

Ludvika Kommun

Vägverket

Banverket

# Ludvikas Stadsutveckling och trafikmiljö

Charrette genomförd i maj 2005 om Ludvikas  
stadsutveckling och trafikmiljö längs genomfarten

Redovisning av arbetslagens förslag

Rapport September 2005

# Innehåll

Charretten.....	2
Uppgiften i Ludvika .....	2
Organisation.....	2
Ludvika.....	4
Genomfartens olika karaktärsområden .....	6
Södra infarten .....	7
Södra stadsporten- korsningen vid OK .....	9
Valhallavägen .....	11
ABB-korsningen .....	14
Stadsentrén.....	16
Stadskärnan.....	18
Kulturhistoriska Ludvika .....	29
Utfarten mot Smedjebacken, väg 66 .....	32
Gamla Bangatan.....	32
Östra förstadsgatan .....	33
Östra infarten .....	34
Norra infarten.....	34
Etappindelning.....	35
Förslag från allmänheten .....	36
Fortsatt arbete.....	36
Bilaga I, Program för charretten.....	37

# Charretten

Charrette är en intensivplaneringsprocess där berörda offentliga och privata intressenter samlas under några få dagar för att hitta lösningar på besvärliga planeringsproblem. Processen ger samtidigt möjlighet att diskutera och förankra lösningarna hos allmänheten. Arbetsgrupper med representanter för olika intressegrupperingar diskuterar med stöd av experter fram förslag som presenteras vid stormöten. Kritik från allmänheten vid stormöten leder till förändringar och förslag från publiken tas med i arbetet. Resultatet efter två-tre dagar blir ofta en väl förankrad grundlösning som sen behöver bearbetas och förfinas i den normala planeringsprocessen.

# Uppgiften i Ludvika

Den tidigare planerade förbifarten av riksväg 50 öster om centrala Ludvika lyftes för något år sedan ur den nationella vägplanen. Samtidigt beslöt regeringen att ej fastställa den överklagade arbetsplanen. Detta innebar att en ny planeringsprocess krävdes för att hitta en utformning för genomfartstrafiken i befintligt läge.

Vägverket valde att testa charretten som arbetsform i några vägprojekt, där Ludvika, Kiruna och Katrineholm valdes ut. I uppgiften ingår att forma ett kreativt samarbete mellan flera parter och att lyfta blicken från vägen till hela stadsmiljön och använda de verktyg som finns för respektive part för att nå gemensamma mål. Charretterna i de tre städerna kommer att utvärderas av en fristående konsult och bygger på observationer och intervjuer under arbetet.

Genomfartens läge intill järnvägen, några besvärliga korsningar med järnvägen och Banverkets planer på att minska antalet spår på bangården gör Banverket till en naturlig partner i arbetet.

# Organisation

För projektet bildades en styrgrupp med representanter för Vägverket, Ludvika kommun och Banverket och en arbetsgrupp. Arbetsgruppen tog fram ett förslag till organisation av charretten och anlätade såväl charretteledaren professor **Göran Cars** från KTH som konsulterna, en arkitekt och en trafikplanerare för vardera av de två arbetslagen. Man bjöd in företrädare för näringslivet, organisationer, föreningar och fastighetsägare att medverka i arbetslagen.

Arbetslagen bestod av följande deltagare:

## Lag A

### Lagledare:

Landskapsarkitekt LAR/MSA **Lena Carlsson**, Tyréns Linköping  
Trafikplanerare **Lars Thuesson**, Vägverket Konsult Stockholm

### Lagmedlemmar

**Margareta Olsson**, Företagarna  
**Magnus Erbing**, Företagarna  
**Bo A Johansson**, Ludvikahem  
**Margareta Karlsson**, Handikappverksamheten Ludvika kommun  
**Karl-Axel Eriksson**, Samverkan för förbifart  
**Håkan Bergeå**, Projekt Bergslagsdiagonalen  
**Tommy Johansson**, ABB  
**Alvar Munter**, Ludvika Taxi  
**Gunnar Vestman**, Naturskyddsföreningen  
**Ingemar Johansson**, Villaägareföreningen  
**Maria Ines**, Villaägareföreningen  
**Marianne Gudmundsson**, Turistnäringsen  
**Hans- Åke Wickberg**, Räddningstjänsten

## Lag B:

### Lagledare:

Arkitekt SAR/MSA **Hans Gillgren**, Gillark, Sundsvall  
Trafikplanerare **Harald Lundström**, Ramböll, Göteborg

### Lagmedlemmar:

**Ann Andersson**, Hyresgästföreningen  
**Jan Norrgo**, Ludvika Köpmannaförening  
**Per Funke**, Ludvika Köpmannaförening  
**Elisabeth Olsson**, Kultur och Fritid  
**Carolina Gravö**, Ungdomsrepresentant  
**Ulf Bolinder**, Kommunala pensionärsrådet  
**Kjell Bohman**, Handikappföreningarnas samarbetsorganisation, HSO  
**Bengt Hamelius**, Dalatrafik  
**Frans van Bruggen**, Bild o Form  
**Sten Nordström**, Intresseföreningen Bergslaget  
**Per G Andersson**, Svenska Kyrkan  
**Jörgen Forsberg**, Spendrups  
**Mats Winroth**, Polisen  
**Kent Söderlund**, Region Dalarna

Tjänstemän från Ludvika kommun, Vägverket och Banverket deltog inte i arbetslagens arbete men följde lagens arbete och fanns till hands under arbetet för att serva med material och besvara frågor.

Projektledare är **Anders Hjärtedal**, Vägverket, och från Vägverket deltog även chefsarkitekt **Torbjörn Suneson**, **Bo Bävertoft** och **Ragnild Widgren**. Från Ludvika kommun deltog Planeringschefen **Jan-Erik Eriksson**, stadsarkitekten **Göran Sundell**, projekteringschefen **Christer Lindberg** och miljöchefen **Göran Eriksson**. Från Banverket deltog **Anna Carde-sjö**, **Mats Nordblad** och **Karl-Gunnar Karlsson**.

**Kristina Nilsson** från SLU, Uppsala, anlitas för att utvärdera charretten.

Charretten genomfördes i Folkets Hus i Ludvika 19-21 maj 2005.

# Ludvika

Ludvika kommun i södra Dalarnas bergslag har cirka 25 000 invånare varav kring 15 000 finns i Ludvika tätort. Den andra större tätorten är Grängesberg med drygt 4000 invånare. Ludvika stadsbebyggelse ligger i ett kuperat och sjörikt skogslandskap vid sjön Väsmans sydöstra ände intill Ludvika ström, det vattendrag i Kolbäcksåns vattensystem där Gustav Vasa i mitten av 1500-talet lät anlägga ett kronobruk för järnframställning. Bruket expanderade under 1700-talet och kvar från den tiden är bebyggelsen kring herrgården, byggd 1720 och ombyggd efter en brand 1782 och Ludvika Ulrika kyrka byggd 1752. Bruksbebyggelsen på Hammarbacken norr om herrgården ingår i detta äldsta Ludvika.



*Ludvika Herrgård*



*Hammarbacken*

Stadsbebyggelsen i Ludvika tog fart i och med järnvägens tillkomst till Göteborg 1879 och Stockholm 1900. Stadsplanen från 1906 är en rutnätsplan med breda gator i räta vinklar och flera esplanader i centrum och en mer terränganpassad villastad utanför. Ludvika blev municipalsamhälle 1901, köping 1915 och stad 1919.



*Storgatan söderut från Engelbrektskatan*



*Carlavägen österut med Folkets hus i fon-*  
*den*



Under 1900-talet har Ludvikas utveckling dominerats av ASEA:s, numera ABB:s tillverkning av starkströmsutrustning som transformatorer mm. Stadsbebyggelsen expanderade starkt under 1940- och 50-talen med flera tidstypiska stadsdelar. Senaste 20 åren har befolkningen minskat från nivån 35 000 till 25 000.

Flera byggnader i Ludvika har ritats av kända arkitekter, främst Cyrillus Johansson som format stadshuset 1937 och järnvägsstationen och ett par hus vid Storgatan från samma tid. Peter Celsing ritade krematoriet 1958.

Under den moderna epoken från mitten av 1950-talet omvandlades flera stads kvarter i tidens anda med högre byggnader, bl.a Folkets hus/ kommunhuset med sju våningar, Åhlénskvarteret med parkeringshus och ett bostadshus i sex-sju våningar.

Sammantaget visar Ludvika upp en äldre småstadskarakter med blandad trähus- och stenhusbebyggelse från olika åldrar längs flera lummiga trädplanterade gator i huvuddelen av cen-



trum. De mer storskaliga moderna husen med förortskaraktär finns huvudsakligen längs genomfarten. Utanför centrum dominerar den lummiga villastaden och i norr längs vägen mot Smedjebacken av en öppen 1950-talsstad med putsade hyreshus och planterade huvudgator.

Väg 50 utgör tillsammans med järnvägen och bangården en stark barriär mellan staden och Väsmans strand. Dagens utblickar från den lilla höjdrygg som Storgatan utgör ger dock en viss vattenkontakt.



*Åhlénshuset vid Carlavägen*



*Folkets Hus*



*Gamla Bangatan österut*



*Ludvika stadshus*



*Villabyggnelse vid Gamla Bangatan*



*Hyreshusbyggnelse vid Marnäs Torg*



*Resecentrum*



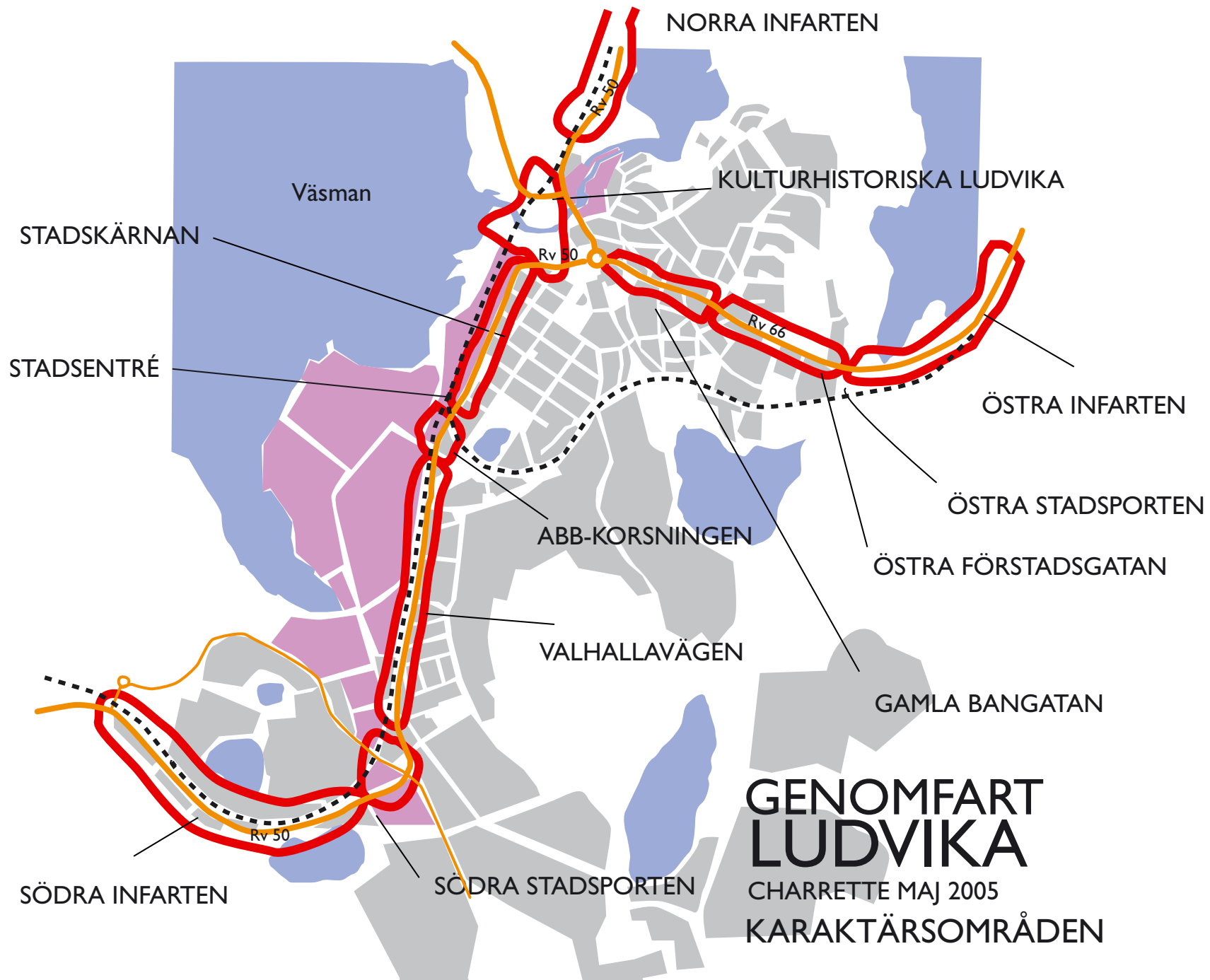
*Engelbrektskatan med Cyrillus Johanssons hus vid Storgatan*



*Engelbrektskatan ner mot Resecentrum*



*Carlavägen västerut*



**GENOMFART  
LUDVIKA**  
CHARRETTE MAJ 2005  
KARAKTÄRSOMRÅDEN

# Genomfartens olika karaktärsområden

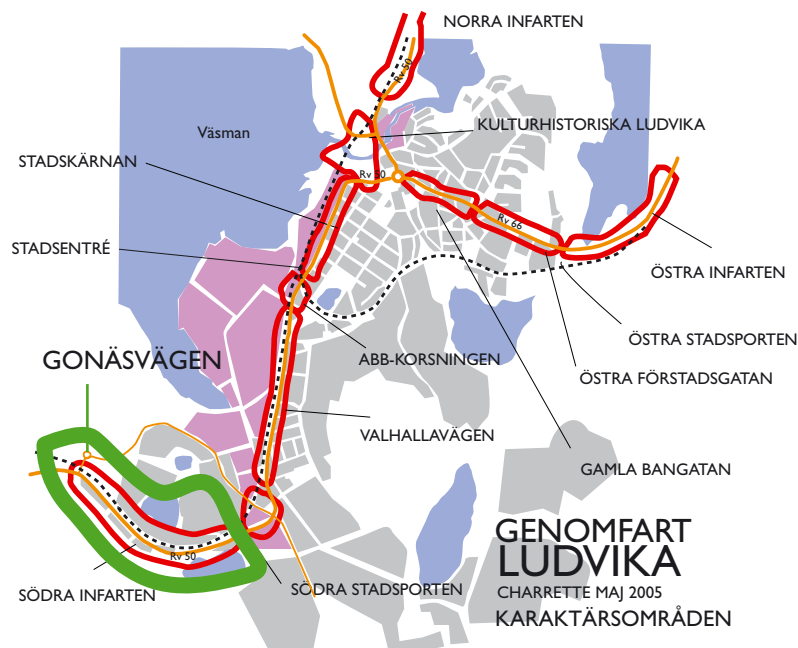
Utifrån den stadskaraktär som Ludvika visar upp längs olika delar av genomfarten och den roll och karaktär som genomfarten har, kan en indelning göras i olika sekvenser. Sådär kan genomfarten till sin karaktär med problem och förslag till lösningar i grova drag beskrivas från söder till norr.

## Södra infarten

Korsningen med anslutningsvägen till Gonäsvägen kan ses som gränsen mellan landsbygd och stadsbygd. Vägen är en infartssträcka nästan fram till OK-korsningen. Här ser man glimtvis vyer över Ludvika med sina kullar och vatten och stadsbebyggelse däremellan. Här presenteras Ludvika för resenären och vyerna är viktiga att bibehålla.

## Problem

Väg 50:s södra infart, Grängesbergsvägen, som sträcker sig från anslutningen mot Gonäsvägen i sydväst till korsningen vid OK (Gonäsvägen/Snöåvågen) har låg trafiksäkerhets- och framkomlighetsstandard. De viktigaste orsakerna är följande:



- Den 1,5 km långa tvåfältiga vägsträckan kantas på en stor del av sträckan av villatomter med direktutfarter till väg 50. Vägens profil går upp och ned men med stigning söderut. Biltrafiken på väg 50 är tidvis intensiv med ett genomsnitt på knappt 6000 bilar per dygn. Under semestertid når trafiken nästan 8000 bilar per dygn. Andelen tung trafik är drygt 10 %. Inbromsningar och accelerationer pga trafik till och från fastigheterna stör den genomgående trafiken vilket leder till olycksrisker samt miljöpåverkan i form av ökade avgasutsläpp och buller. Särskilt bilar som ska svänga vänster mot fastighetsinfarter kan utgöra hinder som leder till att olyckor sker.

- Vägbanans bredd varierar något men är normalt 7-8 meter. Särskilt utrymme för gång- och cykeltrafik saknas längs merparten av sträckan vilket innebär att alla trafikarter blandas på vägbanan. Längs merparten av sträckan är tillåten hastighet 70 km/tim men den sänks ett par hundra meter före korsningen med Snöåvågen till 50 km/tim. Trafikförhållandena medför risk för att gående och cyklister drabbas av olyckor med allvarliga personskador.



Ludvika stadsgräns söderut ligger vid infarten till industriområdet vid Gonäsvägen, ovan.



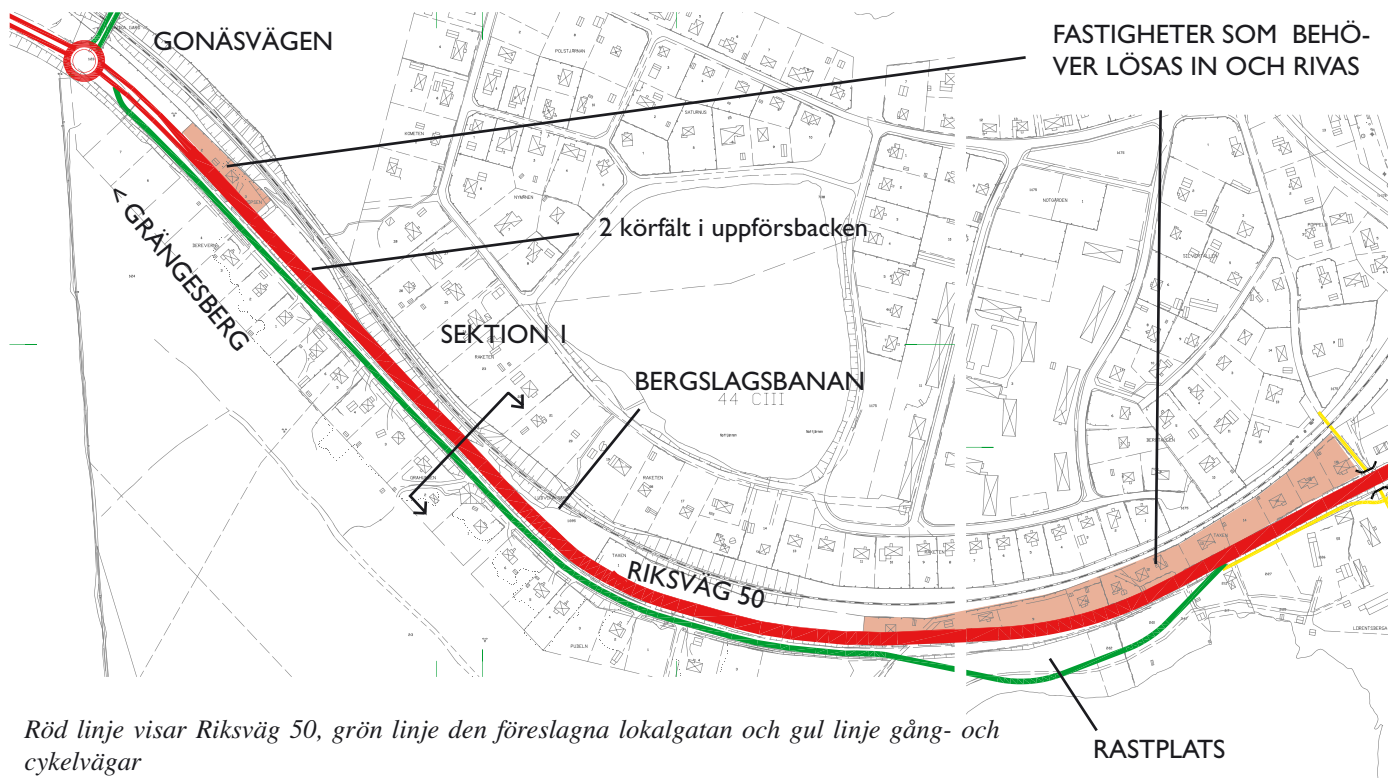
Längs södra infarten får man glimtar av Ludvika med sina berg och vattenytor, ovan.



Vägsektionen är trång och utrymme saknas för gående och cyklister



Flera fastighetsutfarter finns på södra sidan.



Röd linje visar Riksväg 50, grön linje den föreslagna lokalgatan och gul linje gång- och cykelvägar

## Förslag till lösning

För att separera gående och cyklister från biltrafik och samtidigt eliminera vänstersvängande biltrafik från väg 50 föreslås att denna får en ny väg bana avskild från den nuvarande med en skiljeremsa. Den nya vägbanan föreslås utformad med ett 1,2 kilometer långt stigningsfält som börjar efter passagen av gång- och cykelvägsporten i Lorensbergavägens förlängning ca 250 meter från korsningen med Snöåvägen och avslutas strax före korsningen med anslutningsvägen mot Gonäsvägen. Nuvarande väg bana görs om till en för biltrafik enkelriktad lokalgata med 4,5-5,0 meters bredd. Gång- och cykeltrafik medges dubbelriktat.

Korsningen med anslutningen till Gonäsvägen södra ände byggs om till cirkulationsplats med enfältiga till- och frånfarter. Den enkelriktade lokalgatan utgår som en avgrening från väg 50 strax norr om cirkulationsplatsen.

I grönområdet mellan väg 50 och Lorensbergatjärn föreslås en rastplats med kommuninformation. Platsen trafikförsörjs med en enkelriktad väg till vilken den enkelriktade lokalgatan ansluts.

Ett tiotal villor ligger i området mellan väg 50 och järnvägen, kvarteren Mopsen och Taxen. Dessa bör lösas in och rivras.

## Konsekvenser

När gående och cyklister separeras från den stora och snabba genomfartstrafiken minimeras risken för trafikolyckor där oskyddade trafikanter blir svårt skadade. Dessutom minskar störningarna på den genomgående trafiken eftersom gående och cyklister aldrig kan bli ett hinder vid möte mellan bilar.

När trafiken till och från angränsande fastigheter avskiljs till lokalgatan elimineras risken för olyckor mellan svängande bilar och genomgående trafik. Dessutom förbättras framkomligheten för den genomgående trafiken när bromsande och svängande bilar inte längre utgör hinder. Detta leder till mindre utsläpp av avgaser och lägre bullernivå. Körvägen blir dock längre.

När villorna som ligger i området mellan väg 50 och järnvägen rivs elimineras svängande trafik till och från fastighetsutfarterna.

Stigningsfältet söderut underlättar för personbilstrafik att ta sig förbi den tunga trafiken.

Bullerstörningarna minskar för de boende längs vägen genom att den nya vägbanan ligger längre från husen och lägre än nuvarande väg. Störningarna kan minskas ytterligare genom att möjlighet finns att ordna bullerskydd i sidoremsan mellan väg 50 och lokalvägen.



Sektion 1, se kartan ovan



## Södra stadsporten- korsningen vid OK

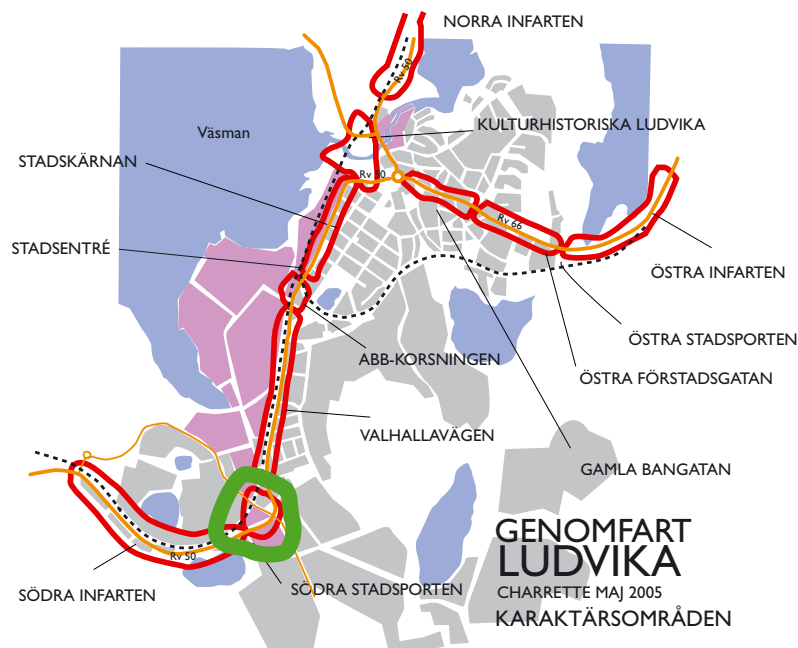
Strax söder om korsningen vid OK finns en tydlig "yttre" stadsport. Här öppnar sig ett område med kommersiella lokaler på bägge sidor vägen och det är naturligt att dra ner farten och understryka inträdet i staden, kanske med någon portbyggnad, plantering eller liknande. Själva korsningen, idag ljusreglerad, är i behov av ombyggnad, möjligen till cirkulationsplats för att tydligt dra ner farten och markera inträdet i staden.

### Problem

Korsningen är i dag signalreglerad. Väg 50 har tvåfältiga tillfarter, ett körfält för rakt fram och högersvängande samt ett för vänstersvängande. Övriga tillfarter och samtliga frånfarter är enfältiga. Närliggande fastighetsanslutningar medför risk för konflikter mellan trafik till och från fastigheterna samt trafik till och från korsningen, särskilt vid köbildning.

Kapacitetsproblem bedöms normalt inte förekomma. Däremot medför röd signal störningar i trafiktempot särskilt för genomgående trafik på väg 50. Tunga fordon som tvingas stanna pga rött ljus på väg söderut drabbas speciellt hårt eftersom de efter korsningen har en lång uppförslänt framför sig som kan medföra körning på låg växel hela backen. Eventuella efterliggande bilar tvingas hålla samma låga hastighet eftersom möjligheterna till omkörning är små.

Gångtunneln väster om korsningen är placerad med tanke skolbarnen och fungerar inte för gående som vill korsta väg 50 mellan handelsområdena. Hållplatslägen, utformning av hållplatser samt deras anslutning till GC-systemet behöver ses över.



Södra stadsporten med handelsområde



Grängesbergsvägen norrut



Korsningen vid OK sedd söderifrån



Valhallavägen sedd norrut från korsningen vid OK

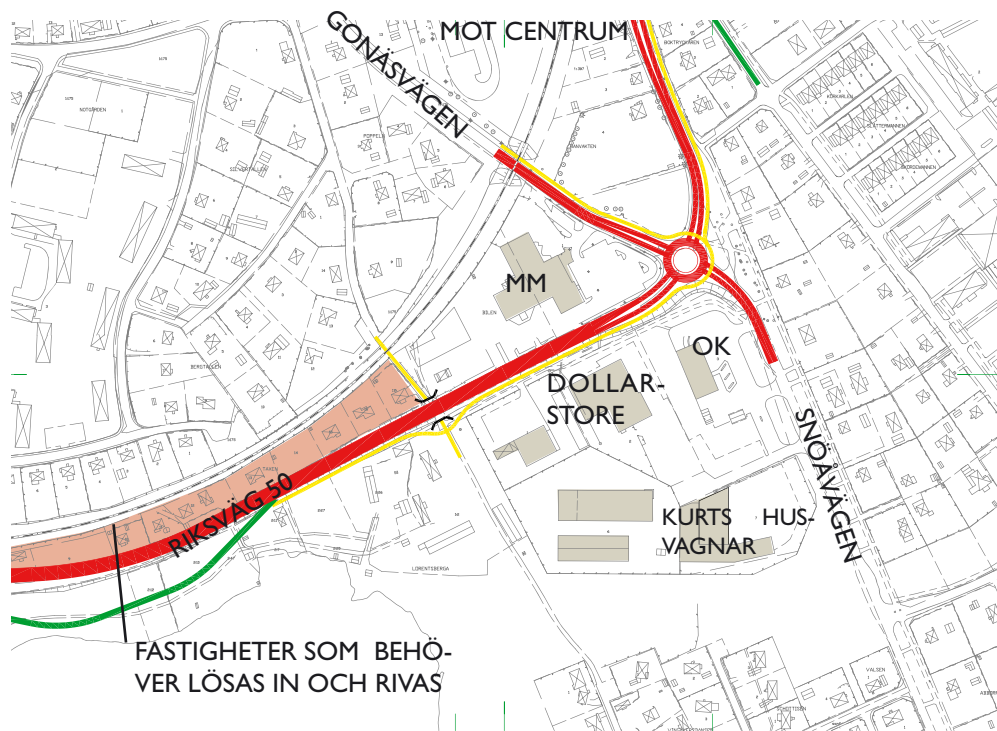
### Förslag till lösning

Korsningen föreslås ombyggd till cirkulationsplats med ett körfält i vardera riktning. Gång- och cykeltrafik korsar körbanorna i plan. Cirkulationsplatsen utformas så att biltrafiken vid gång- och cykelpassagera inte håller högre hastighet än 30 km/tim.

Direktutfarterna från affärsfastigheterna längs Grängesbergsvägen stängs. Alternativa sätt att ordna trafikförsörjningen av dessa diskuterades av arbetsgruppen. Det bästa alternativet bedömdes vara att på den sydöstra sidan anlägga en parallellväg till Grängesbergsvägen med tillfart från Snöåvägen och utfart mot Grängesbergsvägen. På den nordvästra sidan ordnas till- och frånfart via Gonäsvägen med en väg parallell med järnvägen.

### Konsekvenser

För trafik på väg 50 från söder kommer cirkulationsplatsen att fungera som en port till tätortsbebyggelsen som visar att här ändras hastighetsnivån och kraven ökar på uppmärksamhet mot svängande bilar samt gående och cyklister som korsar vägen.

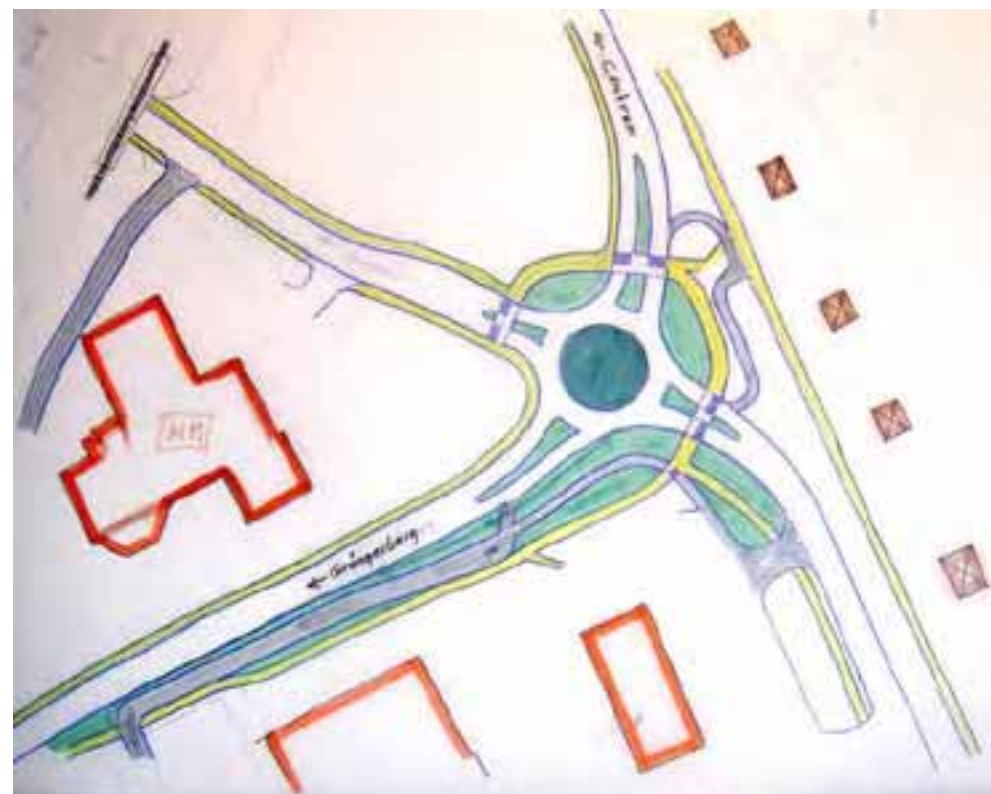


Röd linje visar Riksväg 50, grön linje den föreslagna lokalgatan och gul linje gång- och cykelvägar

Cirkulationsplatsen väntas avveckla trafik smidigare än signalregleringen. Därmed minskar antalet stoppade fordon. Tidsförlusterna minskar för både biltrafik och korsande gång- och cykeltrafik.

Risken för trafikolyckor med svåra personsador är normalt avsevärt mindre i cirkulationsplatser än i signalreglerade korsningar.

Svängande bilar elimineras på Grängesbergsvägen vilket minskar risken för kollisioner, förbättrar framkomligheten och minskar miljöpåverkan i form av avgaser och buller.



Skiss till utformning av cirkulationsplatsen. Gult är gång- och cykelbanor, grått är lokalatuanslutningar.