

Detaljplan för

## **Genomfart Säter**, med riksväg 70, järnvägen och angränsande områden

Sätters kommun, Dalarnas län

# PLANBESKRIVNING

## HANDLINGAR

Följande planhandlingar tillhör detaljplanen:

- program med tillhörande samrådsredogörelse
- fastighetsförteckning
- plankarta med bestämmelser
- planbeskrivning
- miljökonsekvensbeskrivning (MKB)  
- *bilaga A* till planbeskrivningen
- illustrationer  
- *bilaga B* till planbeskrivningen
- genomförandebeskrivning
- samrådsredogörelse
- utlåtande

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

### Bakgrund

Utformningen av riksväg 70:s genomfart i Säter delar på ett olyckligt sätt staden och har givit ett ödesdigert resultat för stadsbilden och upplevelsen av en av Dalarnas äldsta städer. Det väglandskap som väg 70 utgör korresponderar illa med den småstadskarakteristik av kulturhistoriskt riksintresse som finns i Sätters innerstad. Den fyrfältiga vägutformningen genom staden inbjuder dessutom till hög fart och omkörningar som ökar trafikfaran inte minst för oskyddade trafikanter. Vägkorsningarna vid Nämnsbo och vid Salutorget är omvittnat besvärliga från trafiksäkerhets synpunkt.

Sedan upptakten våren 1997 har frågan om väg 70:s genomfart i

Säter samt banverkets önskemål om trafiksäkrare och snabbare järnvägstrafik på Dalabanan varit föremål för diskussioner mellan Sätters kommun, vägverket, banverket och Dalatrafik. Dalatrafik och kommunen har även önskemål om en bättre ordnad kollektivtrafik i staden. Länsstyrelsen har genom kommunikationsenheten följt arbetet.

En idéskiss baserat på diskussioner inom arbetsgruppen togs fram av kommunen vintern 1997 och reviderades sommaren 1998. Idéskissen redovisar ett *principförslag* till utformning av området kring järnvägen och riksväg 70, som arbetsgruppen menade vara genomförbart.

Idéskissen arbetades in i ett program för detaljplaner som lämnades för samråd till allmänhet och remissinstanser under maj-juni 1999. I huvudsak var reaktionen positiv till idéskissen som underlag för detaljplaneläggning.

Under 2000 har ytterligare detaljstudier utförts av konsult (Sweco VBB Viak, Falun) för att utreda om idéskissens förslag håller för ett genomförande samt för att förbereda för upprättande av detaljplan. Utredningen slutfördes i november 2000 och visar att idéskissens intentioner i allt väsentligt går att genomföra.

#### Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ombyggnad av genomfarten av riksväg 70 genom Säter samt att förbättra trafiksäkerheten vid korsningar med järnvägen. Åtgärderna syftar i första hand till att förbättra för oskyddade trafikanter, dvs. gående, cyklister och funktionshindrade. Syftet är vidare att ge möjlighet till vackrare stadsbild och en mer anpassad övergång mellan väg- och stadsmiljö.

#### Huvuddragen

Detaljplanen reglerar inte i detalj utformning av trafikytor men avsikten är att intentionerna i idéskissen ska kunna genomföras. Dessa är i korthet följande: Riksvägen minskas från fyra körfält till två med vägren och tre trafikcirkulationsplatser byggs i Nämnsbo, vid Salutorget och vid Smedjebacksvägens anslutning till riksvägen.

Östra Långgatans korsning i plan med järnvägen stängs. För gång- och cykeltrafikanter byggs en tunnel under riksvägen och järnvägen. Utformningen av denna gång- och cykeltunnel är oerhört viktig för stadsbilden samt för att motverka barriäreffekten av väg och järnväg. Tunneln ska kunna erbjuda en säker, snabb och trivsamt passage mellan stadsdelarna. Särskild uppmärksamhet ska riktas på den sociala säkerheten för barn och kvinnor.

Plankorsningen med järnvägen (bommar) på Industrigatan bibehålles tills vidare. En alternativ framtida planskild korsning är ut-

redd i ett läge strax nordväst om korsningen. I samrådsversionen av planförslaget reserverades mark för en sådan. Till utställningen har denna del av planen utgått. Frågan avses tas upp vid ett senare tillfälle när ett genomförande i denna del har större aktualitet.

**Konsekvenser**

Konsekvenserna av föreslagen detaljplan för pågående markanvändning är förhållandevis små med några undantag. Fastigheten där OKQ8 bilvårdsanläggning är verksam norr om järnvägen behöver tas i anspråk för nedfarter till gång- och cykeltunnel under järnväg och väg. Drivmedelsförsäljning med bibehållen lönsamhet vid OKQ8 i en situation där direkttillfarten till riksvägen via Östra Långgatan försvinner är heller knappast möjlig. Alternativ placering av anläggningen utreds av OKQ8.

Trafikföringen kommer att förändras i och med att plankorsningen med järnvägen stängs på Ö. Långgatan. Totalt sett kommer mindre trafik att ha målpunkt norr om järnvägen i och med att OKQ8 flyttar. Däremot kommer trafiken att kanaliseras via Kungsvägen från nordväst respektive sydost. Det blir i synnerhet märkbart vid evenemang i Säterdalen. Åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafiken på Kungsvägen, delen Norrtullsvägen till Ö. Långgatan, behöver vidtagas.

Konsekvenserna för stadsbilden är positiva i den bemärkelsen att mark frigörs mot staden så att plantering av exempelvis trädallé kan ske. Med lämplig utformning av genomfarten i övrigt, belysning och utsmyckning av trafikcirkulationsplatser samt anslutande markområden kan en genomfart värdig den gamla vackra staden Säter tillskapas.

Trafikcirkulationsplatsen vid Salutorget medger också att mark frigörs vid Järnvägsgatan för en bussangöringsplats i centrum. Genom närheten till järnvägen och den möjligen i framtiden flyttade plattformen som nås via ny gångtunnel finns förutsättningar att skapa ett litet resecentrum för kollektivtrafik.

**AVVÄGNING  
ENLIGT MILJÖBALKEN**

Planen har bedömts förenlig med bestämmelserna i Miljöbalken kap 3 och 4.

**PLANDATA  
Lägesbestämning**

Planområdet omfattar området från Nämnsbo i öster till Smedjebacksvägen i väster samt från Järnvägsgatan i söder till järnvägen och i vissa fall Kungsvägen i norr.

**Area**

Planområdet omfattar ca 11 ha.

**Markägoförhållanden**

Stora markägare i planområdet är Jernhusen AB (fd. SJ Fastigheter) och Sätters kommun.

**TIDIGARE****STÄLLNINGSTAGANDEN****Översiktliga planer**

Översiktsplan 1990 anger för riksvägspassagen att "(den) måste ägnas speciell uppmärksamhet för att minska effekten av det stora diket genom staden. Behov av lokalt bussnät, hållplats för regionaltrafik mm undersöks... Framtida behov från SJ av snabbtåg kan innebära anspråk på dubbelspår samt säkrare korsningar med tätortens trafiknät. Gångtunneln under riksväg 70 norr centrum avses förlängas även under järnvägen."

**Riksintressen**

Detaljplanen berör eller gränsar till flera olika riksintressen. Väg 70 och Dalabanan, järnvägen Borlänge-Stockholm, är av riksintresse för kommunikationer. Sätters innerstad omfattas av riksintresse för kulturmiljön. Säterdalen omfattas av riksintresse för friluftsliv och naturvård.

**Detaljplaner**

Följande gällande detaljplaner berörs av planförslaget:

- Ändring av stadsplanen kring genomfartsleden i Säter, fastställd av länsstyrelsen 16/11 1966.
- Ändring av stadsplanen för kvarteret Fasaden i Säter, fastställd av länsstyrelsen 27/11 1968.
- Säter. Ändring och utvidgning av stadsplanen, fastställd av Kungl. Maj:t 18/11 1960.
- Detaljplan för Heden Övre 9:130, del av kv Poleraren, lagakraftvunnen 1990-04-21
- Ändring av stadsplan för kv Fabriken mm, fastställd 28/9 1977.

**Program för planområdet**

Program för detaljplan gällande "Genomfart riksväg 70 och järnvägen i Säter" var föremål för samråd under tiden 12 maj till 11 juni 1999. Åtta remissinstanser yttrade sig och ett 40-tal intresserade infann sig till ett offentligt samrådsmöte den 1 juni. Samrådsredogörelse upprättades den 28 juni 1999.

**MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING**

Miljökonsekvensbeskrivning är upprättad av Sweco VBB Viak, Falun och redovisas i bilaga A.

**Kompletterande miljöbeskrivning**

- buller

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att dagens trafikbullernivåer i vissa lägen ligger nära eller över rekommenderade gränsvärden. Vägverket har i samråd med kommunens miljökontor inventerat och därefter genomfört åtgärder för att minska bullerstörningar i bostäder från väg 70 i centrala Säter. Dessa utgörs av bullervallar och bullerplank vid östra infarten samt åtgärder på husfasader (fönster) i centrala Säter. Såvitt nu kan bedömas kommer de åtgärder som föreslås i detaljplanen sannolikt att marginellt minska bullernivåerna vid bostäder längs väg 70. Nya och noggrannare beräkningar kan göras först i samband med arbetsplaneskedet för en ombyggnad av väg 70.

Banverket har inventerat bostäder störda av buller från järnvägen.

Åtgärder har föreslagits för några särskilt utsatta bostadsbyggnader och kommer att genomföras inom kort. Nya och noggrannare beräkningar kan göras först i samband med järnvägsutredning och järnvägsplan för framtida förändringar av järnvägen.

- vibrationer

Konsekvenser av vibrationer från trafiken finns redovisade i miljökonsekvensbeskrivningen. Vibrationsproblemen från framförallt järnvägen finns redan idag men bedöms sannolikt inte förvärras vid en ombyggnad enligt planen. Här spelar trafikens sammansättning (större andel tunga transporter) den största rollen. En separat utredning över vibrationsproblemen bör utföras i samband med åtgärder på Dalabanan och bangården.

- utsläpp till luft

Luftföroreningar är sannolikt inget stort problem för genomfartsområdet beroende på relativt måttliga trafikmängder och gynnsam genomluftning i förhärskande vindriktningen. Det kan dock inte uteslutas att det vid ogynnsamma tillfällen lokalt kan uppstå problem, vilket bör uppmärksammas och åtgärdas med trafikregleringar. Ett sådant skulle kunna vara när större evenemang genomförs i Säterdalen och trafiken tättnar på Kungsvägen. Man kan också behöva vara uppmärksam på busshållplatsen på Järnvägs-gatan, med tanke på närliggande bostäder. En rimlig bedömning är dock att miljö kvalitetsnormer för luft ej överskrides inom planområdet.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Natur

- mark och vegetation

Den före detta järnvägsparken mellan riksvägen och järnvägen innehåller en del större och mindre björkar vilka föreslås till största delen bevaras samt kompletteras. Områdena närmast eventuell plattform / perrong och gång- och cykeltunnel samt befintlig skyltställning föreslås få en mer anlagd parkkaraktär än området i övrigt.

Större lövträd vid Salutorget är viktiga att bevara och anläggningsarbeten får inte skada stam eller rotsystem. Bevarandet av större träd vid Salutorget är viktigt samt att nya lövträd planteras som en ensidig allé utmed riksvägens södra sida. Avsmalmandet av riksvägens körytor möjliggör detta till i höjd med Engelbrekts-gatan. Val av lämplig trädart samt omsorgsfull plantering mm av delvis uppvuxna träd är en avgörande fråga om resultatet ska bli bra.

Plantering av träd föreslås också ske på nuvarande OKQ8 -tomten mot befintligt bostadsområde öster därom.

- geotekniska förhållanden

Förekommande jordarter av betydelse är morän, sand och silt. Genomfarterna för Dalabanan och riksväg 70 är belägna i gränsområdet mellan morän- och silt/sandjordar. Ingen geoteknisk

undersökning har gjorts i planförberedande syfte.

**Fornlämningar**

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet.

**Bebyggelseområden**

- byggnadskultur och gestaltning

Bebyggelseområden ingår ej i detaljplanen men angränsande till planområdet finns bebyggelse av stort kulturhistoriskt intresse och för upplevelsen av stadsbilden värdefull bebyggelse. En viktig genomförandeuppgift i detaljplanen är att markera denna värdefulla stadsbild genom utformningen av vägrummet och i synnerhet dess övergång till staden.

**Gator och trafik**

- gatunät, gång- och cykeltrafik
- korsningar med järnväg

Riksväg 70 klassas som genomfart medan anslutande samt parallella gator utgör delar av huvudgatunätet. Gång- och cykelväg med tunnel under väg 70 och järnvägen utgör del av huvudgång- och cykelvägnätet i Säter.

**Genomfarten**

De i planen föreslagna förändringarna av genomfarten är att tre trafikcirkulationsplatser tillkommer och att genomfarten mellan dessa cirkulationsplatser i stället för fyra körfält får två körfält med vägren. Mittbarriär behålles och minskningen av vägrummet sker främst genom minskning från båda yttersidor i syfte att minska kostnader för vägbyggnaden. Viss justering av genomfartens läge sker i anslutning till cirkulationsplatserna. Alternativa lösningar som bibehåller de stadsbildsmässiga och trafiksäkerhetsmässiga vinster som detta planförslag syftar till kan komma ifråga. Planen reglerar inte i detalj dispositionen av trafikyor.

**Trafikcirkulation  
Nämnsbo**

De trafiksäkerhetsåtgärder som planen syftar till är följande. Korsningen i Nämnsbo med sin oöverskådliga och rymliga geometri är idag ett faromoment. Tvåfältsvägen övergår i fyrfältsväg samtidigt som korsningen har mycket svängande trafik. Det medför att många bilister påbörjar omkörningar trots att farten borde minska. En cirkulationsplats skulle förbättra trafiksäkerheten betydligt om samtidigt också gång- och cykeltrafikanterna tas om hand på ett lämpligt sätt. Dessutom medför en cirkulationsplats i detta läge en lämplig markering av att man har kommit till en tätort/stad, med andra trafiksituationer än längs vägen i övrigt.

Industrigatans korsning i plan (med bommar) med järnvägen är i nuläget inte aktuell för förändring enligt banverket. I tidigare nämnd utredning (Sweco VBB Viak) har ett antal alternativa lösningar med planskilda korsningar studerats. En lösning har förordats medan övriga har förkastats av funktionella, miljömässiga och ekonomiska skäl. Den förordade lösningen ingick i samrådsversionen av planen men har utgått i denna utställningsversion eftersom ett eventuellt genomförande inte förefaller vara nära förestående och berörda markägare protesterar mot förslaget. Kompletterande utredning av trafikföringen norr om järnvägen

till och från industriområdena kan med fördel genomföras inför en framtida planändring.

*Trafikcirkulation  
Östra Långgatan*

Östra Långgatans korsning i plan med järnvägen mitt för Salutorget har komplicerade trafikförhållanden. Den signalreglerade korsningen med riksvägen påverkar trafikrytmen på riksvägen samt är sammankopplad med regleringen av järnvägsbommarna. Trafiksäkerheten är inte bra trots eller tack vare signalregleringen. En ytterligare anledning till detta är att gående och cyklister "smiter" över riksvägen i eller i anslutning till korsningen.

För gångtrafikanter finns idag en tunnel under riksvägen men inte under järnvägen. Tunneln är inte anpassad för funktionshindrade eller cyklister. Situationen medför att många gående tar sig över riksvägen i plan antingen vid korsningen eller mitt för stationshuset med risk för svåra olyckor. Väg och järnväg upplevs för gång- och cykeltrafikanter som en stor barriär att korsa när man vill nå rekreationsområdena i Säterdalen från stadscentrum eller omvänt stadscentrum från de bostadsområden som finns längs Kungsvägen.

*Vackert utformad  
gång- och cykeltunnel*

Därför föreslås i planförslaget en lösning där plankorsningen med järnvägen tas bort och biltrafik istället hänvisas till Industrigatan - Kungsvägen respektive Norrtullsvägen - Kungsvägen. För gång- och cykeltrafikanter liksom för funktionshindrade föreslås en ny tunnel under både väg och järnväg. Denna tunnel kommer att bli en mycket viktig förbindelse från stadscentrum till Säterdalen och bostadsområden norr om järnvägen varför dess *utformning är av största betydelse*. Generös tunnelöppning, ljusa och vackra tunnelgångar samt vackert utformade anslutande områden och vägar är målet. Barriäreffekten av väg och järnväg kommer att minska avsevärt för dessa trafikantkategorier om denna lösning kommer till stånd.

*Trafiksituation på Kungsvägen*

Stängningen av Östra Långgatans förbindelse över järnvägen medför sannolikt att den totala trafikmängden med mål norr om järnvägen minskar i och med att OKQ8 flyttar. Dock kommer trafiken att öka på Kungsvägen, i synnerhet vid arrangemang i Säterdalen. På delen Norrtullsvägen till Ö. Långgatan kan trafiksituationen bli besvärlig för oskyddade trafikanter eftersom gaturummet är begränsat och byggnader står mycket nära vägen. Här föreslås åtgärder genomföras för att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister genom exempelvis anordnande av trottoar och begränsning av tung trafik. Eventuellt kan hastighets-sänkande åtgärder också användas. Sådana åtgärder skulle också sänka störningar i form av buller mm till bostäder vid Kungsvägen. Trafik till småindustrier vid Industrigatan och industrihuset vid Kungsvägen ska styras t ex med trafikregleringar via

Industrigatan och korsningen i Nämnsbo. Det kan också vid arrangemang i Säterdalen övervägas att med tillfälliga trafikregleringar styra trafiken så att denna del inte överbelastas.

Trafikcirkulation  
Smedjebacksvägen

Trafikcirkulationsplatsen vid Smedjebacksvägens anslutning till rv 70 är motiverad som del av en totallösning för trafikdirigering, hastighetsdämpning och avlastning av huvudgatunätet i Sätters centrala delar. Den är också en väsentlig del i arbetet med förskönandet av genomfarten i Sätters stad och markerar ingången norrifrån till staden och till en sträcka med lugnare trafikrytm.

• kollektivtrafik

Buss

Lokal och regional busstrafik samt fjärrbussar trafikerar idag Järnvägsgatan och Torggatan med hållplatser vid Salutorget. Trafiksituationen är vid vissa tidpunkter kaotisk. I planförslaget ges utrymme för rymliga hållplatser efter Järnvägsgatan genom avsmalning av, och vid Salutorget en förskjutning av riksvägens körytor. Cirka fyra till sex bussar kan samtidigt göra uppehåll vid de motstående hållplatserna straxt öster om Salutorget, mellan Grängsgatan och Bastugatan. Det finns även möjlighet att anordna angöring för fjärrbussar direkt från riksvägen.

Järnväg

Banverket kommer att utreda var framtida plattform för tåg ska förläggas. Dels förbereder man en ombyggnad och stabilitetsförbättring av banvallen, dels kommer eventuella regionaltåg att ställa krav på plattformars utformning. I arbetsgruppen för genomfarten har diskuterats flytt av plattform från nuvarande läge vid stationsbyggnaden. I idéskissen har plattformen lagts längre norrut och tillgänglig från den nya gång- och cykelvägen (tunneln). Därmed skulle den också vara närmare och åtkomligare från stadscentrum.

Denna fråga är dock inte i alla delar färdigutredd utan är beroende av banverkets ställningstagande i olika delar. Till exempel har inte tillräckligt utretts tillgängligheten till plattformen för funktionshindrade eller hur fordonsangöring och parkering lämpligen sker. Detta är en anledning till att stationshusområdet har undantagits från utställningsversionen av planen och en lämplig markanvändning istället bör prövas i en framtida planprocess.

Säkerhet. Stängsel ska uppföras i gräns till järnvägsområdet eller där det annars bedöms som lämpligt, för att undvika svåra olyckor genom att förhindra eller försvåra för barn och övriga att nå ban- och spårområdet. Stängselskyldighet regleras i särskild lag, Lag om stängselskyldighet för järnväg mm. (1945:119), där kommunen kan besluta, efter samråd med järnvägens innehavare, att stängsel uppsättes av säkerhetsskäl till skydd för allmänheten. Det kan vara lämpligt att diskussion tas upp mellan kommunen och banverket i denna fråga senast i samband med banverkets



planerade utredning av banområdet.

- parkering

Kvartersmark avsedd för parkering tillskapas på nuvarande OKQ8 -tomten avsedd att nyttjas som reserv för parkeringsplatser till i första hand centrum. Vid en eventuell flytt av stationsplattformen kan den eventuellt utgöra angöring till denna norrifrån. Parkeringsplatser på centrumsidan av riksvägen är idag befintliga. Vägen kan inte flyttas så mycket att antalet p-platser kan ökas mer än marginellt söder om riksvägen.

**Teknisk försörjning**

- vatten och avlopp

Riksväg 70 korsas av huvudledningar för vatten och avlopp i några olika lägen. Dagvattenledningar som avvattnar riksvägen samt bostadsområden väster därom berörs också av vägombyggnaden. Det är i föreslagna lägen för cirkulationsplatser vid Smedjebacksvägen och Nämnsbo som vatten- och avloppsledningar kan bli aktuella att flytta. I samband med detaljprojektering får bestämmas hur i detalj detta löses.

- dagvatten

När det gäller dagvattenhanteringen inom vägområdet finns befintliga ledningar i stort sett längs hela sträckan som kan utnyttjas. Vid Salutorget (gång- och cykeltunnel) kommer den planfria korsningen troligen att medföra att pumpning av dagvatten från lågpunkter krävs. Om avledning av dagvatten kommer att ske till raviner i Säterdalen måste särskild hänsyn tas till riskerna för erosion i ravinerna.

**Administrativa frågor**

Genomförandetiden för planen föreslås till femton år efter att planen vunnit laga kraft.


**MEDVERKANDE  
TJÄNSTEMAN**

Kartunderlag, plankarta och fastighetsägarförteckning har tagits fram av Kristina Mellberg, miljö- och byggnadsnämndsförvaltningen, Sätters kommun.

Miljökonsekvensbeskrivningen är upprättad av Lotta Eriksson, Sweco -VBB Viak AB i november 2000.


Illustrationer i bilaga B är hämtade från VBB Viaks utredning, daterad september 2000.

Miljö- och byggnadsnämndskontoret i januari 2002  
Sätters kommun

  
Steve Johnson, arkitekt SAR

Med anledning av inkomna synpunkter under utställningen av planen har komplettering av planbestämmelser (T<sub>1</sub>, järnvägstrafik) med uppgift om stängselskyldighet gjorts på plankartan och med kommentar i planbeskrivningen.

Miljö- och byggnadsnämndskontoret i april 2002,  
Säters kommun



Steve Johnson/arkitekt SAR

# PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och beteckning är tillåten.

## GRÄNSBETECKNINGAR

- Gräns för planområdet
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

## ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

### Allmänna platser

- GENOMFART Genomfartstråk
- HUVUDGATA Trafik mellan områden
- LOKALGATA Lokaltrafik
- P-PLATS Parkering
- PARK Anlagd park
- SKYDD Område som skyddas mot störning
- FÖRHÄR Gång-, cykel och mopedyg
- PARKERINGSPLATS Anlagd park kombinerad med rasplats

### Kvartersmark

- T1 Järnvägstråk. Strängsel som avgränsar spårområdet skall finnas.
- B1 Bostäder
- P Parkering

## UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- tunnel Gång- eller väg tunnel
- alle Planerade lövträd i rad
- hop Bussstoppplats med väderskydd
- parkering Parkeringsplats får anordnas

## BEGRENSNINGAR AV MARKENS

### BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas
- x Marken skall vara tillgänglig för allmän gång- och cykelttrafik i tunnel
- z1 Marken skall vara tillgänglig för allmän körtrafik
- z2 Området skall vara tillgängligt för allmän körtrafik i tunnel

## MARKENS ANORDNANDE

### Mark och vegetation

- parkering Parkeringsplats får anordnas
- t Träd planteras. Parkering får inte anordnas
- tunnel Gångtunnel

### Ulfart

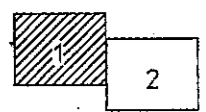
- Kortare ulfart får inte anordnas

## ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

### Genomförandetid

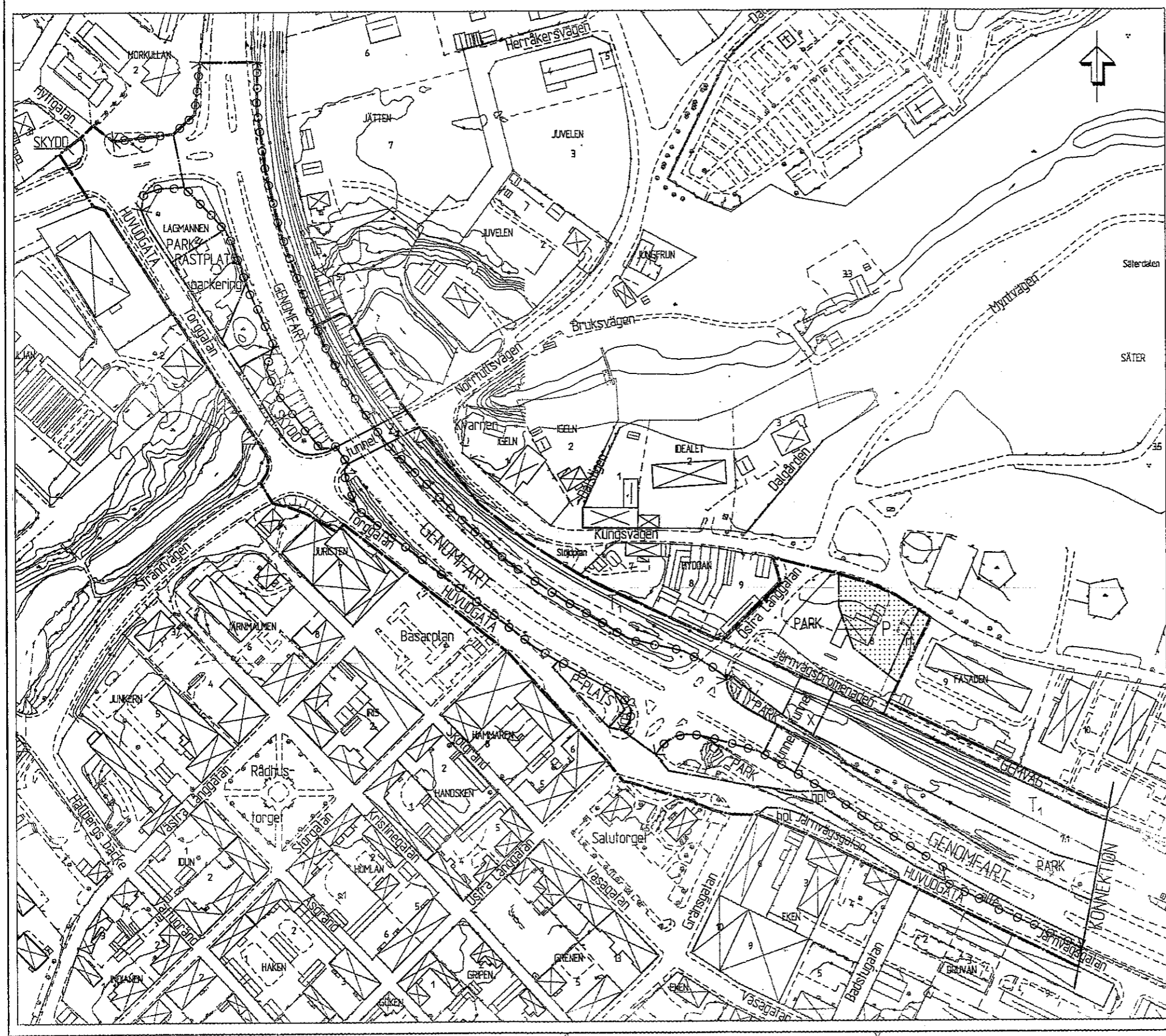
Genomförandetiden slutar (T5) är efter det att detaljplanen vunnit laga kraft.

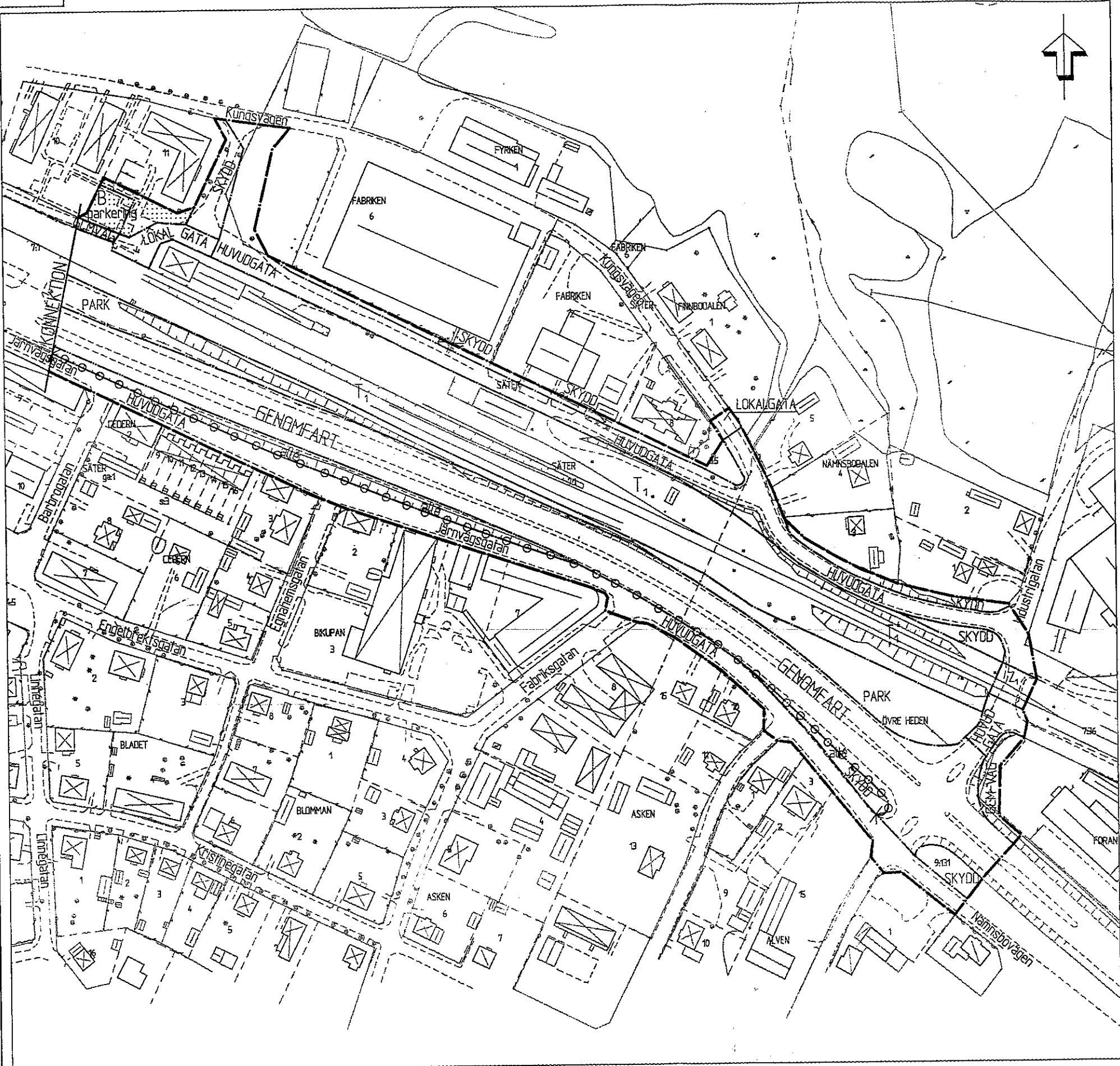
Plankartan är uppdelad i två delar benämnda karta 1 resp karta 2.



# ANTAGANDEHANDLING Karta 1

<input checked="" type="checkbox"/> Miljökonsekvensbeskrivning <input checked="" type="checkbox"/> Beskrivning <input checked="" type="checkbox"/> Genomförande- beskrivning <input checked="" type="checkbox"/> Samrådsredogörelse	<input type="checkbox"/> Illustrationskarta <input type="checkbox"/> Fastighetsförteckning <input type="checkbox"/> Utlämnande efter utställning
Detaljplan för <b>GENOMFART SÄTER</b> med riksväg 70, järnvägen och angränsande områden Sätters kommun, Dalarnas län	Beslutsdatum Beslut för sista 2001-04-24 § 65 Medlems 2002-05-16 § 193 Lagrådgivning 2003-02-10
Byggrådgivningskontroll, upprättad i januari 2002 + Reviderad i april 2002	Sign.
Sieve Johnson arkitekt SAR Skala 1:5000	0 10 20 40 60 100 150 meter





### PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom området med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och beteckning är tillåten.

### GRÄNSBETECKNINGAR

- Gräns för planområdet
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

### ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

#### Allmänna platser

- Genomfartstråk
- Lokalgata
- Lokaltäckning
- Parkering
- Arlagd park
- Skydd
- Gång-, cykel och roppelväg
- Arlagd park kombinerad med rastplats

#### Kvartersmark

- Järnvägstrafik. Slingsel som avgränsar spårområdet skall finnas.
- Bostäder
- Parkering

### UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

- tunnel Gång- eller vägtunnel
- alle Planterade livträd i rad
- hst Busstälplats med väderskydd
- parkering Parkeringsplats för andras

### BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS

#### BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas
- Marken skall vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik i tunnel
- Marken skall vara tillgänglig för allmän körtrafik
- Området skall vara tillgängligt för allmän körtrafik i tunnel

### MARKENS ANORDNANDE

#### Mark och vegetation

- Parkeringsplats för andras
- Träd planteras. Parkering får inte anordnas
- tunnel Gångtunnel

#### Utfart

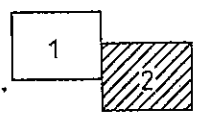
- Korsningsutfart får inte anordnas

### ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

#### Genomförandeförfattning

Genomförandeförfattningen slutför 150 år efter det att detaljplanen vunnit laga kraft.

Plankartan är upprättad i två delar benämnda karta 1 resp karta 2



## ANTAGANDEHANDLING Karta 2

<ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Miljökonsekvensbeskrivning</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Beskrivning</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Genomförande- beskrivning</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Samråd/redogörelse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Illustrationskarta</li> <li><input type="checkbox"/> Fastighetsförteckning</li> <li><input type="checkbox"/> Utlärande efter utställning</li> </ul>
Detaljplan <b>GENOMFART SÄTER</b> med tillväg 70, järnvägen och angränsande områden Säterns kommun, Dalarnas län	Beslutsdatum In godkännat 2001-04-24 § 65 Antagna 2002-06-18 § 193 Lagrat/utvärderat 2003-02-10
Byggnadsnämndenskontoret, upprättad i januari 2002 • Reviderad i april 2002	
Steve Johnson arkitekt SAR	



Detaljplan för

**Genomfart Säter**, med riksväg 70, järnvägen och angränsande områden,

Säters kommun, Dalarnas län.

# GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

## ORGANISATORISKA

### FRÅGOR

#### Tidsplan

Normal hantering av detaljplanen innebär att planen kan vinna laga kraft i maj 2002. Genomförande av planen gäller i första hand ombyggnad av riksväg 70 samt planskild korsning med järnvägen i nuvarande Östra Långgatan. Den sistnämnda förutsätter samordning mellan vägverket och banverket.

Vägverket är i färd med att upprätta arbetsplan för en trafikcirkulationsplats i Nämnsbo i enlighet med det förslag som redovisas i denna plan. Genomförande sker sannolikt våren/sommaren 2002.

Övriga föreslagna åtgärder för riksvägen finns inte upptagna i vägverkets långtidsplanering. Trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder på stamvägnätet kan dock komma ifråga för genomförande enligt särskilda beslut och resurstilldelning.

Banverket har för avsikt att förstärka banvallen genom Säter. Studie av eventuell flyttning av plattform närmare gångtunnel ska utredas. I dagsläget är åtgärdande av plankorsningar i Säter ej upptagna i banverkets stamnätsplan 1998-2007. Revidering av långtidsplaneringen sker 2003-2004.

#### Genomförandetid

Planens genomförandetid förslås därför till femton år efter det att planen vunnit laga kraft.

#### Ansvarsfördelning

Vägverket ansvarar för genomförande av åtgärder på de delar av planen som betecknats *allmän plats – genomfart*. Banverket ansvarar på motsvarande sätt för områden betecknade som *trafikområde för järnvägsändamål*. Säters kommun ansvarar för

allmän plats avseende huvudvägs- och lokalvägsnätet, parkmark samt de gång- och cykelvägar som redovisats som x-områden.

Den närmare fördelningen av kostnader och gränsdragningen av genomförandeåtgärder görs inför arbetsplanens respektive järnvägsplanens upprättande.

Allmänna vatten- och avloppsledningar är säkerställda med ledningsrätt.

Jernhusen AB är fastighetsägare inom trafikområdet för järnväg.

## Avtal

Avtal om upplåtelse av mark för allmänt ändamål ska träffas mellan OKQ8 (Fasaden 8) och Sätters kommun samt mellan Jernhusen AB (Säter 7:1) respektive Hedemora Järn (Foran 8) och kommunen. Mellan fastighetsägaren till Fasaden 11 och kommunen ska likaledes marköverlåtelseavtal träffas.

## FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning

Fastighetsbildning kan bli aktuell för att säkerställa eventuella avtal enligt ovan samt för överföring till allmän plats av mark tillhörig fastigheterna Fasaden 8, Säter 7:1 och Foran 8.

## TEKNISKA FRÅGOR

Tekniska utredningar

Geotekniska utredningar krävs i synnerhet vid byggande av väg- och gångtunnlar. I samband med väg- och järnvägsprojektering skall buller- och vibrationsutredningar genomföras.

## MEDVERKANDE TJÄNSTEMAN

Per Wallnor, byggnadsnämndsförvaltningen.

Miljö- och byggnadsnämndskontoret i januari 2002

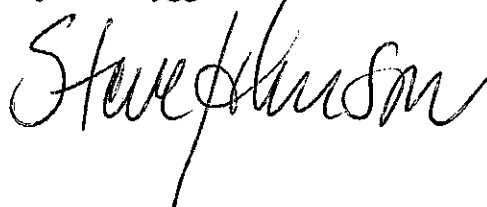
Sätters Kommun



Steve Johnson  
arkitekt SAR

Justering av text under ansvarsfördelning har gjorts med anledning av synpunkter under utställningen av planförslaget.

Miljö- och byggnadsnämndskontoret i april 2002.



Steve Johnson  
arkitekt SAR