

Gångbron över Bergslagsvägen och järnvägen är här placerad i Carlavägens förlängning, där nivåskillnaderna är gynnsamma om den nuvarande gångtunneln rivs och gatan sänks. Gångbron landar relativt centralt i parkområdet, med tanke på att även Roths äng hör dit. I anslutning till gångbron kan med fördel en turistinformation placeras så att stannande besökare kan lockas till besök i centrum.

#### Konsekvenser

Man får med Strandparksalternativet en stor parkyta med stora rekreationskvaliteter men med åtföljande skötselåtagande. Att utnyttja den nedlagda delen av bangården till park kan sannolikt minska behovet av marksanering.

Samtidigt utnyttjar man inte en stor markresurs i ett centrumnära läge som skulle kunna ge en fin stadsmiljö med såväl attraktiva bostadsmiljöer som handelsytor.

### Skiss I, Strandstad

Det andra principalternativet, Strandstad, visar i den södra delen en stadsbebyggelse av samma rutnätskaraktär som i stadskärnan och i den norra delen en park med koppling till Roths äng och miljön längs Ludvika ström. Tanken är att utnyttja den frigjorda delen av bangården för att kunna erbjuda ett kommersiellt intressant läge för både handel, bostäder och andra verksamheter i en samlad stadsform. När de lägen för detaljhandel som fanns längs den tidigare planerade förbifarten, nu inte längre är aktuella, kan det vara värdefullt att skapa nya sådana lägen längs väg 50 som både utvecklar den centrala staden och ger lägen för handel.

Gångbron är även i detta alternativ placerad i Carlavägens förlängning, vilket är till fördel för tillgängligheten till parken men ger en mindre bra koppling till den nya stadsdelen.

Strandstaden föreslås uppbyggd som en klassisk rutnätsstad i två våningar med tydliga gaturnum med trädplanteringar. Genom stadsdelen löper en huvudgata och i mitten finns ett torg med sjöutsikt. Öster om huvudgatan finns två kvarter avsedda för handel i bottenplanet och kontor eller bostäder i det övre. Väster om huvudgatan dominerar bostäder och kontor med kaféer och restauranger i bottenplanet. Parkering sker dels på större häckinramade och trädplanterade parkeringsplatser, parkerings-parker, dels på gatumark i parkeringsboulevarder.

Intill gångbron finns en mindre rastplats med turistinformation.

Trafiken till Strandstaden sker huvudsakligen söderifrån via den föreslagna vägporten vid ABB, men även norrifrån via den befintliga bron eller den föreslagna nya bron över järnvägen och Ludvika ström.

#### Konsekvenser

Att etablera en stadsdel väster om järnvägen kan å ena sidan ge en fin stadsmiljö i ett sjönära läge, men kan å andra sidan splittra stadskärnan genom den starka barriär som järnvägen innebär. Barriären minskas något med den förslagna gångbron men skulle behöva kompletteras med ytterligare en bro som kopplar det nya strandtorget till Storgatan och nuvarande centrum. Biltrafikkopplingen mellan stadskärnan och Strandstaden är svag, det krävs omvägar för att ta sig mellan, vilket ökar risken för en splittring.



En handelsetablering i Strandstaden, som därmed måste följas upp av ett tydligt stopp för externa etableringar, innebär å ena sidan att man fortsatt vidmakthåller ett centrum för handel i anslutning till stadskärnan, men å andra sidan att en etablering väster om järnvägen kan innebära en konkurrens med stadskärnan öster om järnvägen. Det blir svårt att få de bägge delarna att samverka så att man parkerar på ena sidan och tar sig över till den andra. Det blir sannolikt så att man tar bilen vid förflyttningar mellan stadskärnan och Strandstaden.

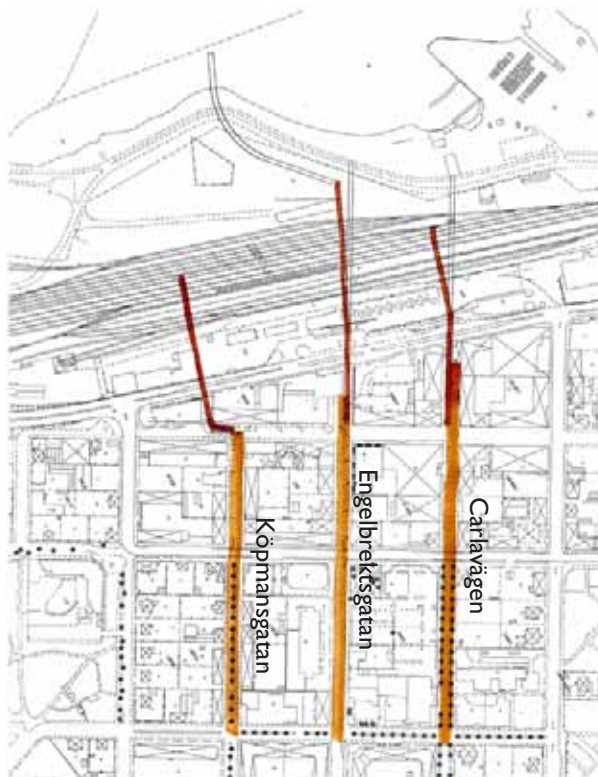
## Gångbrons placering

Valet av princip för stadsutvecklingen vid Väsmanstranden påverkar placeringen av gångbron över Bergslagsvägen och Järnvägen. Vid val av parkalternativet bör bron ligga i Carlavägens eller Engelbrekts gatans förlängning för att angöra de mest centrala delarna av stadskärnan, ha en bra koppling till resecentrum och landa centralt i strandparken. Väljer man strandstadsalternativet bör gångbron ansluta så nära dess centrala torg som möjligt, dvs ligga i Engelbrekts gatans förlängning eller i nära Köpmans gatans förlängning.

För att ge ett bättre underlag för detta beslut har de tre brolägena studerats närmare med möjliga lutningar och sträckningar.

## Förutsättningar

Brostudien har utgått från markhöjder vid Storgatan och Bergslagsvägen. Brotypen är en stålbro med en brobana som kan vara mindre än 0,5 meter tjock. Trots sin storlek är tanken att konstruktionen ändå ska ge ett lätt intryck. Fri höjd över Bergslagsgatan skall vara minst 4,7 meter och över bangården 6,5 meter. Ur tillgänglighetssynpunkt bör inte bron luta mer än 4%.



De tre studerade gångbrolägenas koppling till gatunätet

## Alternativ Carlavägen

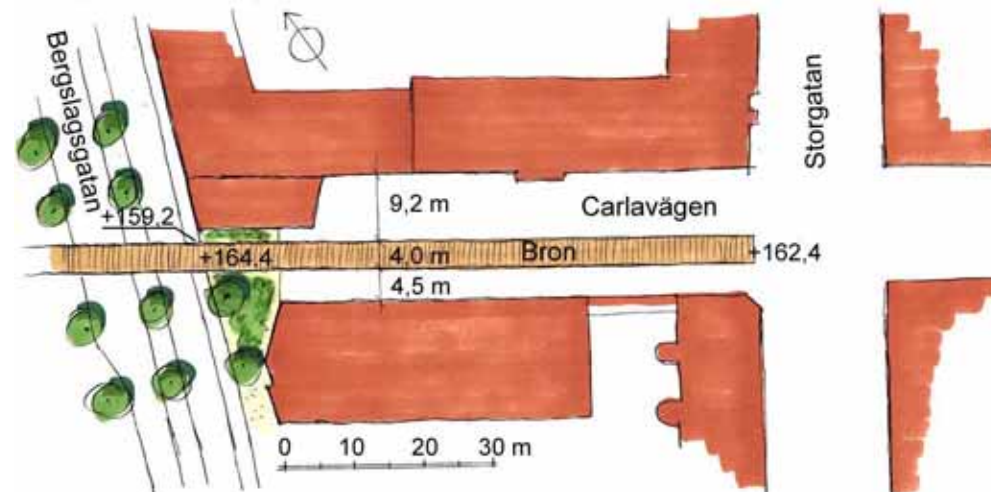
Höjd vid Storgatan +162,4 och vid Bergslagsvägen +159,9 (gatan sänkt 1 m).

Fördelar:

- Flack lutning på bron.

Nackdelar:

- Bron kommer nära den inglasade restaurangen men även de stora skyltfönstren.
- Bron kommer att förstöra/dominera gatan med sina uteserveringar och restauranger.
- Stödmur mot gatan.



Plan. Gång- och cykelbro vid Carlavägen



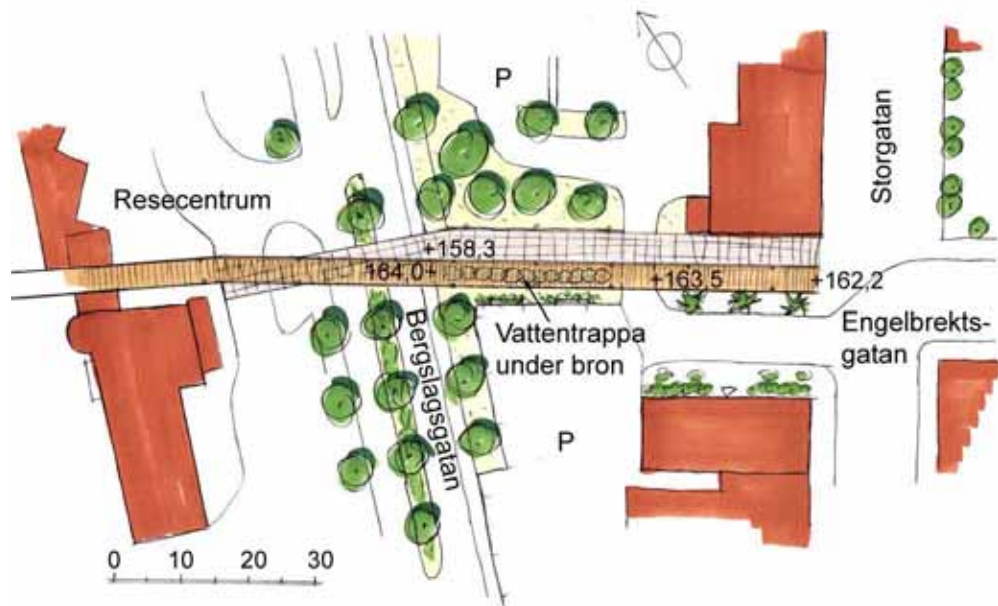
Sektion. Gång- och cykelbro vid Carlavägen. Vy mot sydväst.

## Alternativ Engelbrektsgatan

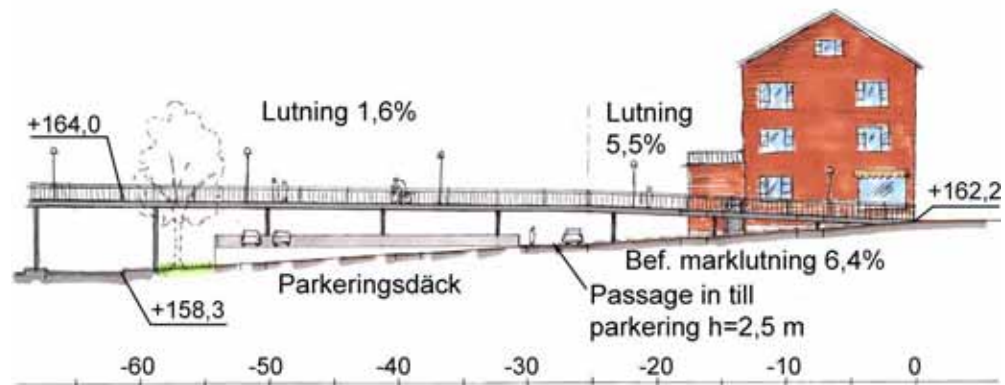
Höjd vid Storgatan +162,2 och vid Bergslagsvägen +158,3.

Fördelar:

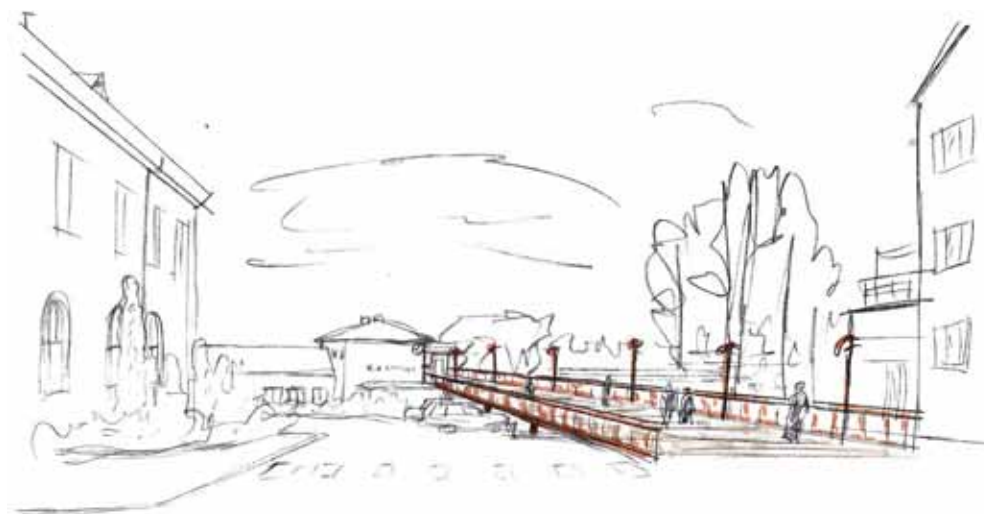
- Förbinder centrala centrum med Väsmanstranden.
- Bron kan sträcka sig ganska rakt ut från Engelbrektsgatan i rutnätstadens anda.



Plan. Gång- och cykelbro vid Engelbrektsgatan



Sektion. Gång- och cykelbro vid Engelbrektsgatan.



Vy från Storgatan mot stationen.



Vy från stationen mot Storgatan. Under bron.

- Den delen av gatan som påverkas av bron är inte så tätt sluten och intrånget kan accepteras.

#### Nackdelar:

- Risk finns att den fina stationsbyggnaden störs.
- Gångpassagen mot stationen kommer att ligga intill bron och man ser undersidan.
- Begränsad infart till parkering, fri höjd 2,5 meter.

#### Övrigt

Gångpassagen är ganska brant idag 6,4 %, den blir något brantare genom att man lägger in vilplan men det blir ändå bättre än idag handikappmässigt.

Höjdskillnaden mellan Storgatan och Bergslagsvägen gör att bronns slutning egentligen kan vara ganska flack. För att erhålla 2,5 m vid parkeringsinfarten måste dock bron stiga i 5,5 % lutning fram dit (två vilplan är inkluderade). Kan infarten slopas så blir lutningen 2-3 %.

## Alternativ Köpmansgatan

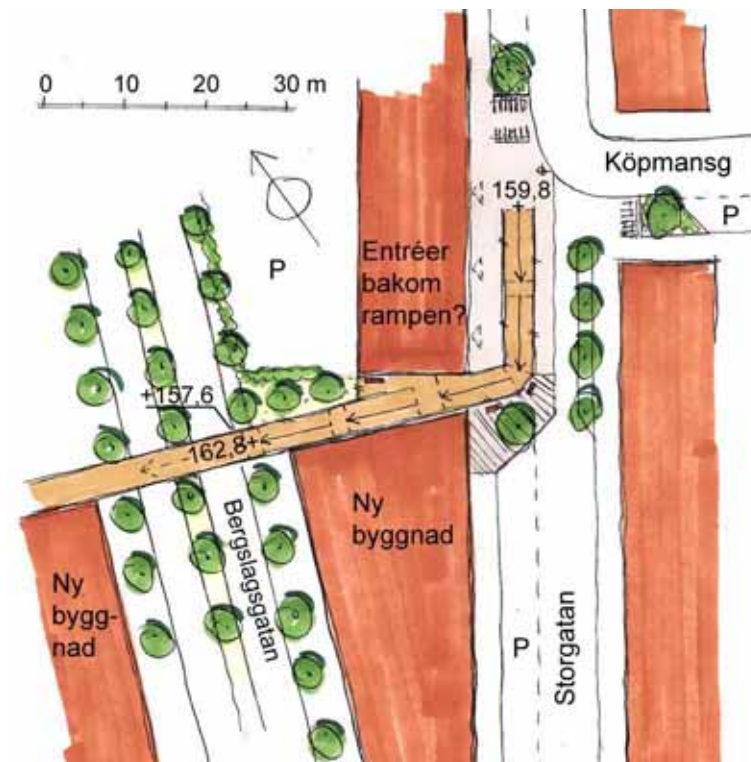
Höjd vid brons början +159,8 och vid Bergslagsvägen +157,6.

#### Fördelar:

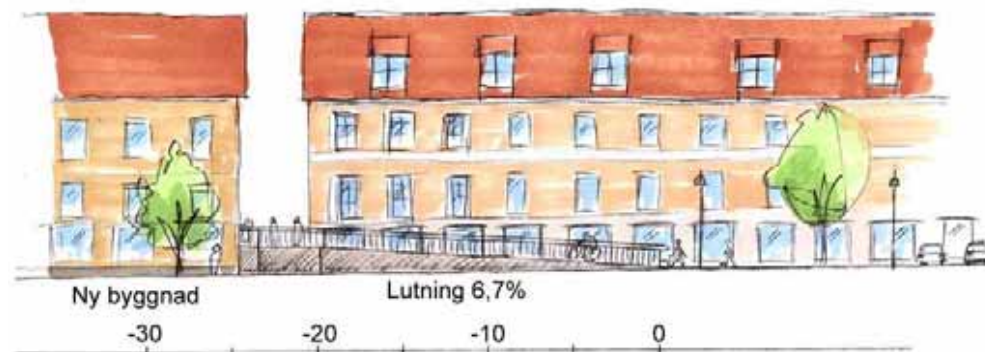
- Kommer in centralt i planerat stadsdelsområde väster om järnvägen.

#### Nackdelar:

- Förbinder inte den centrala delen av centrum öster om järnvägen/riksvägen med Väsmanstranden.
- Platsbrist gör att bron måste svänga vilket ger den en mer rampkaraktär.
- Rampkaraktären förstärks av den relativt branta lutningen öster om Bergslagsvägen, 6,7 %.
- Kommer framför skyltfönster och antagligen entréer, med högsta höjd ca 1,5 meter.



Plan. Gång- och cykelbro vid Köpmansgatan.



Sektion. Gång- och cykelbro vid Köpmansgatan.

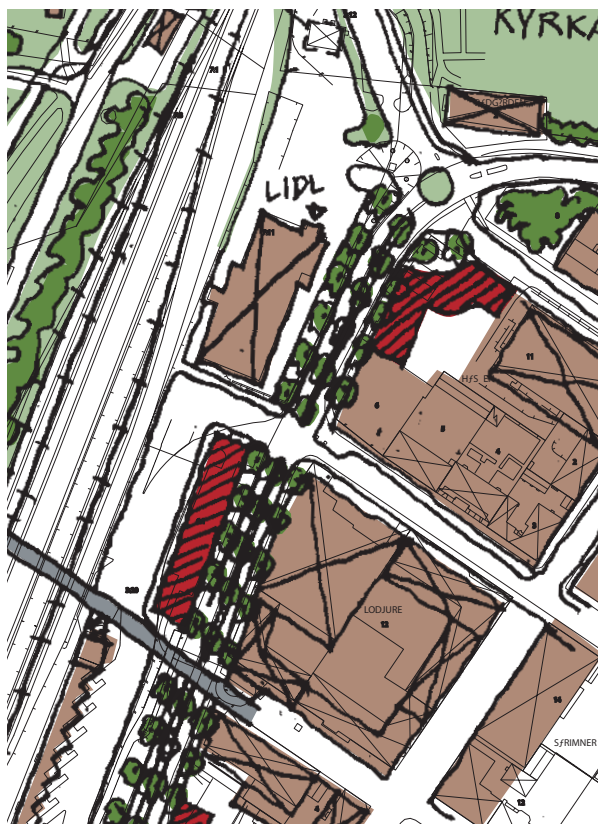
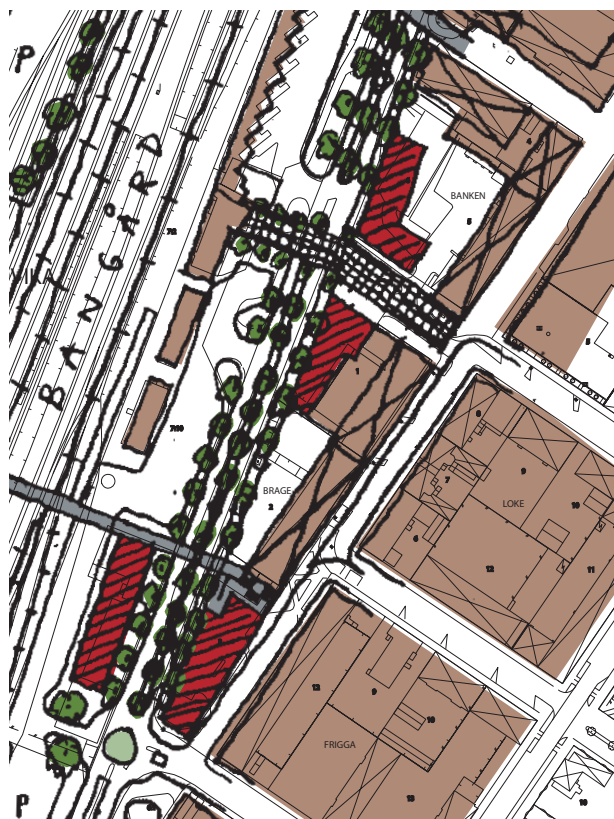
## Skissomgång 2

Efter redovisning och diskussion i mitten av september har två ytterligare skisser gjorts på de bägge principalternativen.

### Bergslagsgatan

Den bärande idén i charretten var att skapa en genomfart av väg 50 genom centrala Ludvika som både klarar genomfartstrafiken och den lokala trafiken och dessutom ger förutsättningar för ett utvecklat stadsliv och stadsbebyggelse längs den stadshuvudgata som Bergslagsvägen då blir. Avgörande för att skapa detta stadsliv är dels att den lokala trafiken får goda angringsmöjligheter till butiker och verksamheter längs gatan samt att nya byggnader för att hysa dessa verksamheter kommer till stånd. I skisserna har därför ytterligare byggnader föreslagits längs Bergslagsgatan för att läka såren i stadsmiljön skapa den stadsmässiga gatumiljö som är förslaget huvudidé. Byggnadernas exakta läge och tomternas utformning och trafikförsörjning har inte studerats. Förslaget att sänka gatan i och med att gångtunneln i Carlavägens förlängning tas bort medför en rad konsekvenser för Åhlénskvarterets markanslutning till Bergslagsgatan som måste studeras i detalj.

NYA BYGGNADER  
FÖR ATT SKAPA EN  
STADSGATUMILJÖ  
LÄNGS BERGSLAGS-  
GATAN



## Skiss 2, Strandpark



Plan över Väsmanstranden.



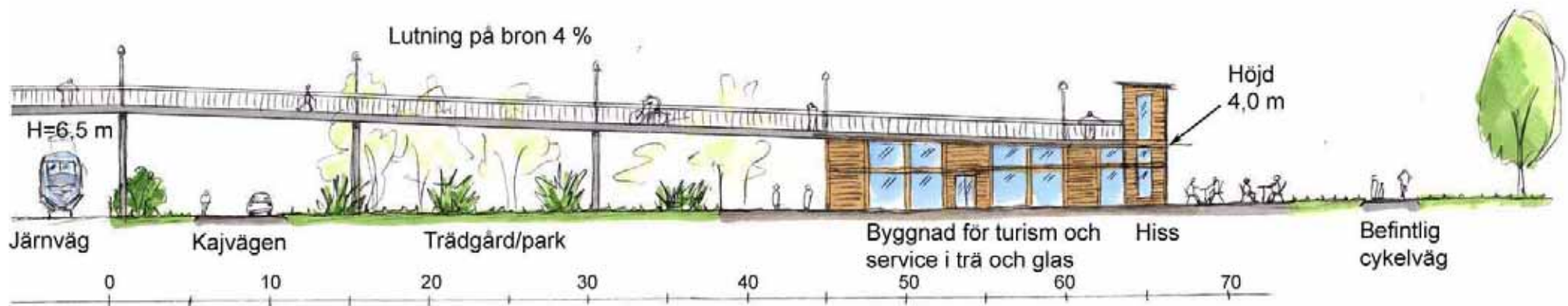
Portall/regnskydd vid entrén från parkeringen.  
Bryggan i siktlinjen.

Kajvägen flyttas och vägen samt parkeringsplatser läggs på den nedlagda delen av spårområdet. Buskridå planteras mellan Kajvägen och bangården. Den befintliga cykelbanan ligger kvar i sitt läge.

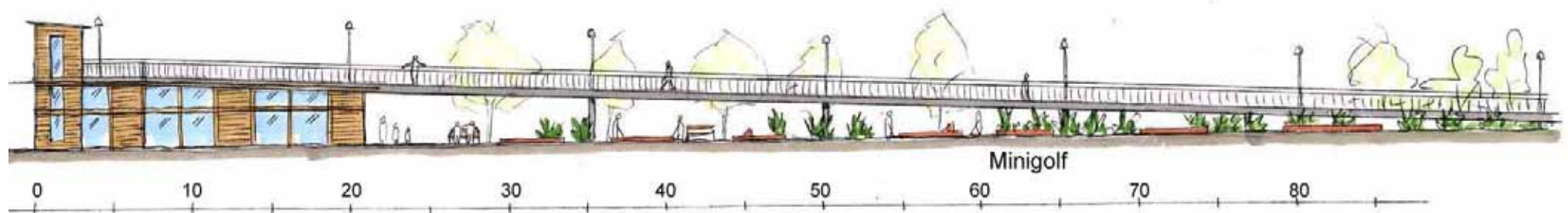
Nya delar ska läggas till de fina befintliga värdena på Väsmanstranden. Småbåtshamnen med sjöbodar, cykelvägen längs stranden och remsan mellan cykelvägen och vattnet bibehålls som idag.

Slyet på områdets södra del är en resurs och genom lämplig skötsel så kan fina björkdungar växa fram. Här kan man ordna en öppen yta för bollspel.

Kring bron och servicehuset anläggs en rekreationspark. Trädgårdspark närmast huset för olika evenemang och utställningar, boulesbanor, lekplats, minigolf, sandplan för beachvolley m m.



Vy mot sydväst.



Vy mot söder. Fasad mot sjön.

Brons ramp kan upplevas som en barriär mot sjön trots god sikt under. Genom att samla aktiviteter kring den och servicehuset och även utnyttja ytan under bron kan den negativa påverkan mildras. Ytan under bron ner till 2-2,5 meter skall höra ihop med servicehuset och vara en tillgång (solskydd/regnskydd). Invid bron kan höga grässorter planteras som ger en trevlig strandkänsla.

Från parkeringen leder en gångväg genom en portal (regnskydd, mötesplats) till bryggans sittplats.

Längst i söder finns plats för forskningsby och restaurang.

## Skiss 2, Strandstad

Skissen innebär att stadsbebyggelsen flyttats söderut för att skapa ett större parkområde och skapa en bättre koppling med stadskärnan. Detta sker genom en särskild gångbro i Köpmansgatans förlängning, från norra delen av den byggnad som föreslås mellan Storgatan och Bergslagsvägen över till torget i Strandstaden. En hiss och trappa är möjlig till resecentrum, men utan att den kan sammanbyggas med själva resecentrum. Ytterligare en gångbro i Carlavägens förlängning gör kontakten med parkområdet bättre.

Stadsutformningen med kvarter, tvåvåningsbebyggelse och planterade gator och parkeringsplatser är densamma som i skiss 1.

### Konsekvenser

Förflyttningen söderut innebär att kopplingen till ABB-området blir starkare och den forskarby och strandrestaurang som har nytta av närheten till ABB får ett bättre läge.

Genom att industrispåranslutningen till ABB bibehålls, blir parkeringsytorna mer splittrade.

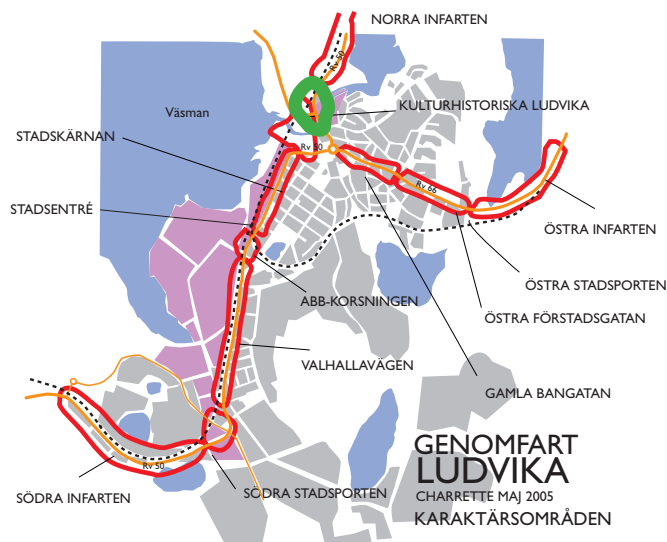
Parkytan norr om stadskvarteren blir större och kan med fördel rymma en rastplats. Turistinformationen kan då ligga i en byggnad vid norra gångbron som också kan innehålla hiss och trappor.





# Bron över Ludvika Ström

Plankorsning mellan järnvägen och väg 247. Utrymme för bilkö på väg 50 över Ludvika ström.



## Problem

När järnvägsbommarna stängs för väg 247, Grangärdevägen, uppstår köer av väntande bilar. Vid högrafik för västgående riktning kan bilkön sträcka sig ner till väg 50, Faluvägen, och vidare in mot Ludvika ström. Då blockeras biltrafiken i norrgående köriktning på Faluvägen.

## Förslag till lösning

Köutrymmet på Grangärdevägen med totalt 180 meters längd föreslås utökat genom att Faluvägen söder om korsningen med Grangärdevägen indelas i två körfält för norrgående riktning och ett för södergående. Körbanebredd på bron över Ludvika ström och angränsande vägparter är 10-10,5 m. Sydgående körfält utförs 3,5 meter brett och de norrgående delar på bredden 6,5-7,0 meter vilket medger körfältsbredder på minst 3,25 meter.

I korsningarna med Grangärdevägen och Östra Storgatan måste befintliga refuger ersättas med nya som är avpassade till den nya körfältsindelningen. Söder om Östra Storgatan måste även den västra körbanekanten flyttas 0-1,0 m för att körbanan ska bli tillräckligt bred. Det innebär att den västra GC-banans bredd minskar lokalt till som minst ca 2,5 meter.

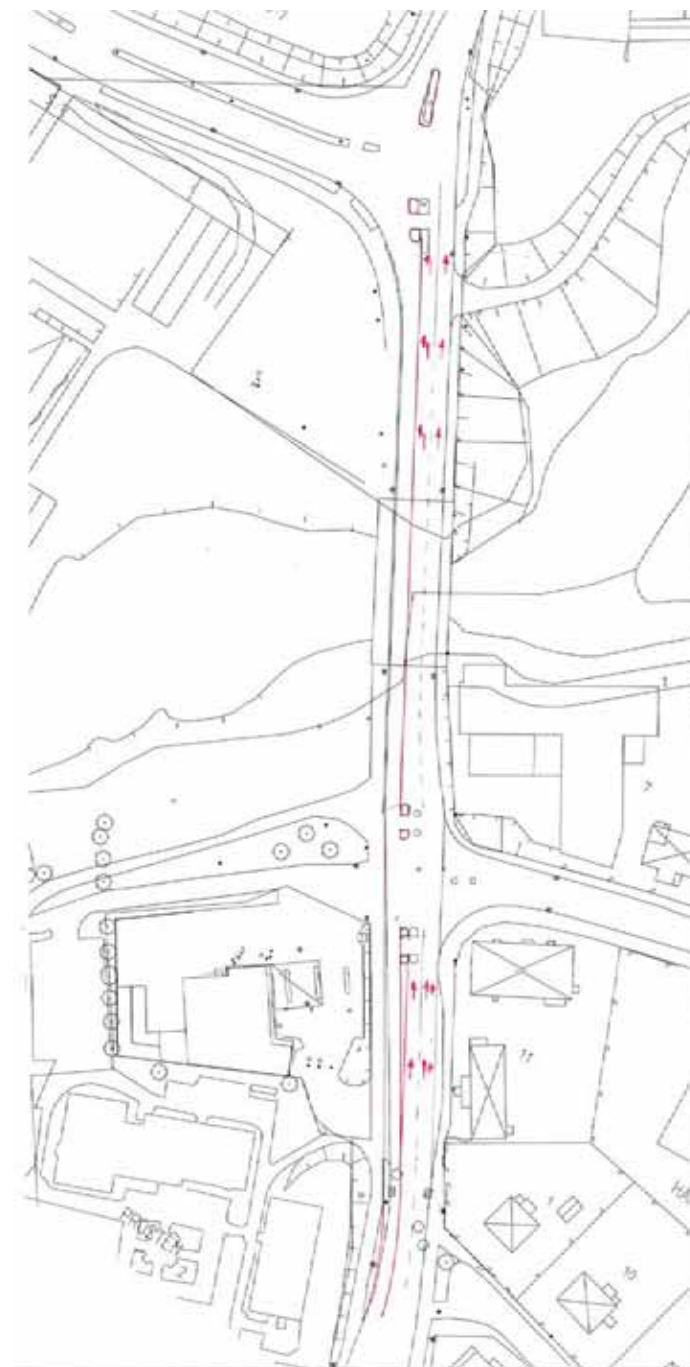


Bild 2. Indelning av Faluvägen i 2+1 körfält.

Befintliga övergångsställen på sträckan föreslås utrustade med varningssystem som väcker bilisternas uppmärksamhet när gående ska korsa körbanan.

## Konsekvenser

Utrymmet för köande bilar ökar med ca 250 meter motsvarande ca 40 personbilar. Risken minskar för att norrgående trafik på Faluvägen ska hindras av väntande bilar i kön mot Grangärdevägen.

Gång- och cykelbanan längs Faluvägens västra sida minskar lokalt i bredd till ca 2,5 m. Detta bedöms påverka tillgängligheten och säkerheten i ringa grad.

De övergångsställen som finns på sträckan blir mindre säkra för gående som korsar norrgående trafik eftersom de gående ska korsa två körfält i en etapp. Det föreslagna varningssystemet bedöms minska riskerna till en acceptabel nivå.