

Valhallavägen

Efter kurvan norr om OK-korsningen rätar vägen ut sig till en lång förstads-infartsgata mot Ludvika centrum med järnvägen på västra sidan och villabebyggelse på östra sidan. Bakom järnvägen breder ABB:s industriområde ut sig. Här får resenären ett tydligt intryck av Ludvika som industristad med ABB:s dominans. En rad fastighetsutfarter och lokalgatuutfarter minskar möjligheten att tillåta den högre fart som den raka gatan och ensartade omgivningen gör naturlig, särskilt för den tyngre genomgående trafiken. Separat gång- och cykelväg finns på en del av sträckan.

Med en lokalgata för att samla upp fastighetsutfarter och bostadsgator skulle en högre hastighet kunna godtas, t.ex 60-70 km/tim. För att öka intrycket att man är på väg in mot stadens centrum är en möjlig lösning att komplettera med trädplantering.

Problem

Valhallavägen sträcker sig från korsningen Grängesbergsvägen och Snöåvägen in till centrala Ludvika. Valhallavägen har en karaktär av förstadsinfart. Problemen här är lika dem på den södra infarten: många fastighetsutfarter och lokalgatuanslutningar medför att trafiksäkerheten blir låg. Med anledning av detta är hastigheten begränsad till 50 km/h. Det är tyvärr inte många som följer hastighetsgränsen, utan kör fortare. Trafikmängden är i genomsnitt på ett år nästan 12 000 fordon per dygn. Även här ökar trafiken under sommaren på grund av turisttrafiken.



Lärkvägens utfart på Valhallavägen



Valhallavägen vid Valhallaskolan



Raksträckan norr om Valhallaskolan



Norr om Björnstigen med ABB till vänster

I den södra delen finns en puckel på vägen som innebär att trafik norrifrån (främst tung trafik) tar sats för att inte tappa fart i uppførsbacken och trafik i motsatta riktningen får extra fart i nerförsbacken. Detta bidrar till att bullret och hastigheterna ökar. De boende längs vägen störs av buller dels från vägtrafiken, dels från järnvägstrafiken.

Längs Valhallavägen finns en gång- och cykelbana. På vissa sträckor löper den kloss an vägen och på vissa sträckor är den separerad med en grönremsa mot vägen.

Förslag till lösning

För Valhallavägen föreslås liknande åtgärder som för den södra infarten. Lokalgatorna och fastighetsutfarterna samlas upp på en parallellgata. Parallellgatan är gemensam för biltrafiken och gång- och cykeltrafiken. Förslagsvis dras parallellgatan fram till Mossplan, där den kan anslutas till vägnätet. Parallellgatan blir dubbelriktad. Söder om Björnstigen är vägområdet

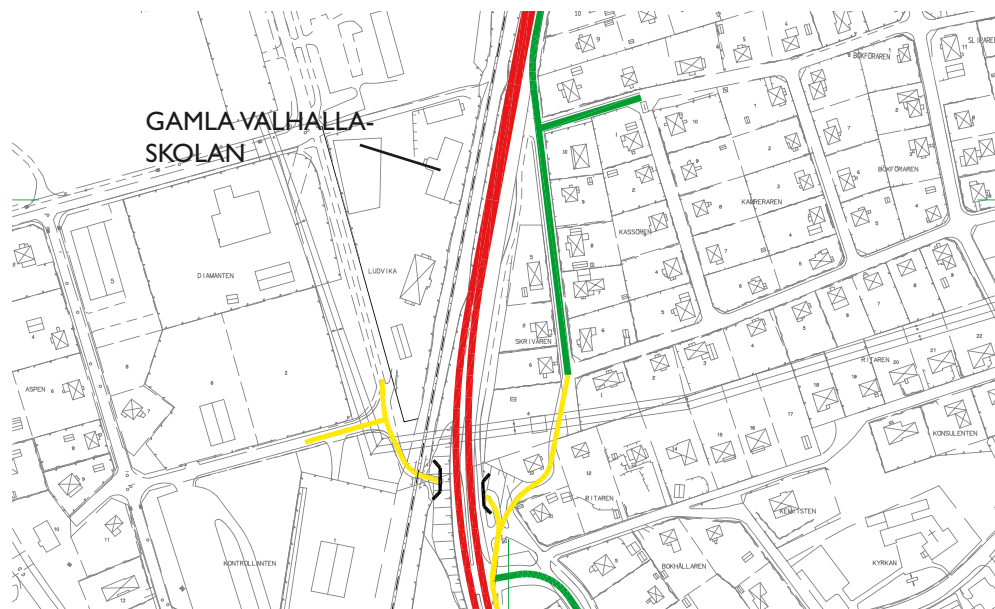
smalare än norr därom. På den södra delen är vägen ca 10,5 m bred med en parallellgående gång- och cykelbana med en bredd på knappt 3 m, totalt ca 13,5 m. Utrymmet disponeras om så att parallellgatan får plats. Parallellgatan ges en bredd på ca 4,0–4,5 m som åtskiljs från väg 50 med en remsa på ca 1,0 m. Väg 50 smalnas av till en bredd på 8,0–8,5 m. Skiljeremsan kan förses med ett bullerskydd för att sänka bullernivåerna något. Bullerskyddet bör inte vara så högt så att det skymmer bebyggelsen.

På den norra delen där det finns mera plats förläggs parallellgatan ihop med den befintliga gång- och cykelbanan öster om trädraden. Väg 50 smalnas av genom att en överkörbar mittremsa anläggs. Trädraden kompletteras längs hela sträckan upp till Mossplan.

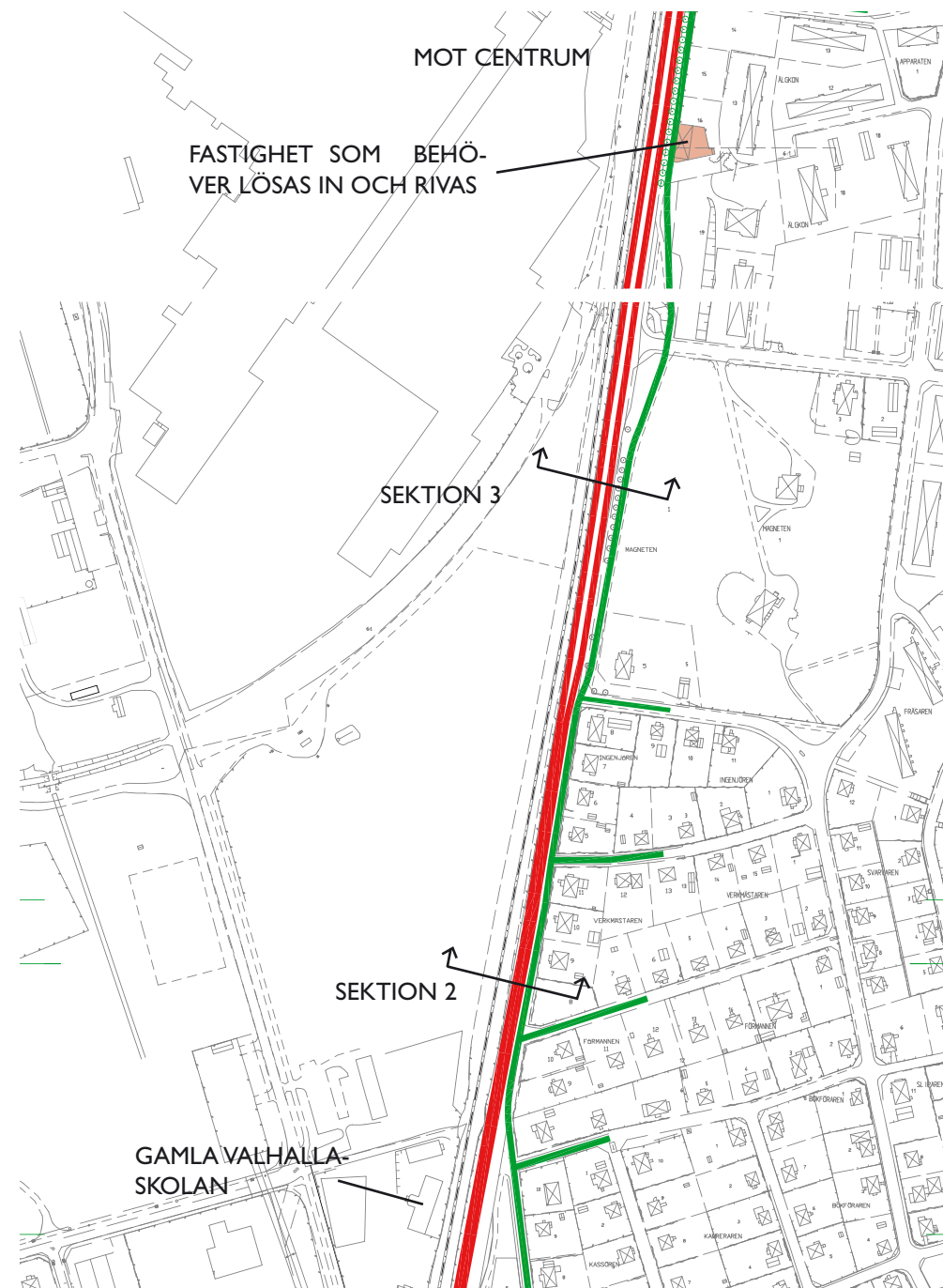
För att minska problemen med puckeln bör möjligheten att mer eller mindre schakta bort den studeras i kommande utredningar.

Konsekvenser

Med de föreslagna åtgärderna blir trafiksäkerheten betydligt bättre. Åtgärderna gör att motivet till en hastighetsgräns på 50 km/tim kan diskuteras. Eventuellt kan en höjning av hastighetsgränsen vara tänkbar. En standardhöjning och en eventuell hastighetshöjning kan vara ett bra motiv till att möjliggöra åtgärderna i den centrala delen som beskrivs längre fram.



Röd linje visar Riksväg 50, grön linje den föreslagna lokalgatan och gul linje gång- och cykelvägar. Delen ovan är den sydligaste, delen till höger är den norra.





SEKTION 2 IDAG



SEKTION 3 IDAG



SEKTION 2 FÖRSLAG



SEKTION 3 FÖRSLAG

Om puckeln minskar så minskar bl a problemen med att lastbilarna vill gasa och ta sats fram till backen. Då blir trafiksäkerheten bättre och bullret minskar något. Kan dessutom ett bullerskydd skapas i skiljeremsan kan bullret dämpas ytterligare något. Bullret från järnvägen är svårt att dämpa då den ligger på en bank något högre än vägen. Bullerproblem har dock inte lösts utan bör studeras vidare i kommande utredningar.

En byggnad, tidigare restaurang Wing-Wa, behöver rivras. På den smalaste delen kan, efter samråd med de boende, ett mindre intrång i fastigheterna medge en något bättre sektion.

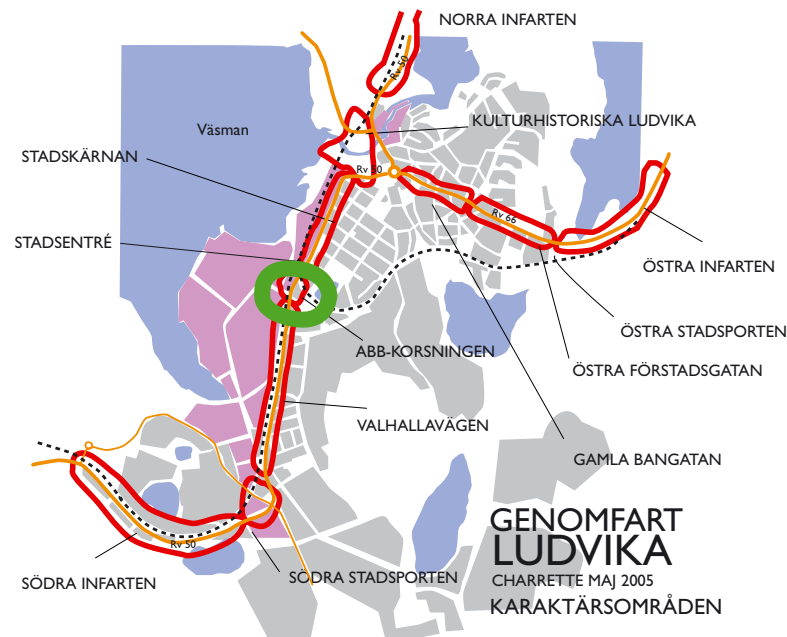


ABB-korsningen

Efter den långa raka Valhallavägen där norra delen domineras av ABB:s område väster om järnvägen, bildar dagens utfart från ABB ett irriterande stopp i trafiken. Ännu är man dock inte inne i stadskärnan och viadukten över Västeråsbanan ger signalen om en genomfartsled av modern standard.

Problem

I den norra delen finns infarter till ABB och de andra verksamheterna väster om vägen och järnvägen. Det finns en planskild infart med begränsad höjd (max 2,5 m) under väg 50 och en infart i plan. Den senare korsningen är signalreglerad. Anslutningen korsar även järnvägen i plan. Anläggningen har bommar. Järnvägs-korsningen har mycket låg trafiksäkerhet. Det finns risk för att fordonen blir stående på spåren då bommarna faller. För trafik söderifrån är vänstersväng inte tillåten, utan trafikanterna måste ta av tidigare och köra runt Mossplan, vilket innebär dålig orienterbarhet.

På Mossplan finns en bensinstation och en korvkiosk. I övrigt används Mossplan främst för personalparkering till ABB.

Dagens signalreglerade plankorsning för ABB-utfarten med både järnvägen och Riksväg 50 är både trafikfarlig och ett hinder för genomfartstrafiken. Vid bomfällning när det är rött ljus kan man bli stående på spåret mellan bommarna. Denna huvudinfart till ABB och andra industriverksamheter och till Väsmanstranden måste göras planskild. Här finns två tänkbara lösningar, under eller över riksväg och järnväg.



ABB:s utfart korsar idag järnvägen i plan



ABB-korsningen sedd från norr

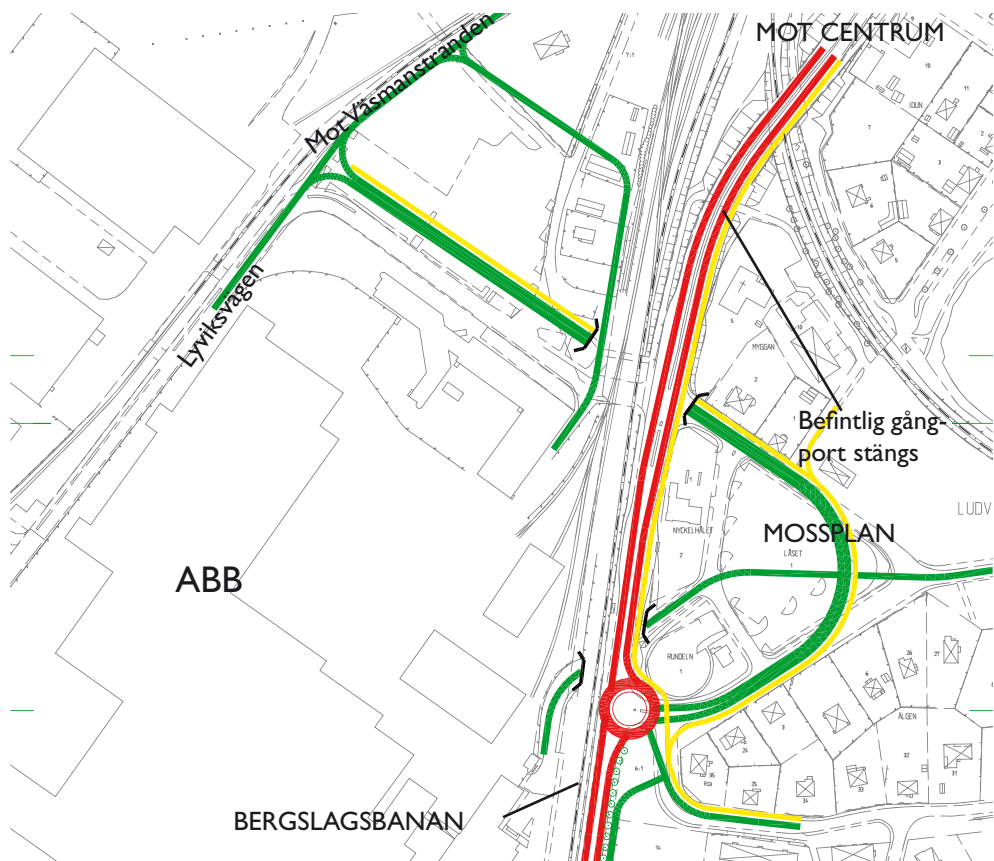


Skiss till lösning som presenterades på charretten.

Förslag till lösning alternativ under väg 50

Plankorsningen föreslås stängas. Förslagsvis byggs en ny vägport under väg 50 och järnvägen med fri höjd på 4,7 meter. För att göra infarten tydlig och lättorienterad anläggs en cirkulation i korsningen Mossplan/Valhallavägen, vilken utgör annonseringen av infarten till området. Från cirkulationen anläggs en lång böj runt Mossplan ner mot den nya porten under väg 50, som här placeras i ungefär samma läge som den befintliga korsningen. Från porten går vägen i en backe upp till Lyviksvägen. Lutningarna på backarna ner till porten blir 4-5 %. Lyviksvägen förlängs och blir en ny tillfartsväg till Väsmanstranden. Fler parkeringsplatser bör anläggas på rätt sida om vägen och järnvägen. Den befintliga parkeringen har här utökats något, men behovet kan vara större. Befintlig port under väg 50 in till ABB:s kontor föreslås vara kvar. Viss efterfrågan har nämnts för handel på Mossplan; i begränsad omfattning finns det plats för det. Mer grönska och träd behövs i detta annars så hårda område.

Förslag till lösning vid ABB-utfarten med en vägport under väg 50 och järnvägen



Gång- och cykeltrafiken leds genom samma port som biltrafiken fast på egen bana. Därmed kan den tråkiga gång- och cykelporten norr om Rikets sal slopas.

Konsekvenser

Med de föreslagna åtgärderna blir trafiksäkerheten betydligt bättre. Det blir enklare och tydligare med en gemensam avfart från väg 50 till industriområdet. En tydligare struktur och en prydligare Mossplan kan skapas. Ombyggnaden innebär en bra anslutning till Väsmanstranden från söder. För trafiken till ABB kan det bli något längre att köra.

Även för gång- och cykeltrafiken blir det bättre och säkrare och mindre trist. Porten blir också en bra och trygg väg för de som vill gå eller cykla till Väsmanstranden.

Några mindre verksamheter norr om ABB behöver rivas.

Förslag till lösning alternativ över väg 50

Korsningen föreslås slopad och ersatt med cirkulationsplats med enfältiga till- och frånfarter på bron där väg 50 korsar järnvägen mot Västerås. Även anslutningarna mot Malmgatan och



Förslag till lösning vid ABB-utfarten med en cirkulationsplats på nuvarande viadukt över Västeråsbanan som också ansluter till Fredsgatan

Vasagatan föreslås stängda. ABB-området ansluts till cirkulationsplatsen via en rampväg som ansluter till både Lyviksvägen och Kajvägen. Centrum ansluts till cirkulationsplatsen via en rampväg till Fredsgatan.

Väg 50 föreslås få ändrad sektion med ett körfält i var riktning med ca 4 meters bredd åtskilda av en körbar mittremsa med ca 3 meters bredd.

För att göra det möjligt att lokalisera en cirkulationsplats på krönet av backen över järnvägen mot Västerås krävs att vägprofilen för väg 50 justeras så att vilplan kan ordnas i anslutning till cirkulationsplatsen. Med ca 50 meter långa vilplan i lutning 2,5 % krävs en höjning av befintlig väg med maximalt ca 0,6 meter. Utrymme för den slänt som blir följden av ändrad vägprofil skapas längs östra sidan genom att vägbanan blir smalare än den befintliga. På västra sidan kan slänten troligen rymmas i tillgängligt utrymme mot järnvägen. Om inte, krävs någon form av konstbyggnad som medger brantare slänt eller eventuellt en låg stödmur.

På skissen till cirkulationsplats som upprättades vid charretten visades en planskild GC-förbindelse i Malmgatans förlängning. Den går inte att genomföra med tillräckligt bra lutningar på anslutande vägar. I stället föreslås att befintlig port under vägbanken för väg 50 lite norr om det föreslagna läget behålls, men man passerar då järnvägen i plan i anslutning till nuvarande utfart från ABB. Det finns dessutom en port under järnvägen, lite längre söderut, i Tunnelgatans förlängning.

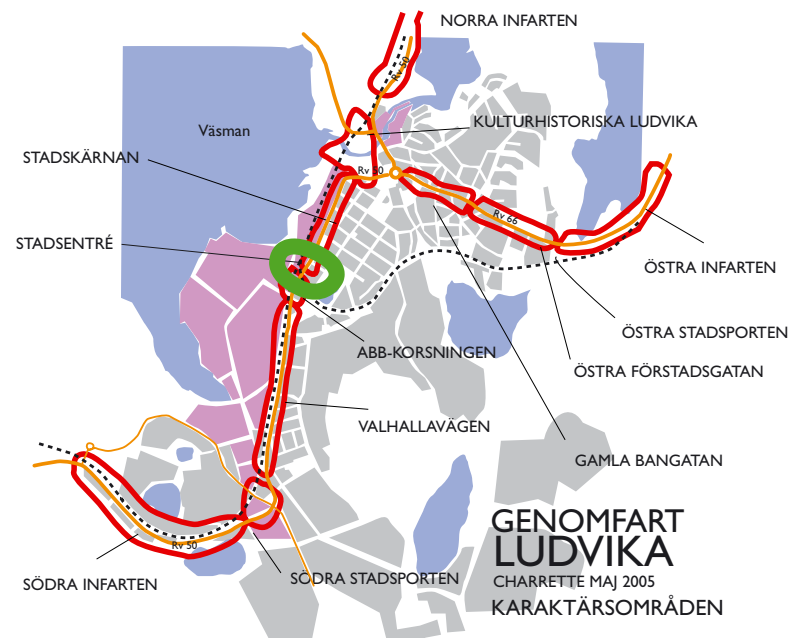
Konsekvenser

När den signalreglerade korsningen ersätts av en cirkulationsplats väntas trafikavvecklingen bli smidigare. För trafik på väg 50 i riktning söderut innebär korsningens nya lägen på krönet av en backe att bilarna får hjälp av motlutet när de ska bromsa inför korsningen och hjälp av medlutet att accelerera efter korsningen. Den signalreglerade korsningen ligger vid slutet av en nerförsbacke vilket försvårar inbromsning före korsningen och acceleration efter korsningen. Å andra sidan tvingas all trafik bromsa in före cirkulationsplatsen men bara en del av trafiken i den signalreglerade korsningen.

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

Stängning av Malmgatans och Vasagatans anslutningar till väg 50 minskar antalet konfliktpunkter. Biltrafik som i dag använder Vasagatan väntas i stor utsträckning komma att köra via cirkulationsplatsen till och från Fredsgatan. Därmed förbättras trafiksäkerheten på väg 50 eftersom den svängande trafiken minskar.

Anslutning av ABB-området via cirkulationsplatsen innebär att problemet med järnvägsbommarnas stängning elimineras. Tidsförlusterna minskar och risken för olyckor bil/tåg elimineras.



Stadsentrén

Viadukten över Västeråsbanan bildar en övergång från förstadsinfarten till stadskärnan och här finns den relativt tydliga stadsentrén. Gatans karaktär övergår från väg till stadsgata i den centrala stadens rutnät.

Problem

Den utförsbacke som bildas från viadukten ner mot korsningen mellan Bergslagsgatan och Vasagatan gör att farten ökar för den norrgående trafiken när den lämnar viadukten. Vid grönt ljus drivs hastigheten upp alldeles vid entrén till stadskärnan. Södergående trafik, särskilt den



Stadsentrén sedd norrut från viadukten



tunga trafiken, ökar på motsvarande sätt farten vid grönt ljus för att ta sats upp på viadukten. Sammantaget ger det högre farter och större buller än önskvärt. Från stadsbyggnadssynpunkt är viadukten en typisk landsvägslösning som inte passar i en äldre stadsmiljö.

Förslag till lösning arbetslag A

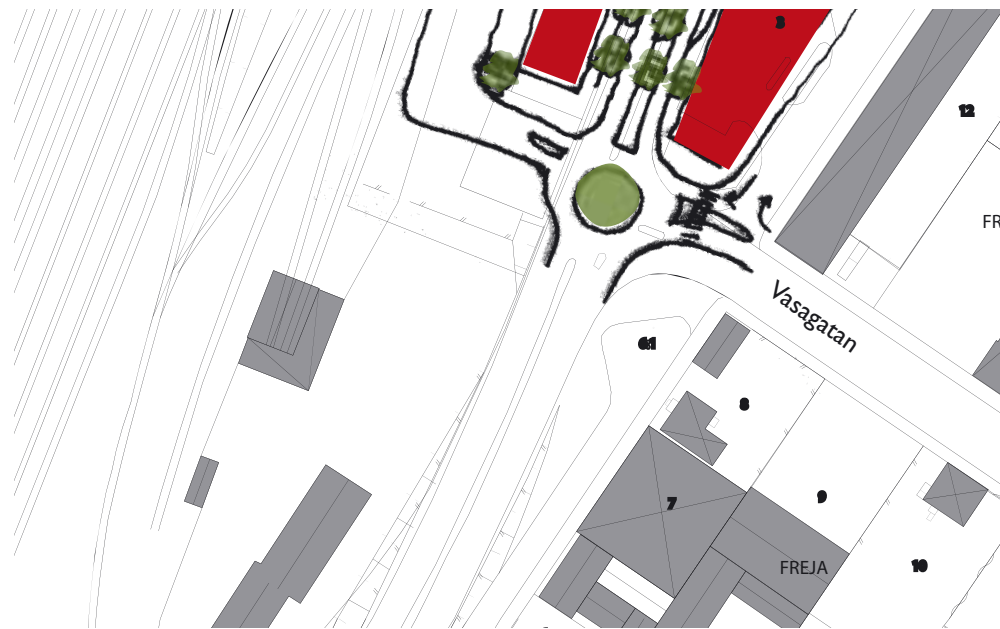
Cirkulationsplatsen på viadukten med länken in till Fredgatan ger en möjlighet att styra trafik till centrum och därigenom stänga korsningen Vasagatan/ Bergslagsgatan för att undvika olägenheten av att stanna vid en korsning så snart.

Konsekvenser

Trafiken flyter bättre på Bergslagsgatan om korsningen med Vasagatan stängs. Länken mot Fredgatan innebär dock en del olägenheter när gatan går högt i förhållande till stadsbebyggelsen. Den som vill välja att köra in mot centrum måste fatta detta beslut redan i cirkulationsplatsen på viadukten, vilket ställer krav på tydlig skyltning.

Förslag till lösning arbetslag B

För att tydliggöra stadsentrén byggs korsningen med Vasagatan om till en cirkulationsplats för att dra ner farten från viadukten. Även viaduktens utformning skulle kunna omdanas, t.ex med annorlunda räcken och belysning för att ändra karaktären från just väg till stadsgata och därmed tydliggöra stadsentrén. En annan naturlig gränsmarkering är att göra om den signalreglerade korsningen till cirkulationsplats.



Konsekvenser

Den norrgående genomfartstrafiken tvingas bromsa upp genom cirkulationsplatsen, vilket kan uppfattas som en olägenhet, men ger samtidigt ett lugnare trafiktempo och bättre miljö genom stadskärnan. Södergående trafik kan inte ta sats upp på viadukten utan tvingas till en långsammare acceleration. Vid besvärligt vinterväglag kan detta ställa till bekymmer och kan kräva bättre halkbekämpning.