

Södra delen genom stadskärnan domineras av enkla förrådsbyggnader, garage och betongmurar, här vänder Ludvika baksidan till.

Stadskärnan

Avsnittet genom, eller snarare i kanten av stadskärnan är idag lite av stadens baksida mot järnvägen med trasiga kvarter som domineras av enkla byggnader, förråd, parkeringshus, betongmurar och parkeringsplatser. Gatan är huvudsakligen utformad som en trafikled av förortstyp med höga belyningsstolpar, galvaniserade balkräcken och trådstängsel. Passagen från stadskärnan till järnvägsstationen med sitt resecentrum sker dels genom ett övergångsställe i plan mitt för järnvägsstationen i Engelbrektsgatans förlängning, dels genom en gångtunnel i Carlavägens förlängning.

Stadskärnan med sin rutnätsplan har tvärgatorna riktade mot sjön och från dessa ges vissa utblickar mot sjön. Väg 50, resecentrum och järnvägen med stor bangård ligger nedanför mot Väsmanstranden och utgör en kraftig barriär mellan centrum och sjön

En omdanad genomfart skulle tydligare kunna presentera centrala Ludvikas stadskaraktär, få en tydlig karaktär av stadsgata och kompletteras med bebyggelse som vänder Ludvika mot dess huvudgata och inte ifrån. Stadskärnan behöver också få en bättre kontakt med Väsmanstranden.

Trafikproblem

Bergslagsgatan har ett körfält i vardera riktningen med en mittskiljeremsa samt svängningsfält vid korsningarna. Kapaciteten är därmed god. Korsningarna erbjuder dock en del problem.

Längst i söder är dagens korsning med Vasagatan reglerad med trafikljus, vilket innebär att



genomfartstrafiken vid grönt ljus kan hålla hög fart utför viadukten och vidare längs Bergslagsgatan, det gäller särskilt den tunga trafiken kvälls- och nattetid. Vid rött ljus tvingas den södergående trafiken accelerera uppför viadukten.

Utfarten från resecentrum är en oregerad plankorsning med ett övergångsställe. Vid observationer på plats lämnar genomfartstrafiken tydligt gående företräde och farten hålls nere. Busstrafiken från resecentrum som till stor del gör vänstersväng tvingas invänta gående för att komma ut, vilket ibland kompliceras av att södergående trafik som stannar för gående blockerar utfarten.

Korsningen med Eriksgatan har dålig sikt söderut för trafik ut från Eriksgatan.

Stadsmiljö

Gaturummet längs Bergslagsvägen (väg 50) fullföljer inte den rutnätsstad som är karaktäristisk för centrala Ludvika. Kvarteren närmast Bergslagsvägen är trasiga eller byggda i en modern förortsmässig anda. Både den södra gränsen till stadskärnan och den norra är otydlig. Avsnittet mellan Vasagatan och Järnvägsstationen har karaktären av en trafikled omgiven av enkla lagerbyggnader och betongstödmurar. Mitt för järnvägsstationen i Engelbrektsгатans

förlängning byter gatan karaktär till stadsgata, här öppnar sig ett stycke mer typiskt Ludvika, den småskaliga och mänskliga staden. Norr om detta parti vidtar åter en karaktär av trafikled, här med sentida höga byggnader med betongmurar som sockelväning på östra sidan och en förortsmässig gångtunnel i Carlavägens förlängning. Norr om Eriksgatan blir karaktären mer öppet industriområde med resecentrums bussinfart och Lidl's butiksbyggnad och övergången till nästa stadsmiljö, det kulturhistoriska Ludvika, är otydlig.

Norr om Järnvägsstationen blir bebyggelsen och gaturummet dominerat av en tyngre 1960- och 80-talsbebyggelse, där passagen för gående lösts med en gångtunnel från Carlavägen av modernt förortssnitt



Norrut från korsningen med Vasagatan



Stadens baksida



Förortsliknande bebyggelse med gångtunnel



Trafikledsmiljö



Stadsmiljö vid Resecentrum





Genomfarten mellan Carlavägen och Eriksgatan, ovan sedd norrut, nedan korsningen med Eriksgatan. Parkeringshuset i Åhlénskvarteret dominerar gatumiljön.



Ovan genomfarten sedd söderut med resecentrum till höger. Gångtunneln har inneburit en mindre puckel på gatans profil.



Förlag till lösning

Under charretten tog arbetslagen fram var sitt förslag på hur stadsmiljön skulle kunna omformas i anslutning till passagen av stadskärnan.

Arbetslag A:s förslag

Miljöförbättring av väg 50 genom centrala Ludvika utifrån estetiska aspekter.

Ludvika är en småskalig och trivsamt stad. Bebyggelsen är harmonisk med många 50-talshus, villabebyggelsen är enhetlig. Ludvika centrum ligger på ett höjdparti öster om sjön Väsman. Väg 50 har en tydlig baksideskaraktär förbi resecentrum. Till detta bidrar bussgaragen söder om tågstationen, bensinstationen vid Vasagatan, höga stödmurar vid postens baksida och allmänt slitna partier. Det höga 70-talshuset vid Carlavägen och tillhörande parkeringshus ger sträckan en anonym storskalighet som inte alls stämmer med Ludvikas harmoniska centrum där även senare tillkommen utformning, t.ex. Garvaretorget, har utförts med samstämmighet. (ABB:s industriområde är storskaligt men det är en storskalighet i rätt sammanhang). Drastiskt kan man säga, att färdas längs väg 50 förbi resecentrum och flanera längs Storgatan i centrum är som att befinna sig i två olika världar!



Bergslagsgatan sedd norrut idag, resecentrum skymtar till vänster

För att dämpa storskaligheten och anonymiteten längs väg 50 (Bergslagsgatan) behövs mer småskalig verksamhet längs vägen. Något som kan passa ihop med önskan om utökad handel.

Rivning av bussgaragen, som nu tränger sig på vägen, ger plats för ny bebyggelse. På andra sidan väg 50, där bensinstationen ligger, kan också en ny byggnad uppföras. Dessa byggnader för verksamhet och handel kommer att bli mycket viktiga för miljöförbättringen av Bergslagsgatan. Vid exploatering bör plats åt en trädrad och trottoar ges. Trottoaren hjälper till att ändra nuvarande trafikledskaraktär till gatukaraktär. Det finns dock knappast några förutsättningar eller någon önskan att skapa Storgatans småstadskaraktär. Det viktiga är att skapa en tydlig karaktär, kanske åt det "pampiga" hållet - med stil, rörelse och fläkt (boulevard, handel, resor). Tillsammans med de nya byggnaderna kan trädrader och "spännande" vegetation i mittrefugen ge gatauavsnittet ett attraktivt utseende. Trädraderna kan effektivt användas för att knyta ihop gatan och i vissa fall dölja kvarvarande "trasiga" sidoområden. Så långt det går bör plats för träd skapas vid resecentrum och vid Lidl. Den storskaliga trafikledsbelysningen byts mot en mer småskalig gatubelysning. Genomtänkt effektbelysning kan höja den visuella kvaliteten ytterligare.



Arbetslag A:s förslag till miljöförbättring

Förbindelse mellan centrum och Väsmanstranden

Väsman och Väsmanstranden ligger nära centrum och borde vara en stor tillgång för staden men är svårtillgänglig, speciellt för gående, och syns knappt bakom resecentrum och bangården. Stranden kan nås via ”omvägar” från norr och från söder. Väg 50 och bangården utgör en effektiv barriär, både fysiskt och visuellt, mellan stadskärnan och stranden.

För att knyta ihop stadskärnan med Väsmanstranden föreslås en gång- och cykelbro från centrumets högre höjd - över väg 50 och över bangården, för att därefter landa på stranden på andra sidan. Den fria höjden över vägar skall vara 4,7 m och över järnvägsspår 6,5 m. Bron kan utgå från Carlavägen eller från Engelbrektsgatan. Här beskrivs en bro från Engelbrektsgatan.

På centrumsidan börjar bron på en höjd ca 3,5 meter över väg 50 och tanken är att Engelbrektsgatan, utan någon direkt ramp, bara fortsätter över väg och järnväg mot sjön. En nära förbindelse har skapats. På andra sidan bangården (som har minskats betydligt i bredd) måste bron avslutas med en lång ramp, vilken inte bör luta mer än 1:20. Det innebär en sträcka på 130 m från det att sista spåret passerats. Den totala längden blir ca 280 m. För att bron inte ska bli för dominerande bör konstruktionen vara lätt och genomskiktig. En stålkonstruktion skulle ge lätthet och en slitbana i trä är trevligt att gå på och skulle understryka det sjönära läget. Passande belysningsstolpar på bron skulle ge ett sammanhållande band över den röriga bangården. Med rätt utförande kan bron bli ett signum likt ångbåtsbryggan i Rättvik! Bron passerar resecentrum och förbinder markplanet med trappor och hiss. Biltrafik till Väsmanstranden sker över befintlig viadukt norr om Lidl. Tung trafik avses primärt ansluta till väg 50 vid ABB-tillfarten.



Bergslagsgatan vid resecentrum idag

Utveckling av Väsmanstranden

Norr om Ludvika ström, vid Skuthamn, anläggs en camping. Söder om Ludvika ström restaureras Roths äng. Roths äng är ett parti som tidigare har utgjort den romantiska delen av parkanläggningen kring Ludvika herrgård. Området kring Ludvika ström med herrgård, kyrka, bygata mm har stort kulturhistoriskt värde och är klassat som riksintresse.

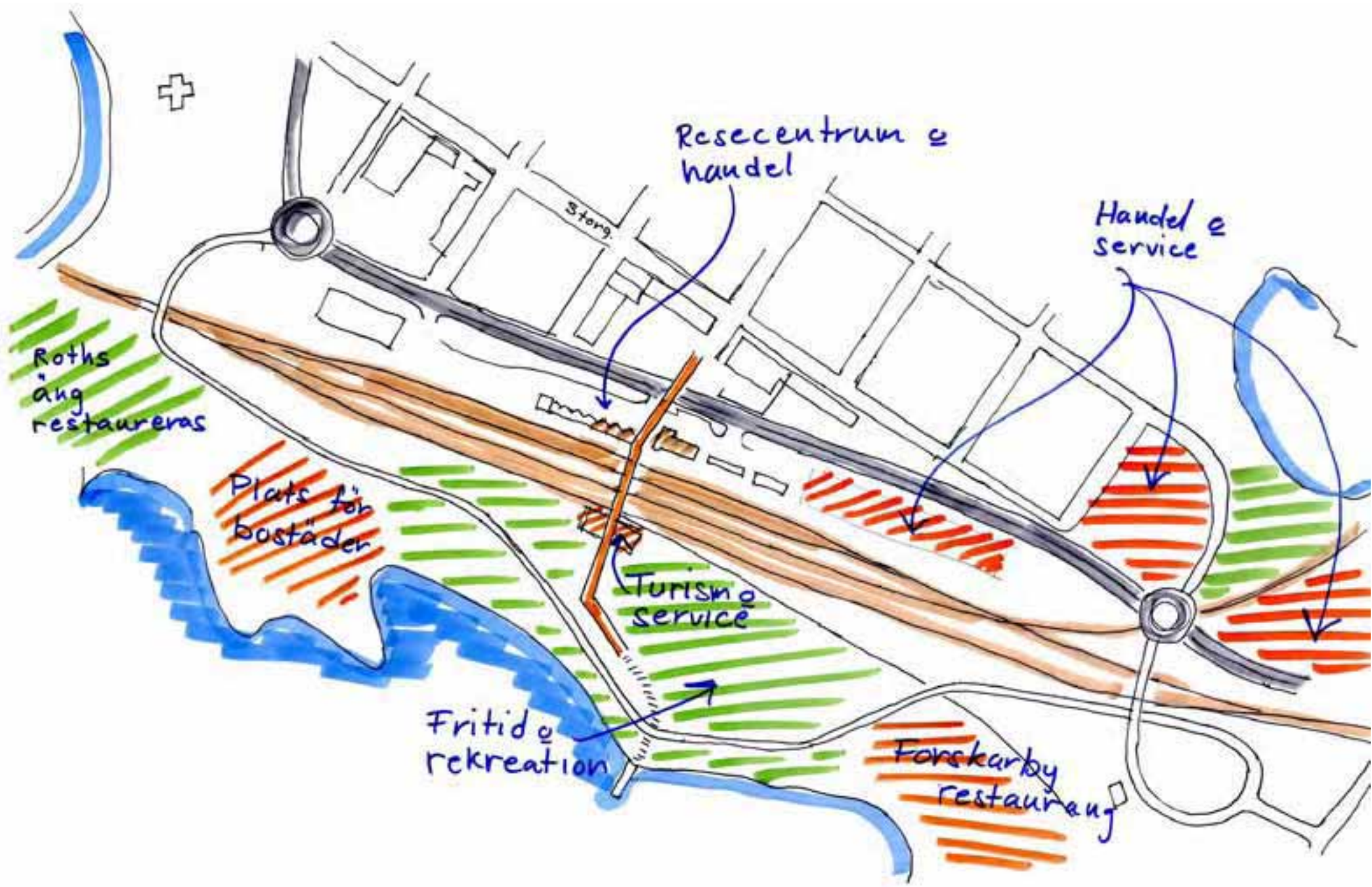
Söder om Roths äng efter det Kajvägen har passerat järnvägen kan en grupp med bostäder byggas. Befintlig vegetation här innebär att sikten ut över sjön inte påverkas. Bostäder på denna sida järnvägen ökar rörelsen och den sociala kontrollen i området. I anslutning till gång- och cykelbron uppförs en passande byggnad för turism och service. ”Centrum kommer över järnvägen” eller ”Väsmanstranden hänger ihop med stan”. Den centrala delen av stranden hålls öppen för utblickar över vattnet och för friluftsliv. Gång- och cykelbron fortsätter på något sätt på marken till en brygga på den lilla udden.

I den södra delen av stranden mot/på ABB:s område byggs en liten forskarby med en restaurang i ett attraktivt läge. Restaurangen utnyttjas av både ABB och allmänhet.

I anslutning till bostadsområdet och forskarbyn anläggs parkeringar. Mittenområdet bör hållas så fritt och grönt som möjligt. Den befintliga bilvägen kan vara kvar, eventuellt med begränsad framkomlighet.



Arbetslag A:s förslag med gångbro till stranden i Engelbrektsgatans förlängning





Bangården sedd från norra viadukten idag



Den nya gångbron enligt arbetslag A



Engelbrektsgatan ner mot resecentrum idag



Förslaget till gångbro i Engelbrektsgatand förlängning

Arbetslag B:s förslag

Grundidén är att återupprätta Bergslagsgatan som en stadsgata som ger en mer rättvis bild av Ludvikas stadskärna. Därför föreslås att det "trasiga" kvarteret mellan Vasagatan och Engelbrektsgatan repareras med nya byggnader och en avgränsning genom ett staket, plank eller en tegelmur av bostadshusets gård. Bussgaragen flyttas till ett bättre läge utanför centrum och en ny byggnad i södra änden av stationsområdet uppförs för att bilda ett gaturum tillsammans med en ny byggnad på nuvarande bensinmackens tomt.

