ 4.

Byggnads lära.

- n. 1. Å med S betecknat område skall byggnad uppföras i gräns mot granntomt där sådan gräns förekommer inom området.
- n. 2. Med F betecknat område får bebyggas endast med hus som uppföres fristående.
- n. 3. Å med k betecknat område skall byggnad uppföras i tomtgräns mot granne, därest icke vid kvartershörn eller av särskilda skäl annan förläggning prövas lämplig.

§ 5.

Del av tomt som får bebyggas.

- n. 1. Av tomt som omfattar med F betecknat område får högst en fjärdedel bebyggas.
- n. 2. Av tomt som omfattar med j eller k betecknat område får högst en tredjedel bebyggas.

§ 6.

Våningsantal.

- n. 1. Å med I, II eller III betecknat område får byggnad uppföras med respektive högst en, två eller tre våningar.
- n. 2. Å med v betecknat område får utöver angivet våningsantal vind inredas.

§ 7.

Byggnads höjd.

- n. 1. Å med I, IV, II eller III betecknat område får byggnad icke uppföras till större höjd än respektive 4,4; 5,6; 7,6 och 10,6 meter.
- n. 2. Å med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran anger.

Tillhör Kungl. Maj:ts beslut

den 18 november 1960.

Stockholm i Kommunikationsdepartementet

Ex officio:

Mars 1958