

Stadsentrén skall annonseras tydligare redan från viadukten över Västeråsbanan. Korsningen med Vasagatan gör om till en cirkulationsplats för att dels dämpa farten, dels markera porten till stadskärnan. Härifrån når man också resecentrum och kan nyttja denna utfart för att slippa svänga vänster ut från resecentrum.

Plankorsningarna vid resecentrum bibehålls, men den södra enbart för infart norrifrån och högersvängande utfart. Bussutfarten behålls. Bergslagsgatan skall i detta avsnitt genom stadskärnan ha karaktären av en huvudgata i stad.

Övergångsstället i plan vid resecentrum bibehålls och görs bredare som en torgyta för att understryka gångpassagen och dra ner trafikens fart till 30 km/tim.

Gångtunneln vid Carlavägen rivs, vilket förbättrar gatans profil, och ersätts med en stadsmässigt formad gångbro i Carlavägens förlängning. Gångbron angör resecentrum med trappor och hiss och fortsätter sen över den del av bangården som blir kvar (8 spår) till Väsmanstranden.

Hela gatusträckningen får en trädplantering och ny stadsmässig belysning som ger mer Ludvika-karaktär. Mittrefugen görs stensatt och överkörbar och trottoarer anläggs på bägge sidor.

Parkeringshuset i Åhlénskvarteret förses med en döljande spaljé som planteras med humle eller vildvin.



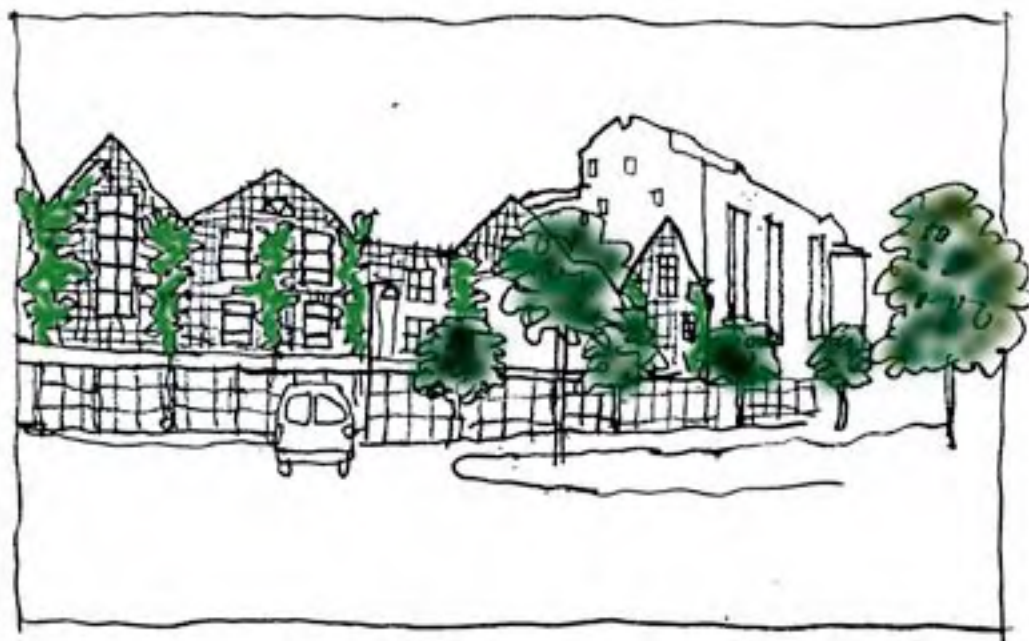
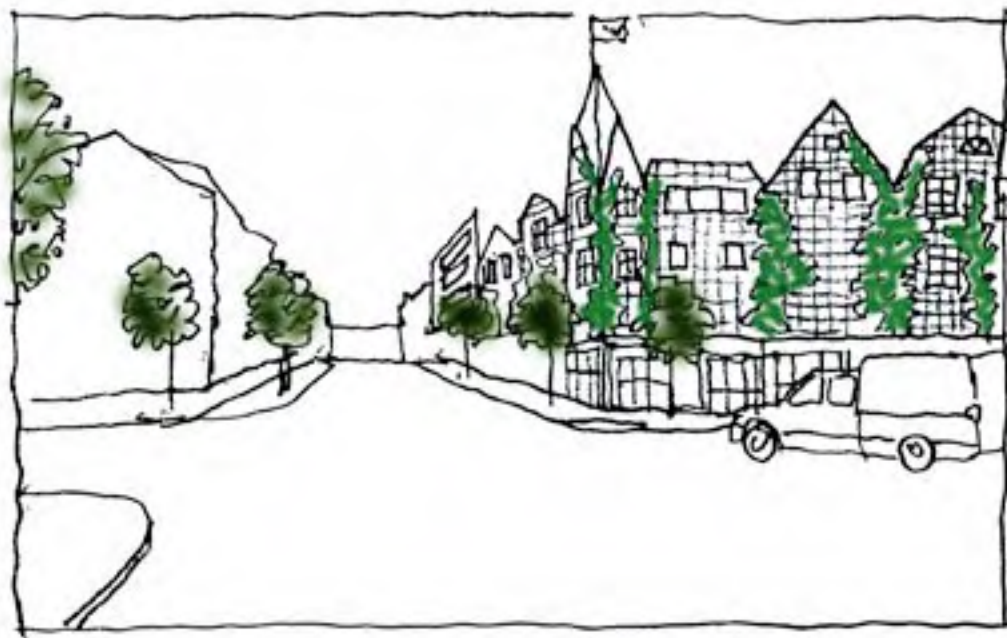
*En planterad stadsgata med nya gångbron i Carlavägens förlängning (nedan) skall signalera en för Ludvika typisk karaktär, lummighet och byggnader förslagsvis i samma klassiska anda som Ludvikas paradbyggnader från 1930-40-talet Stadshuset, Järnvägsstationen och Cyrillus Johanssons hus vid Storgatan*

Stadskärnepassagen bör få en tydlig nordlig gräns genom en cirkulationsplats vid Lidl, se nästa avsnitt.





*För att ändra förortskaraktären hos Ludvikas front mot genomfarten kan en spaljeväg formad som en stadsprofil och bevuxen med klänväxter vara en lösning. Bäst ur stadsmiljösynvinkel vore att ersätta parkeringshuset med nya hus av Ludvikas småstadskaraktär*





*Bergslagsvägen vid Eriksgatan med Lidl i bakgrunden.*



*Bergslagsvägens norra del omvandlas från en trafikled till en stadsgata med trädplantering och verksamheter i gatuplanet. Till höger spaljeväggen med vildvin och humle*



## r le

Detta avsnitt berörs av två andra trafikproblem.

1. Korsningen Eriksgatan/Bergslagsgatan är idag av låg standard. Reglering sker med väjning för trafik från Eriksgatan. Vänstersvängar både in och ut från Eriksgatan har låg trafiksäkerhet. Utfarten har mycket dålig sikt söderut. Eriksgatan är en viktig anslutning för trafik till Åhléns P-hus samt de norra kvarteren av centrum.

2. Väg 247 Grangärdesvägen ansluter idag till väg 50 norr om Ludvika ström. Denna väg används vintertid av många turister på väg till Sälenfjällen, annars är det mest pendlare från Grangärde in till Ludvika. Korsningen mellan väg 247 och järnvägen Ludvika – Borlänge är i dag reglerad med bommar. När tåg ska passera är bommarna stängda lång tid p g a styrsystemets utformning. När bommarna är stängda skapas tidvis lång kö av bilar på väg mot eller från Björbo. Köen på östra sidan om järnvägen kan sträcka sig ut på Faluvägen och därigenom blockera norrgående trafik på väg 50.

Enligt Vägverkets trafikräkningar i en punkt strax väster om järnvägen uppgår trafiken som mest till 500-550 bilar i timmen. Dagnstrafiken uppgick 2004 till ca 4300 bilar per dygn i genomsnitt men den varierar kraftigt över året med en topp nära 5500 bilar/dygn under sommaren.

Här ligger den vackra Ludvika Herrgård utmed Ludvika ström. Herrgården hör kulturmässigt till Hammarbacken och dess bebyggelse. Herrgården är idag avskuren från Hammarbacken både av vägen och av järnvägen. Söder om Ludvika ström ligger kyrkan med sin kyrkogård samt Stads-huset som också är en del i kulturmiljön. Väster om järnvägen ut mot Väsman ligger Roths äng som är en gammal engelsk park. Parken är i behov av restaurering.

Att lösa korsningen mellan vägen och järnvägen planskilt är inte helt enkelt. Att utföra det i nuvarande läge försvåras dels av det korta avståndet till väg 50, dels av att det under vägen går stora vattenledningar ner till kraftverket. Ledningarna är kostsamma att flytta. Arbetslagen har även här varsin lösning.

## rsl g till lösning Arbetsl g A

### K rsnigen vid Lidl

Anslutningen av Kajvägen byggs om till cirkulationsplats med enfältiga till- och frånfarter till vilken också Tingshusgatan ansluts. Eriksgatans anslutning till väg 50 stängs, alternativt hålls öppen för högersvängande från väg 50.

Infart till lågprisbutiken medges som högersväng från väg 50 söder om cirkulationsplatsen. Utfarten sker som högersväng ut på Kajvägen före cirkulationsplatsen. Därigenom kan man med bil smidigt komma till och lämna området oberoende av varifrån man kommer och vart man ska.



Arbetslag A:s förslag till cirkulationsplats vid Lidl. Gult är gång- och cykelvägar.

### K nsekvenser

Cirkulationsplatsen minskar framkomligheten för den genomgående trafiken på väg 50. Däremot förbättras tillgängligheten till Kajvägen och till centrum via Tingshusgatan.

Trafiksäkerheten väntas bli bättre i cirkulationsplatsen än i de två väganslutningarna som ersätts.

Genom att Tingshusgatan i stället för Eriksgatan ansluts till väg 50 ändras trafikföringen i lokalnätet. Förutsättningar skapas därmed för att bli förändra utformning och regleringsform av korsningen Eriksgatan/Fredsgatan som är den mest olycksbelastade korsningen i Ludvikas gatunät.

Ordandet av in- och utfarterna till Lidl kring cirkulationsplatsen medför att man med bil smidigt kan komma till och lämna området oberoende av varifrån man kommer och vart man ska.

### g 247, rangärdesvägen

Banverket justerar styrsystemet så att stängningstiderna kan minskas för bomanläggningen vid korsningen mellan väg 247 och järnvägen.

Faluvägen indelas i tre körfält, två för norrgående trafik och ett för sydgående, mellan cirkulationsplatsen och väg 247. Det vänstra norrgående körfältet reserveras för vänstersvängande

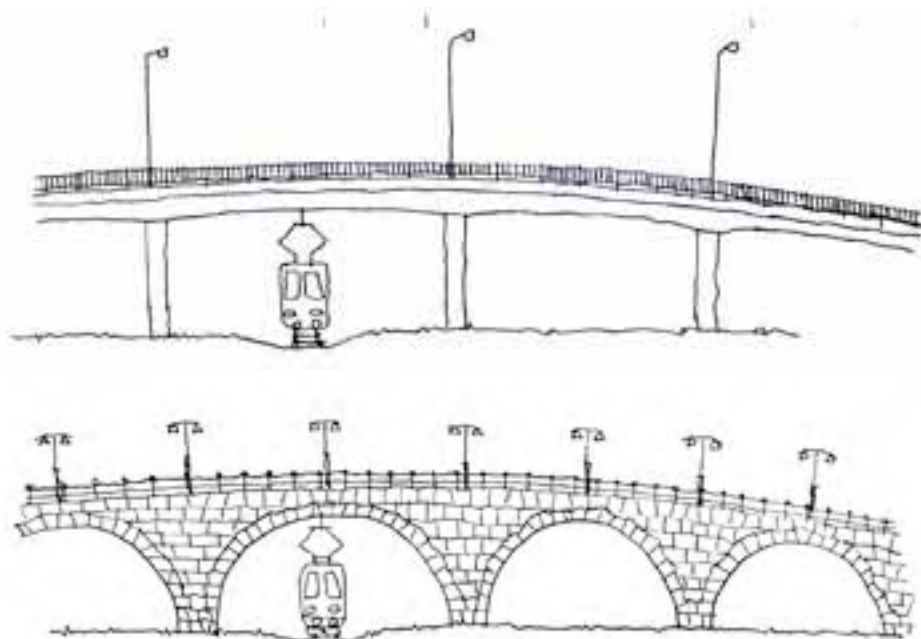
mot väg 247. Därigenom skapas ett totalt ca 500 m långt utrymme för väntande bilar, nämligen 2 gånger 100 m på Grangärdevägen framför bommarna och 300 m längs Faluvägen.

#### Konsekvenser

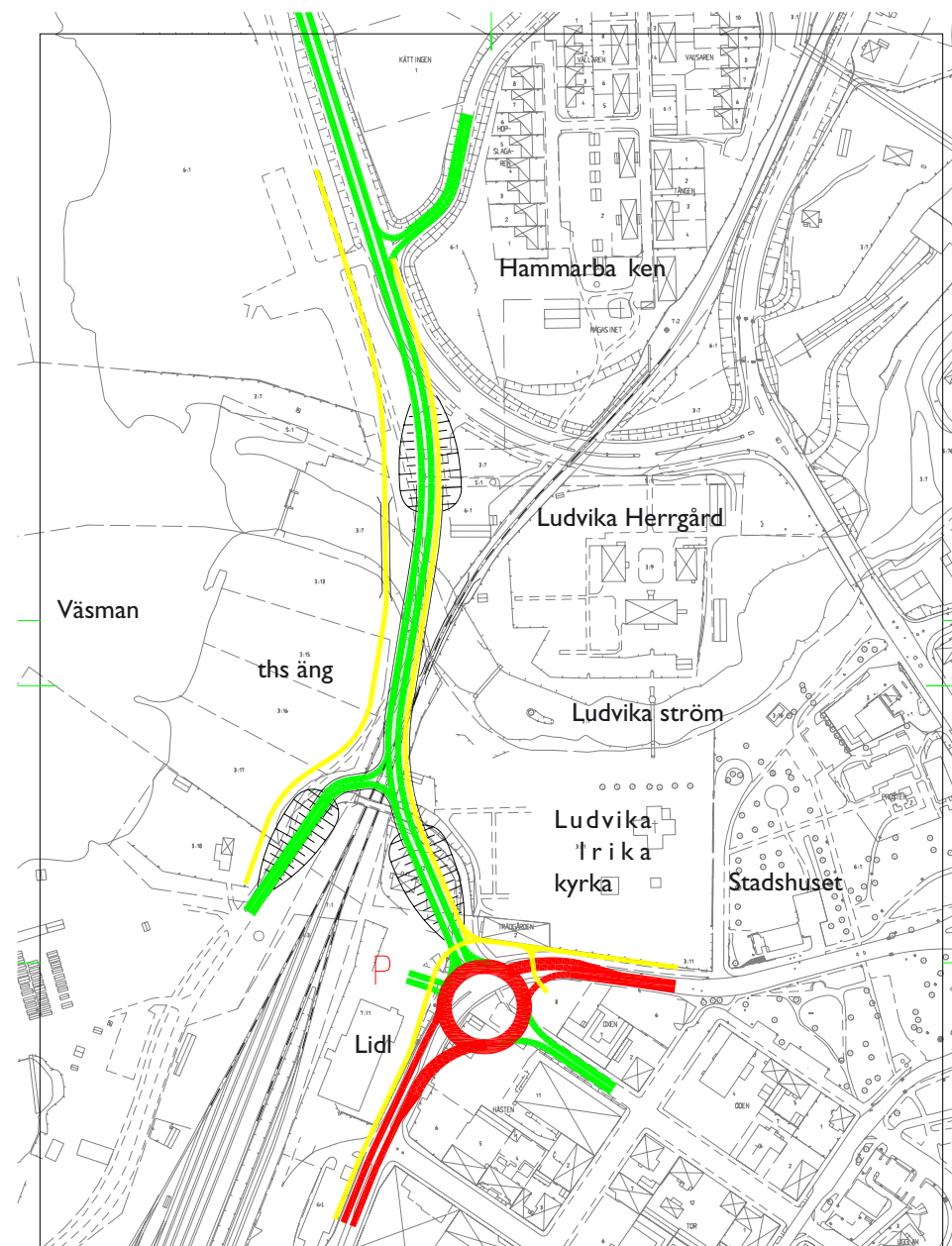
Sannolikt kommer magasinet för väntande bilar att ha tillräcklig kapacitet utom vid extrema trafiksituationer. För trafik på väg norrut på väg 50 innebär detta att framkomligheten förbättras eftersom inga väntande bilar hindrar utfarten. Kortare stängningstid av bommarna minskar tidsförlusten för trafikanterna på väg 247.

### Förslag till lösning Arbetslag B

En möjlighet är att bygga en bro över järnvägen söder om Ludvika ström och ansluta den till befintlig väg vid Hammarbacksvägen. Korsningen vid Lidl byggs om till en cirkulationsplats. Till denna ansluts den nya bron, den gamla rivs. Dessutom föreslås att Tingshusgatan öppnas och ansluts till cirkulationen, för att undvika vänstervängar vid Eriksgatans utfart till väg 50. Totalt får cirkulationen fem anslutande vägar. För att från cirkulationen hinna upp



Karaktären hos den nya bron invid Herrgården och Roths äng anpassas till den kulturhistoriska miljön. Det behöver alltså inte vara någon modern betongbro med höga belysningsstolpar utan istället en bro av stenvalkaraktär med gjutjärnsräcken och gjutjärnsstolpar som kan vara av modern design men ändå visa den omgivande 1700-talsmiljön.



Arbetslag B:s förslag. Röd linje visar Riksväg 50, grön linje den föreslagna lokalgatan och gul linje gång- och cykelvägar

över järnvägen blir backen ganska brant, 6 % maxlutning. Över Ludvika ström och vidare upp mot Grangärdesvägen följer sträckningen den gamla järnvägen som idag är ombyggd till gång- och cykelbana. På krönet av bron ordnas en anslutning ner mot Väsmanstranden. Bron får förslagsvis en gång- och cykelbana på den östra sidan. Eventuellt kan en extra gång- och cykelbana och -bro över Ludvika ström anläggas väster om vägbron, så att gång- och cykeltrafiken ner mot Väsmanstranden inte måste upp på den höga bron. Tryggare gångförbindelser ordnas mellan centrum och Lidl.

Korsningen Eriksgatan/Bergslagsgatan föreslås bli begränsad till att endast tillåta högersvängar. Ny anslutning in till dessa kvarter föreslås bli Tingshusgatan. Busstrafiken flyttas också över till Tingshusgatan.

## Konsekvenser

Med de föreslagna åtgärderna blir det betydligt bättre framkomlighet för biltrafiken. Dessutom höjs trafiksäkerheten. Den problematiska korsningen med järnvägen försvinner och därmed köerna som idag sträcker sig ut på väg 50. Detta blir också en bra anslutning för trafik norrifrån ner till Väsmanstranden.

Det blir bättre och säkrare för de oskyddade trafikanterna, dels för de som ska till och från Väsmanstranden och Hammarbacken, dels för de som vill nå Lidl.

Herrgården knyts bättre ihop med miljön i Hammarbacken när vägen försvinner, kvar är dock järnvägen. Den nya bron blir en barriär mellan herrgården och Väsman, utsikten begränsas. Från bron kommer man dock att få en fin utsikt över Herrgården och Väsman. Bron gör också ett visst intrång i Roths äng och miljön i anslutning till den. Roths äng är ett riksintresse. Bron delar av miljön mellan Herrgården och Roths äng.

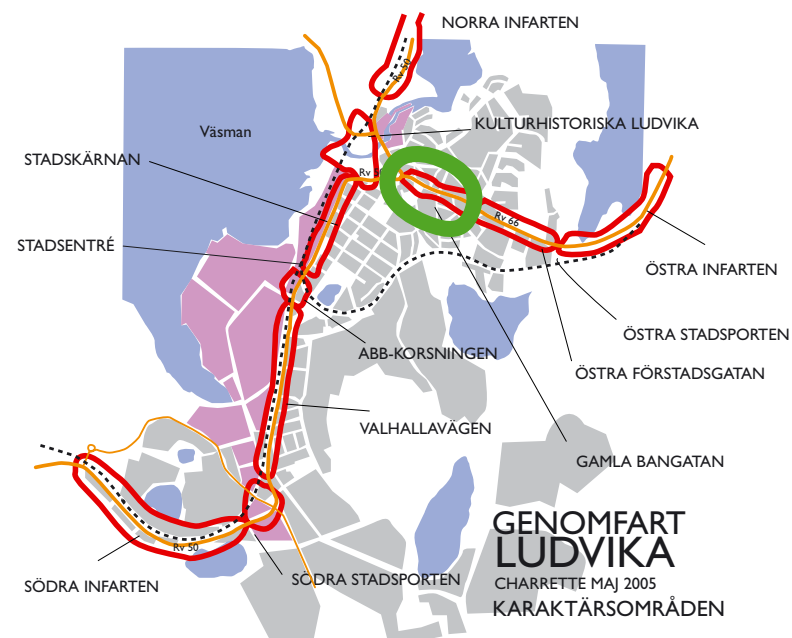
Att begränsa Eriksgatans anslutning till endast högersvängar medför ökad trafiksäkerhet. Att använda Tingshusgatan som ny anslutning till dessa kvarter är ingen nackdel vare sig för biltrafiken eller för busstrafiken. Möjligheten att nå P-huset blir endast något försämrad, en vanesak för Ludvikaborna, men för ovana trafikanter krävs bra skyltning.

Den gamla järnvägsstationen norr om Lidl behöver flyttas till en lämplig plats intill stationsområdet förslagsvis till den sida av bangården som vetter mot stranden.

## Utarten mot Smedjebacken, väg 66

Den del av genomfarten som från cirkulationsplatsen vid simhallen går mot Smedjebacken, och Västerås, väg 66, har en trafikmängden på 9 000–10 000 fordon per dygn. Här märks inte turisttrafiken på samma sätt som för väg 50, frånsett helger under vintern då skidresenärer på väg till de svenska fjällen passerar genom Ludvika via väg 66.

Sträckan har tre tydliga karaktärsområden som efter sin form och roll här kallas Gamla Bangatan, Östra Förstadsgatan och Östra Infarten.



## Gamla Bangatan

### Problem

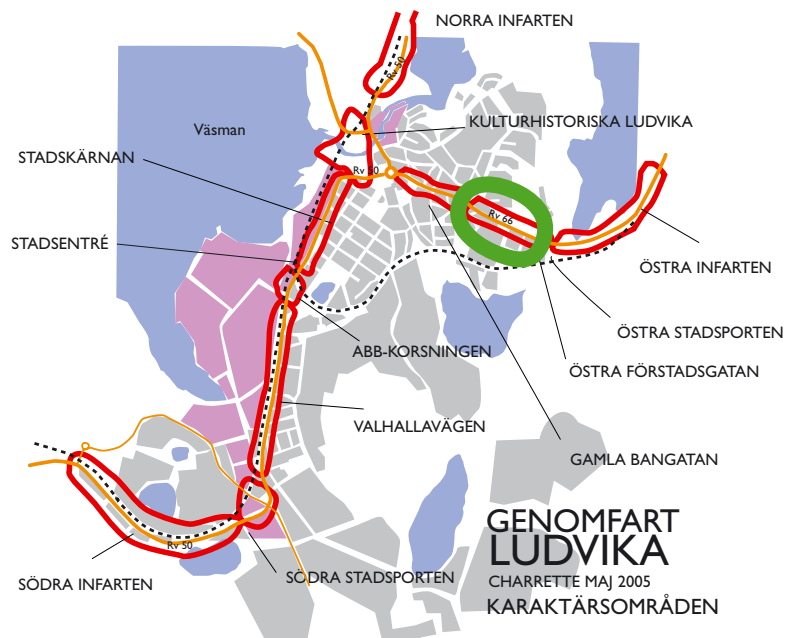
Den västligaste delen karakteriseras av äldre villabebyggelse med flera hus nära vägen. Här finns inte utrymme för några breddningar utan förödande intrång på ett antal tomter.

### Förslag till lösning

En rimlig lösning är att åtgärda bullerproblem genom åtgärder på husen som fönsterbyten etc.



*Gamla Bangatan närmast centrum domineras av villabebyggelse med flera hus nära gatan*



## Östra förstadsgatan

### Problem

På denna sträcka har vägen två olika karaktärer. Väster om Marnästorget är vägen smalare med smala gång- och cykelbanor parallellt på båda sidor. Öster om Marnästorget är vägen bred och rak kantad av träd med breda fina gång- och cykelbanor parallellt på båda sidor. Trevånings bostadsbyggnader från 50-talet ligger ordnade på vardera sidan av vägen. Marnästorget ligger nästan mitt på sträckan med butiker och bostäder på ömse sidor om vägen.



Väster om Marnäs torg är stadskaraktären blandad och flera utfarter nära torget ger säkerhetsproblem.



Öster om Marnäs torg är stadskaraktären öppen 50-talsbebyggelse med en bred trädplanterad gata

Här är trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna låg. Skolbarn går både längs och tvärs vägen på väg till och från skolan. Hastigheten på vägen är för hög och den tunga trafiken omfattande, vilket ger en dålig och osäker trafikmiljö med bullerproblem.

Längre österut längs vägen mot Smedjebacken vidtar en 1950-talsförstad med öppna kvarter, putsade och tegelklädda hyreshus och en bred planterad huvudgata. Här finns vissa problem med höga farter och vänstersvängande trafik. Utrymmet för huvudgatan möjliggör olika åtgärder, en avsmalning av körbanorna och ytterligare plantering i samma anda som 1940-50-talsplanen är en naturlig åtgärd. Hastigheten bör ligga på 50 km/tim med fartdämpande åtgärder ner till 30 km/tim vid frekventerade övergångsställen.

### Förslag till lösning

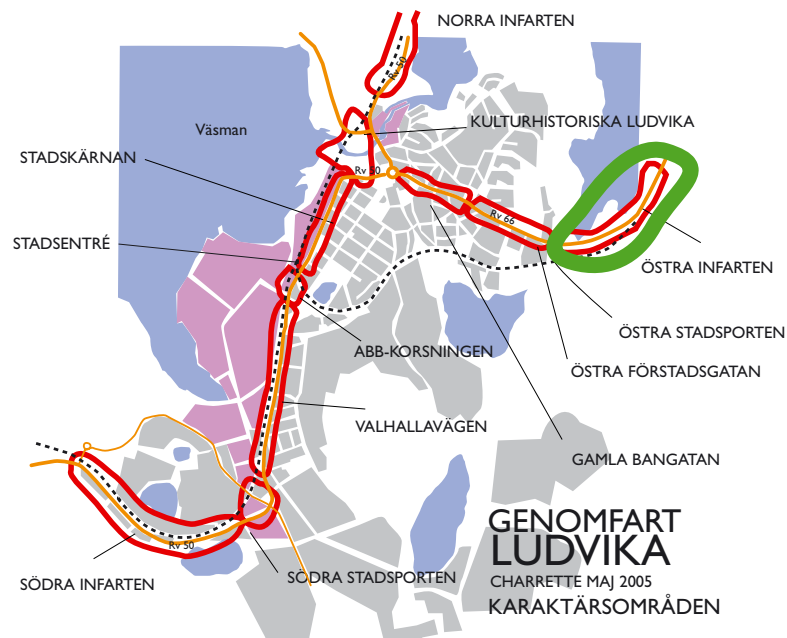
Åtgärder bör göras för att dämpa farten och säkra gångpassagerna. Antalet utfarter och korsningar bör ses över, några borde gå att ta bort. Den östliga sträckan bör förses med en mittre-fug för att smalna av körbanorna för att dämpa farten. Här bör gatans karaktär inte förstöras med farthinder i form av sidoförskjutningar eller chikaner. Marnästorget bör göras säkrare för de oskyddade trafikanterna. Torget kan eventuellt råda över vägen och trafiken får anpassa sig till de oskyddade trafikanterna istället för tvärt om. På den västra sträckan bör övergångsställen antingen tas bort eller trafiksäkras, några korsningar kan stängas. Bullerproblemet kan minskas genom att dämpa farten på trafiken samt genom att göra fasadåtgärder på husen.

Området har tidigare studerats och planer finns för ombyggnader. Gällande detaljplaner medger också utrymme för dessa.

### Konsekvenser

Med de föreslagna åtgärderna bör trafiksäkerheten kunna höjas och bullerproblemen kunna minskas. Det är viktigt att vägens och områdenas karaktärer bibehålls.





## Östra infarten

Den östra infarten, Smedjebacksvägen från Harnäs till stadens gräns, är en mycket tydlig infart värd att värna. Här kommer man direkt från landsbygdskaraktär in i den välordnade förstaden. Vägstandarden är god, bara enstaka utfarter finns och separat gång- och cykelbana finns norr om vägen. En hastighet på 70-80 km/tim är naturlig. Den tydliga övergången till stadskaraktär gör 50 km/tim välmotiverat vid stadsentrén.

## Problem

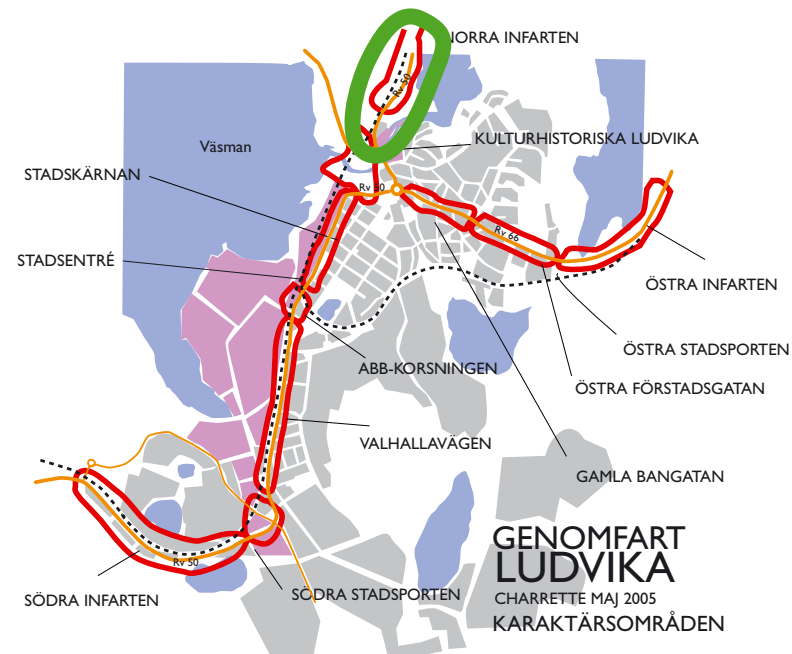
Vid Harnäs finns några fastighetsutfarter.



Östra infarten från Smedjebacken har en mycket tydlig stadsgrens värd att värna

## Förslag till lösning

Detaljstudier bör ske av möjligheterna att samordna fastighetsutfarterna.



## Norra infarten

Väg 50:s norra infart, från korsningen med Grangärdevägen och norrut, präglas av en vacker nära sjökontakt i den norra delen och en rad äldre enfamiljshus mellan vägen och sjön i den södra delen.

## Problem

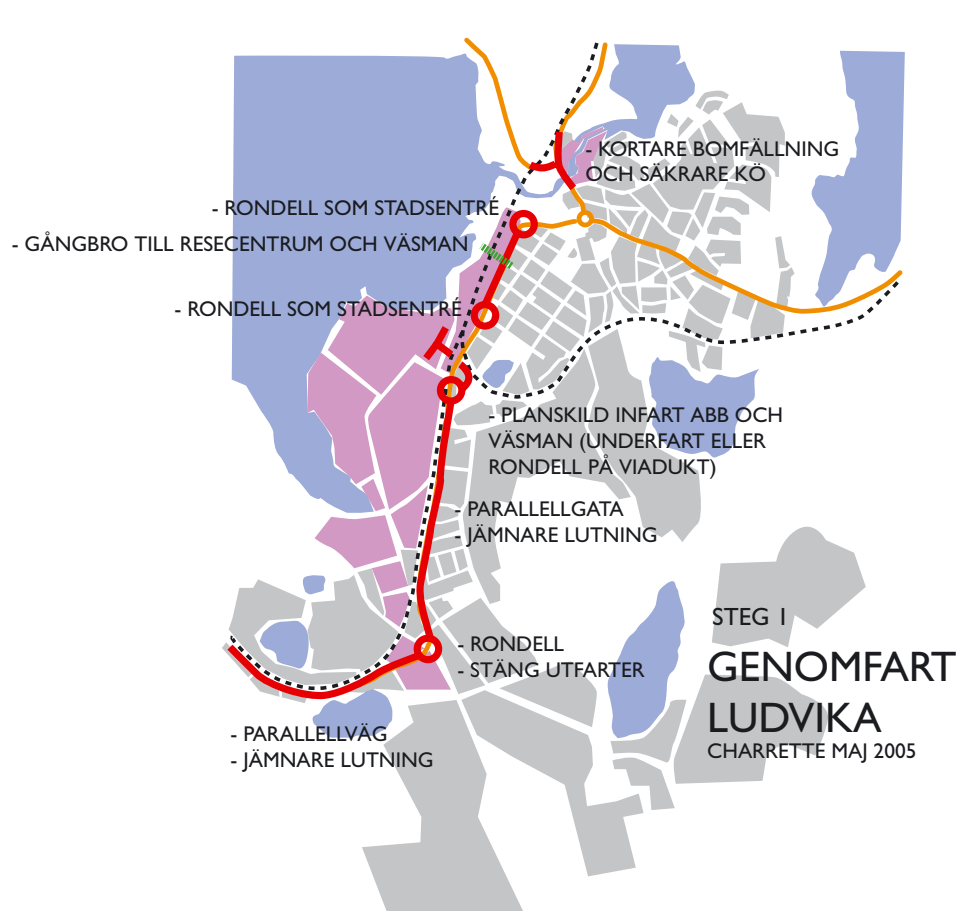
Problemet är en rad fastighetsutfarter som sänker standarden. Utrymme för en särskild lokal-gata som vid södra infarten saknas.

## Förslag till lösning

Frågan behandlades inte under charretten utan en särskild förstudie behöver göras.

# Etappindelning

Under Charretten presenterades en möjlig etappindelning av de föreslagna lösningarna på följande sätt:



# Förslag chid ers mk m fram under charretten

Under de dagar charretten pågick fanns möjlighet för allmänheten att lägga fram idéer och förslag till lösningar och även presentera dem vid stormötena. Förslagen togs sen upp i arbetslagen och behandlades. Många förslag låg i linje med arbetslagens egna tankar andra bedömdes som svårgenomförbara eller utanför charrettens arbetsuppgift. Här följer en förteckning över inkomna synpunkter och förslag.

- Husvagnsuppställning vid Väsman.
- Stoppa utfarter på Gamla Brogatan
- Bredda Industrivägen.
- Gör något åt Brända Tomten åt ungdomarna.
- Gör Stadsparken attraktiv.
- Gör något åt bommarna vid Skuthamn.
- Rondell och planfri infart till ABB och stranden.
- Rastplats vid backen ner från Skepparberget.
- Städa hela Ludvika grundligt.
- För mycket buller och avgaser på Snöåvägen.
- Bebygg inte Vallaskogen och sänkan eftersom skolelever har idrottslektioner där.
- Lägg bebyggelse och handel på Mossplan.
- Gör galleri på Mossplan.
- Gångbro som går över i en byggnad med utsikt mot Väsman.
- Bibliotek, konsthall och annan kultur, flyttbara paviljonger.
- Hissar och vattentrappa som dekoration.
- Servering.
- Inglasat.
- Hastighetsdämpande åtgärder vid Timmersvägen mellan Selecta och korsningen vid Ica.
- Övergångsställe över Gamla Bangatan vid Villagatan.
- Handelsområde av Mossplan.
- Flytta ABB:s parkering.
- Ta bort järnvägsspår.
- Bygg underjordisk järnvägsstation.
- Fartkontroll vid systembolaget.
- Trafiken mot Smedjebacken måste ta annan väg.
- Ta bort bussterminalen. Gör servicecentrum med turistbyrå där.
- Mur mot järnvägen vid Valhallavägen som är lika hög som tågjhulen för att dämpa ljudet. Buskar uppe på muren.
- Husvagnsparkering där bussgaragen ligger idag. Ingen camping, bara parkering.
- Sänkan är bra för kyrkskolans elever.
- Ludvikahäst någonstans.
- Måla väggarna vid ABB:s plåtverkstad.
- Viadukt i Gamla Bangatans förlängning.
- Torg mellan Folkets Hus och P-huset.
- Gräv tunnel med motorväg under staden.
- Rör inte sänkan och Vallaskogen.
- 8 lärare och elever från Kyrkskolan motsätter sig gemensamt bebyggelse i sänkan.
- Rondell vid OK/MM.
- Breddning av infarten vid OK.
- GC-väg vid Marnästorg.
- Öppna gångtunneln under vägen mot Lidl från Karlavägen.
- Minska lutningen i backen, dränera mot isbildning.
- Rondell vid Lidl.
- Flytta Eriksgatans genomfartstrafik till Tingshusgatan.
- Övergångsställe över Bergslagsgatan från Eriksgatan till Lidl.
- GC-väg från Skeppmora mot stan.
- GC-väg till och från buss- och järnvägsstationerna. Och även till centrum.
- GC-väg utefter Grängesbergsvägen från Gonäs-

- korset ner till Snöåvägen.
- Ta bort den fula fasaden. Bygg inte på hela tomt. Den behövs bl a till Ludvikafesten.
- Oval rondell korsning väg 50-Snöåvägen-Gonäsvägen.
- Upphöjd rondell vid ABB-korsningen.
- Bro över järnvägen.
- Ny sträckning av järnväg.
- Flytta järnvägen så den ansluter genom tunnel till Västeråsbanan.
- Flytta brandstationen.
- Rör inte sänkan!
- Upphöjd rondell vid ABB.
- Nerfartsramp till Lyviksvägen.
- Stäng av järnvägs-korsningen vid ABB.
- Rondell vid MM.
- Enkelrikta Dalagatan.
- Gör Fredsgatan till huvudled.
- Rusta upp Engelska parken.
- Snygga upp marinan.
- Parken mellan Star bio och gamla Folkets hus bör göras attraktiv.
- Tillvarata SJ:s gamla vattentorn.
- Ingen inglasning.
- Parkeringar att tillgå vid loppisar och knivveckan önskas.
- Sänk vägen, gör en överdäckning av väg mellan Karlavägen och Engelbrektsgatan.
- Bro över MM och Gonäsvägen.
- Flytta ut bangården till området norr om Valhalla skola.
- Ta bort rangerområdet i centrum.
- Gångbro över vägen.
- Fastigheter öster om Valhallavägen löses in, rivs och ersätts med lokalgata som fångar upp smågatornas trafik.
- Bygg om Bergslagsgatan till fyrfilsväg.
- Rondell med 3-vägs-korsning vid Lidl.
- Cykelväg kyrkan-Faluvägen breddas till smal lokalgata.
- Korsningen Faluvägen-Grängärdesvägen ersätts av rondell.
- Inga tomtutsläpp, gör lokalgator i stället.
- Fler planskilda gångförbindelser.
- Gör campingplats vid Hammarbackslunden.
- Gör kulturpark på Roths Äng.
- Centrumstaty av Dan Andersson.
- Välkomsttavlor vid infarterna.
- Förändringar onödiga.
- Smedjebacksbo har inga problem med det här.
- Det kom in en hel del förslag om ny sträckning, vilket inte är aktuellt.

Alla skisser, tips, förslag och åsikter genomgicks och diskuterades av arbetsgrupperna.

## F rtsatt arbete

Under sommaren har konsultgruppen sammanställt charrettens förslag till denna rapport. Samtidigt har ett uppdrag lagts ut på konsulterna att vidareutveckla lösningarna främst i avsnittet stadskärnan för att det ska kunna ligga till grund som programhandling för den förstudie som Vägverket tänker starta under hösten. Ett vidareutvecklat förslag kommer att presenteras under hösten.

## CHARRETTE LUDVIKAS STADSUTVECKLING OCH TRAFIKMILJÖ

I  
FOLKETS HUS

19 – 21 MAJ 2005

VÄLKOMMEN

Logga LUDVIKA KOMMUN



### CHARRETTE OM LUDVIKAS STADSUTVECKLING OCH TRAFIKMILJÖ

**V**älkommen till en charrette om stadsutveckling i Ludvika med utgångspunkt från hur riksvägen genom staden kan förändras. Med din kunskap och din fantasi kan du delta i och berika diskussionerna om Ludvikas stadsutveckling och trafikmiljö.

**E**n charrette är ett intensivt seminarium där de intressenter (t ex fastighetsägare, trafikföretag m fl) som har stort intresse för en fråga samlas under en begränsad tid för att tillsammans forma en handlingsplan för hur den önskade förändringen kan se ut och genomföras. Den kommer att äga rum den 19 till 21 maj i Folkets Hus i Ludvika.

**C**harretten bedrivs i två grupper med intressenter. Varje grupp har en arkitekt och en trafikplanerare till sitt förtogande som ska åskådliggöra de idéer och förslag som kommer fram. Intressenterna är företagare och organisationer som företräder allmänhetens åsikter regionalt och lokalt.

**A**rbetet leds av en neutral charretteledare vars uppgift är att hålla ihop Charrettens olika delar och sammanfatta varje dags framsteg till en plattform för nästa dags arbete. Uppgiften den sista dagen är att få fram en handlingsplan för fortsatt arbete med frågan.

**L**udvika kommun, Vägverket och Banverket vänder sig med denna inbjudan till ALLA som önskar delta i

Charretten 19-21 maj. Alla är välkomna att att deltaga i allt utom i intressentgrupperna.

### BAKGRUND LUDVIKA

Ludvika kommun har en unik tillgång i den vackra naturen. Dramatiskt kuperad natur med många sjöar och vattendrag förenar fjällmiljö med odlingslandskap. Dessa naturliga förutsättningar begränsar tyvärr alternativen till vägdragningar. Dagens genomfart är en konsekvens av detta och den tidiga stadsbyggnaden från en tid med helt annan trafikmängd.

Framkomligheten för långväga trafik är dålig och vägen är en stor barriär i centrala Ludvika. Det finns också trafiksäkerhetsproblem kring vägen med bl a många tomtutfarter och plankorsningar med järnväg i direkt anslutning till riksvägen.

Miljöproblemen är omfattande med höga ljudnivåer och problem med avgaser för många fastigheter.

För att förbättra denna situation har Vägverket och Ludvika i många år arbetat för att bygga om vägen i ny sträckning, öster om nuvarande väg. Kommunen har tagit fram detaljplaner och Vägverket en arbetsplan för den nya sträckningen. Arbetsplanen har överklagats och som sista prövningsinstans upphävde regeringen Vägverkets beslut att fastställa arbetsplanen. Därmed är den lösning som kommunen och Vägverket i många år arbetat för att genomföra inte möjlig att genomföra – i varje fall inte under överskådlig tid. Det finns heller inga alternativa lägen för en ny vägsträckning som förefaller realistiska att genomföra.

Eftersom dagens situation inte är acceptabel blir den naturliga lösningen att se hur nuvarande sträckning kan förbättras.

En förändring av riksvägen kan påverka Ludvikas utvecklingsmöjligheter även på andra sätt. Frågor som nog kommer att diskuteras är t ex hur kontakten mellan centrum och Väsman kan förbättras och hur handeln i centrum kan få bra utvecklingsmöjligheter.

Vägverket arbetar med nya ambitioner och metodutveckling i sex stycken utvalda kommuner i Sverige. Tre mindre samt tre större. Ludvika är en av de utvalda kommunerna. Ett led i detta är att skapa en dialog med medborgarna genom en charrette.

Charretten genomförs i samverkan mellan Ludvika kommun, Vägverket och Banverket.

Charretten är begränsad och omfattar området i riksvägens nuvarande sträckning genom staden. Från Skepparberget i söder till Hammarbacken i Norr samt utfarten mot Smedjebacken.

#### **PROGRAM FÖR CHARRETTE OM LUDVIKAS STADSUTVECKLING OCH TRAFIKMILJÖ**

<b>DAG 1</b>	
Aktivitet	Torsdag 19 maj
	<b>Inledningstal</b>
13.00-13.30	Roger Stål, Ludvika kommun Håkan Wennerström, Vägverket Mats Nordblad, Banverket

13.30-14.15	Göran Cars förklarar kort hur en charrette genomförs varefter intressenter informerar om sina åsikter ang Ludvika.
14.15-18.00	Intressentgrupperna arbetar fram förslag.
18.00 -	Presentation/redovisning av förslag.

<b>DAG 2</b>	
Aktivitet	Fredag 20 maj
09.00-11.00	Intressentgrupperna arbetar fram förslag
	<b>Föredrag</b>
11.00-11.30	<i>Hur kan handeln utvecklas i Ludvika</i> <b>Bosse Bergman,</b> Kungliga Tekniska Högskolan.
11.30-12.00	<i>Samverkan krävs för bra resultat – exempel från Rättvik</i> <b>Bobo Hjort,</b> Bobo Hjort Arkitekter
12.00-13.00	Lunch
13.00-13.30	<i>Vad kan stadsutveckling vara i Ludvika?</i> <b>Jerker Söderlind</b> Kungliga Tekniska Högskolan
13.30-18.00	Intressentgrupperna arbetar med förslag.
18.00-	Presentation/redovisning av förslag.

<b>DAG 3</b>	
Aktivitet	Lördag 21 maj
09.00-12.00	Intressentgrupperna arbetar fram förslag.
12.00-	Slutredovisning.

Allmänheten inbjuds att delta på samtliga dagar med att lämna idéer, lyssna på föredrag och lyssna på redovisningar enligt programmet.

Allmänheten ingår ej i intressentgrupperna.

#### **ÖPPET HUS**

19 maj	13.00-20.00
20 maj	09.00-20.00
21 maj	09.00-14.00

Mer information om charretten lämnas av Jan-Erik Eriksson, Ludvika, 0240-861 53  
Göran O Sundell, Ludvika, 070-550 73 83  
Anders Hjartedal, Vägverket, 023-847 66