

Förslag

Befintliga förhållanden på Kristinavägen

Byggnaderna i området har under årens lopp blivit rivna och nya hus har byggts på den västra sidan av vägen. De rivna husen på den östra sidan har däremot inte ersatts med ny bebyggelse utan har istället ersatts av asfaltsytor, vilka till en del har blivit parkering. Asfaltsytor och parkeringarna gör att den östra sidan idag upplevs som en trasig och oanvänd plats. En av anledningarna varför ingen ny bebyggelse har tillkommit på platsen är den bullerstörning som järnvägen och den starkt trafikerade Kristinavägen orsakar. En annan orsak är att Lindesberg har under årens lopp växt norrut och på så vis har den södra delen blivit en aning bortglömd. På den östra sidan av Kristinavägen finns idag ett fåtal bostadshus, två bensinmackar och parkeringsplatser.

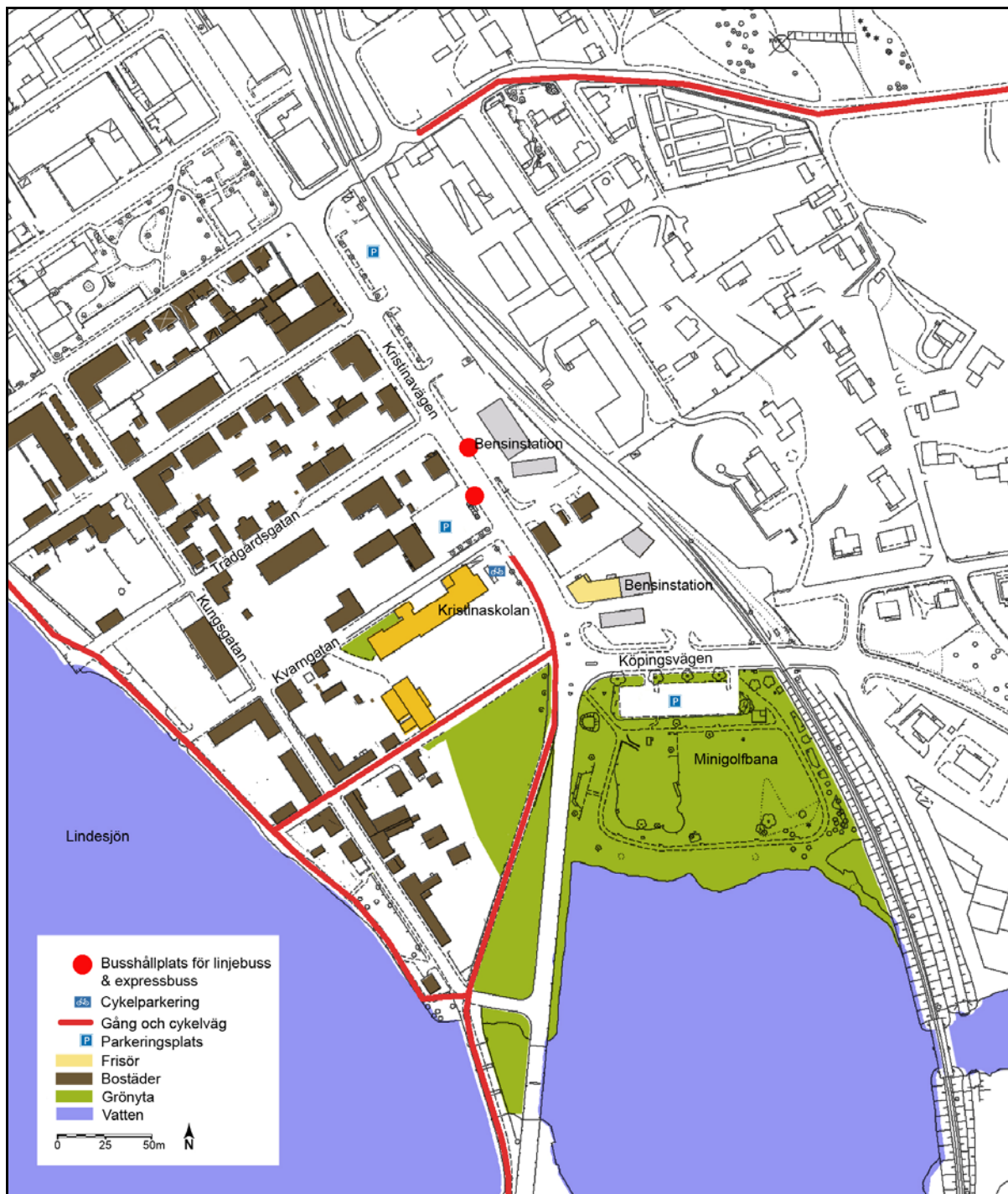
Väster om Kristinavägen finns i dag Kristinaskolan som är en låg- och mellanstadieskola. Bebyggelsen kring Kristinaskolan är en av ortens äldsta och mycket av trädstadens charm finns bevarad i området.

Huvuddelen av den trafik som idag går in till Lindesberg centrum går via Kristinavägen och detta ger området en mycket god tillgänglighet med bil från ortens södra delar så som Skottbackarna, Dalkarlshyttan och Hermanstorp. Närheten till Köpingsvägen gör även att orterna utmed Köpingsvägen har lätt att nå området.

I dagsläget är området dåligt försörjt med gång- och cykelvägar från de omkringliggande områdena förutom en ny gång- och cykelväg mellan Kristinaskolan och Skottbackarna. På grund av avsaknaden av en gång- och cykelväg och den starkt trafikerade Kristinavägen är det idag svårt att nå området med cykel från de centrala och norra delarna av Lindesberg.



Kristinavägen från norr, i förgrunden syns parkering och bensinstation



Karta över Kristinavägens södra del.



Bebyggelse på Trädgårdsgatan.



43 Bebyggelse på Trädgårdsgatan, ner mot Lindesjön.

Knutpunkt Kristinavägen

Som vi har kunnat se i den tidsgeografiska analysen är placeringen av förskolor och skolor av stor betydelse när det gäller tidsåtgången för att hämta och lämna barn. Resultaten visade även att gång- och cykelvägar har betydelse för tidsåtgången och ger ökad valmöjlighet att välja olika former av transportsätt. Jag har utifrån dessa resultat skapat en ny knutpunkt på Kristinavägen södra del kallad ”Knutpunkt Kristinavägen”.

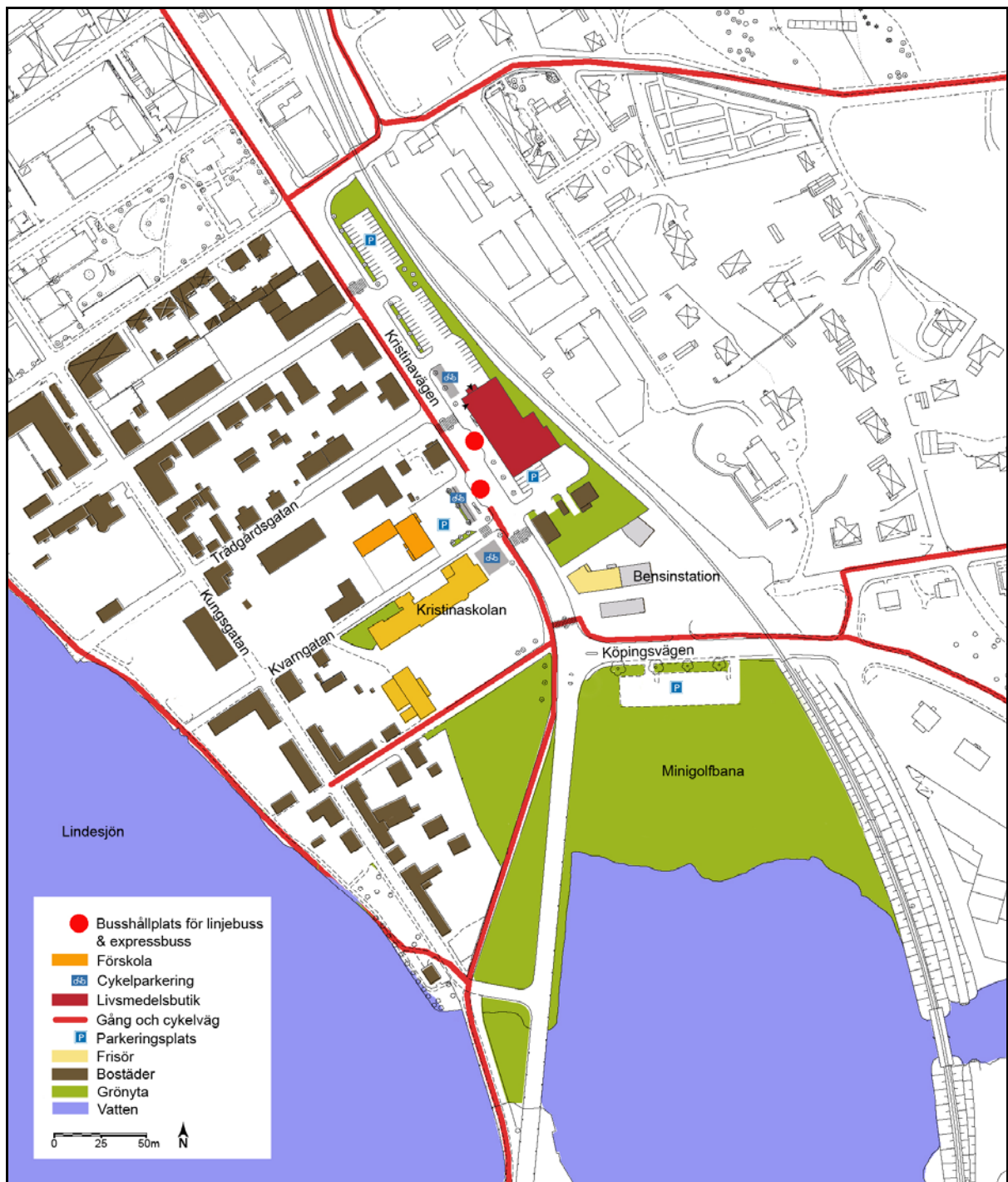
Tanken är att knutpunkten ska försörja Hermanstorp, Skottbackarna, Dalkarlshyttan samt Lindesberg centrum med vardagslivet vanligast förekommande servicefunktioner så som förskola, skola, livsmedelsbutik, bensinstation, hållplats för linjebussar och expressbussar samt parkering för cyklar och bilar i anslutning till busshållplatserna. Gång- och cykelvägar kommer att gå från vardera bostadsområdet samt från järnvägstationen till Knutpunkt Kristinavägen.

Genom att samla vardagens olika funktioner i Knutpunkt Kristinavägen skapas en strategisk punkt för de tre områdena ovan. Genom att placera punkten på en plats som ligger på vägen från hemmen till kollektivtrafikens hållplatser löser man problemet med stora tidsåtgångar för hämtning och lämning på förskola och skola. För Skottbackarna är det förvisso en omväg att åka in till Kristinavägen för att ta bussen men det blir ändå en avsevärd tidsvinst för de familjerna då förskola och skola finns i nära anslutning till busshållplatsen. Det är viktigt att gång- och cykelvägnätet är väl utbyggt för att knutpunkten ska fungera optimalt. Den mest betydelsefulla gång- och cykelvägen kommer att vara den som går mellan Knutpunkten och tågstationen i Lindesbergs norra del. Gång- och cykelvägarna möjliggör en snabb och säker transport mellan platserna och på så vis kan tåget utnyttjas i pendligen.

Förskolan i Knutpunkt Kristinavägen föreslår jag till Bergslagshälsans lokaler på Kvarngatan, där kommunen planerar att lägga ner nuvarande aktivitet. Genom att lägga förskolan i bottenplan på byggnaden skulle man ge förskolan tillgång till skyddad lekplats mellan husen. Förskolan kan även utnyttja närheten till Kristinaskolan och dess lekplatser och grönområden. Framför förskolan finns en parkering som kommer att kunna utnyttjas som en korttidsparkering samt parkering för cyklar i nära anslutning till busshållplatsen.

Jag föreslår att den nuvarande Q8-stationen blir flyttad till industriområdet och den befintliga rastplatsen/turistinformationen i anslutning till riksvägen för att expandera. Bensinstationen ger då plats till en ny livsmedelsbutik som kan försörja de södra delarna av Lindesberg.

Den stora parkeringen norr om butiken kan då användas både av pendlare och av besökande till butiken. Tanken är att knutpunktens parkering skall avlasta stationsområdet eftersom den används av busspendlare och området kring stationen lider av platsbrist för parkering.



Karta visar Knutpunkt Kristinavägen med föreslagna förändringar.

Befintliga förhållanden på Stationsområdet

Stationsområdets utformning handlar dels om attraktivitet och vilka signaler stationsområdet ger om Lindesberg som pendlingsort, dels om anpassning till vardagslivets krav. Den tidsgeografiska analysen visar att det tar lång tid att ta sig från stationsområdet till familjernas bostadsområden och avsevärda tidsvinster skulle kunna göras om man underlättar för andra transportsätt till stationen än till fots. Idag går man, alternativt tar bilen hela vägen in till Örebro, eftersom det finns få bra möjligheter till parkering av bil eller cykel. Det blir därför viktigt att möjliggöra smidiga byten mellan de olika trafikslagen på stationsområdet.

I dagsläget fungerar stationsområdet relativt dåligt. Ytan där busshållplatserna finns är idag dåligt utnyttjad, asfaltsytan är kraftigt överdimensionerad. De stora asfaltsytona bidrar till att stationsområdet i nuläget saknar några tydliga stråk som visar hur man ska röra sig in mot Lindesberg centrum. Det har medfört att passagerarna korsar den kraftigt trafikerade Järnvägsgatan på en rad olika ställen med stor risk för att någon kommer att bli skadad.

I stationshuset finns i dagsläget en restaurang, två mindre kontor, resebyrå och en vänthall som är öppen under resebyråns öppettider.

Brist på parkeringsplatserna och avsaknaden av tydliga gränser har medfört att det har blivit vanligt med egna parkeringslösningar på stationsområdet till exempel har ytan mellan gångtunneln och stationshuset blivit en populär yta att parkera på.

Den gångtunnel som förbinder stationsområdet med den östra sidan är idag mycket lite använd på grund av att den är kraftigt sliten, mörk och illaluktande.

Tågplattformen känns i dagsläget avskiljd och svåråtkomligt på grund av att det krävs att man korsar järnvägsspåret för att nå perrongen. Väl ut på perrongen är man utlämnad åt vädrets makter då det inte finns något väderskydd utan endast ett tak som i bästa fall skyddar mot regn. Avskildheten från resten av stationsområdet förstärks med en grönremsa mellan järnvägen och busshållplatserna. Grönremsan är illa skött och en häck av sly och gräs skärmar av spåren mot resten av stationsområdet.

Stationsområdet har idag i det närmast inga cykelparkeringar och den som trots allt finns är placerad på en av busshållplatsöarna intill Järnvägsgatan och upplevs som otrygg och rörig.



Karta över stationsområdet



Populär parkeringsplats samt nedgång till gångtunnel.



Ovårdad grönyta som skiljer perrongen från busshållplatsen.



Busshållplatsen, till vänster syns nedgången till gångtunneln.



Gångtunnel som förbinder stationsområdet med Bangatan.



Cykelparkering

Utformning av stationsområdet

För att ange riktningen mot centrum från stationen blir Bytesgatan en gågata. På Bytesgatan placeras uteserveringar för de existerande restaurangerna och på så vis ökas tillgängligheten till den fina parken framför stationshuset och områdets attraktivitet ökar.

Gångtrafikanternas säkerhet ökas på flera sätt. För det första genom att Bytesgatan föreslås bli en gågata men även genom att två övergångsställ över Järnvägsgatan lokaliseras. Det ena övergångsstället blir en förlängning på Bytesgatan och skapar på så vis ett sammanhållet stråk från centrum fram till gångtunneln. Stråket förstärks genom gatubelysning som skiljer på den yta som man går från den ytan som är tänkt för uteservering, belysningen kan fortsätta upp på stationsområdet men blir då istället pållare med belysning i. Det andra övergångsstället placeras en bit upp på Järnvägsgatan så att det fångar upp de gående som kommer från Smedjegatan och ska med bussen till Örebro. En ny gångtunnel föreslås som är bredare utformad än nuvarande och är placerad något mer mot norr än den nuvarande för att enligt ovan ansluta till stråket längs Bytesgatan. Gångtunnelns båda nedgångar föreslås bli större och ljusare. Då det inte finns tillräckligt med plats för en ramp med föreskriven lutning i anslutning till nedgångarna föreslås istället en hiss på tunnelns båda sidor.

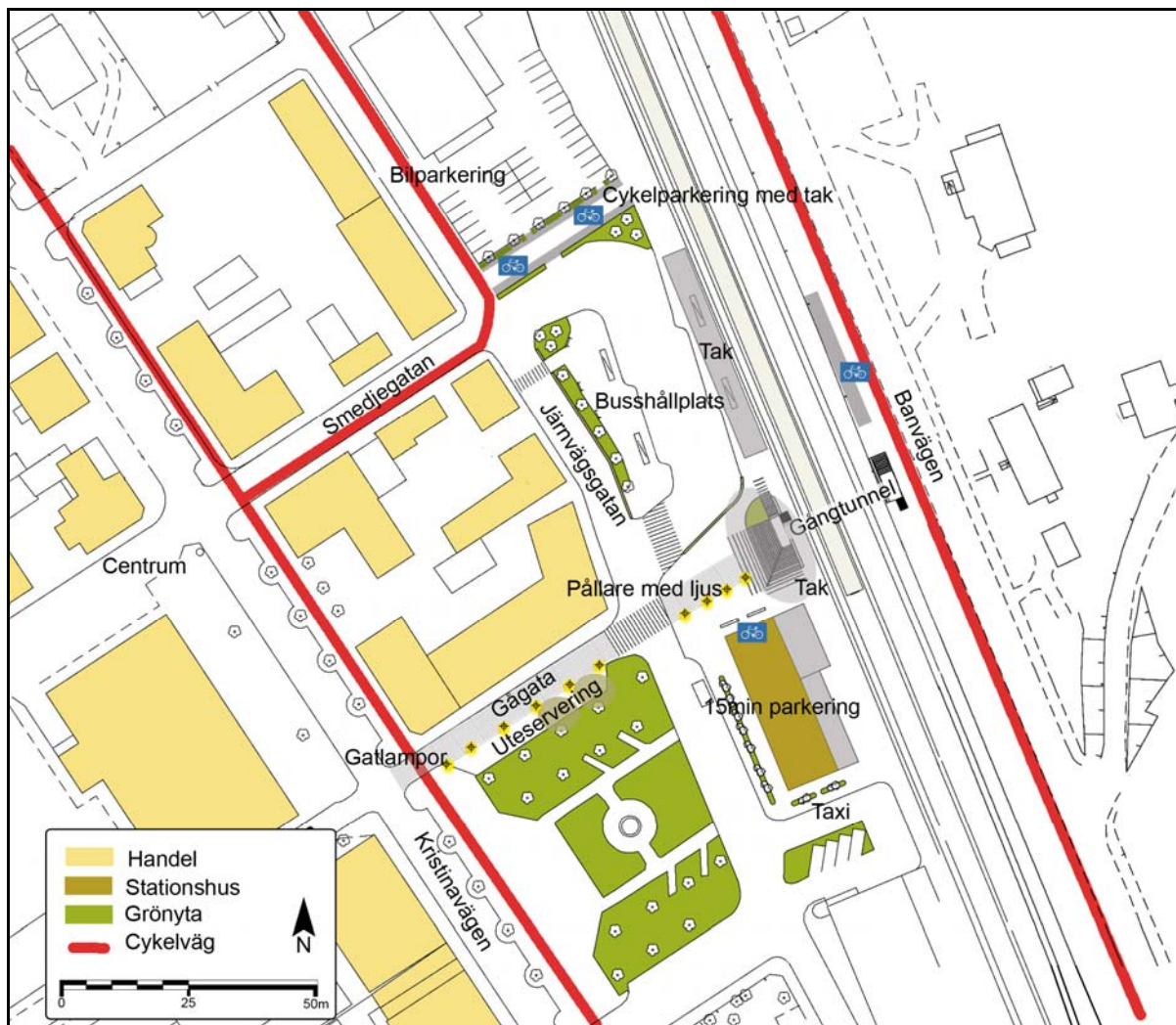
Genom att förändra perrongens läge så att bussens stannar i anslutning till tågets perrong underlättas byten mellan tåg och buss. Det finns även en perrong mellan de två spåren utifall två tåg skulle vara inne på stationen samtidigt. Denna perrong går dock ej att nå från gångtunneln då perrongens bredd är för liten för en uppgång.

Bussarna har fått en mindre yta än i dagsläget men tack vare sågtandshållplatserna finns det lika stort antal busshållplatser som idag. På den ytan som blir överföreslås en bilparkering med 26 platser. Mellan bilparkeringen och busshållplatserna föreslår jag två rader med cykelparkeringar med tak. Att beräkna hur många cykelplatser som bör finnas är svårt, men jag har uppskattat att cirka 80 platser borde vara ett rimligt antal. På stationshusets norra sida föreslår en mindre cykelparkering som rymmer cirka 30 cyklar. I anslutning till gångtunnelns trappa och hiss, på järnvägens östra sida, föreslås en cykelparkering för 50 cyklar. En korttidsparkering (15 min) för lämning och hämtning av resenärer föreslås framför stationshuset.

Mellan busshållplatserna och området vid gångtunnelns ingång finns det en låg mur som skiljer bussområdet från området kring gångtunneln. Muren är cirka 50 cm hög och lagom bred för att sitta på om man väntar på någon. En liknande mur har placerats mellan järnvägsgatan och den ö som bussarna till Örebro avgår ifrån, på så vis delar man av hållplatserna från den trafikerade Järnvägsgatan.

På stationshuset södra sida föreslås en lokal samt parkeringsplatser för det lokala taxiföretaget. I anslutning till taxiparkeringen finns det även möjlighet för varustransporter till de verksamheter som finns i stationshuset.

Nya cykelvägar kommer att försörja området, dock blir det endast cykelbana på Järnvägsgatan.



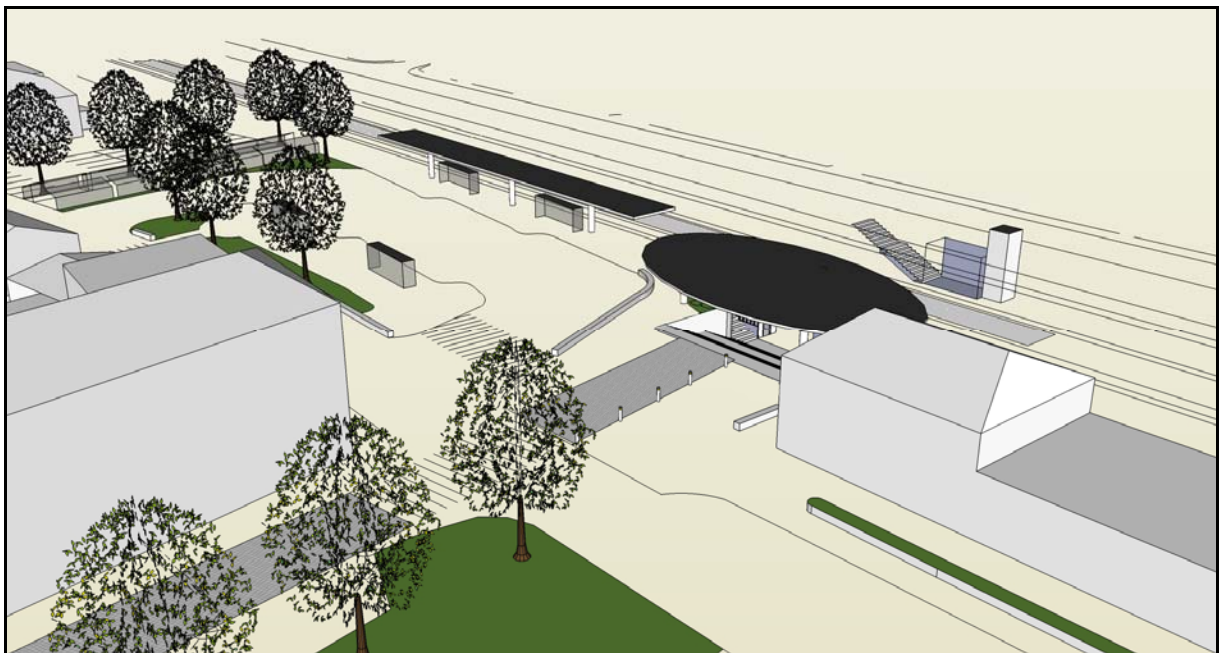
Kartan visar förslag på utformning av stationsområdet



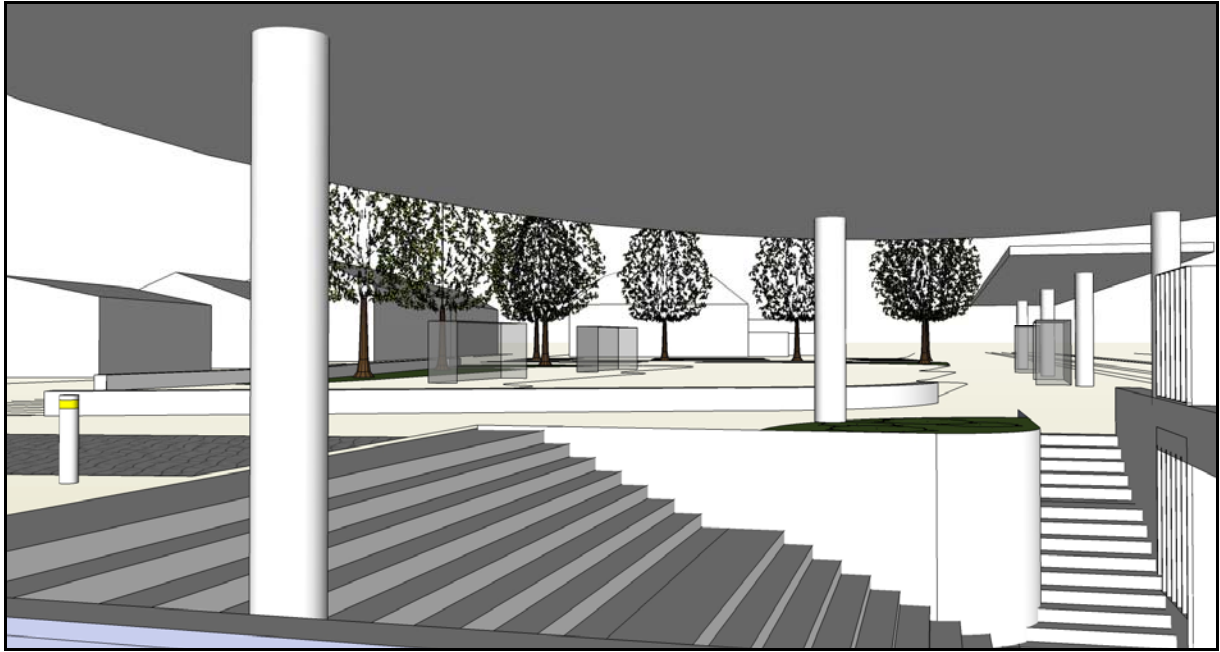
Exempel på mur, bilden är tagen på Örebro rescentrum.



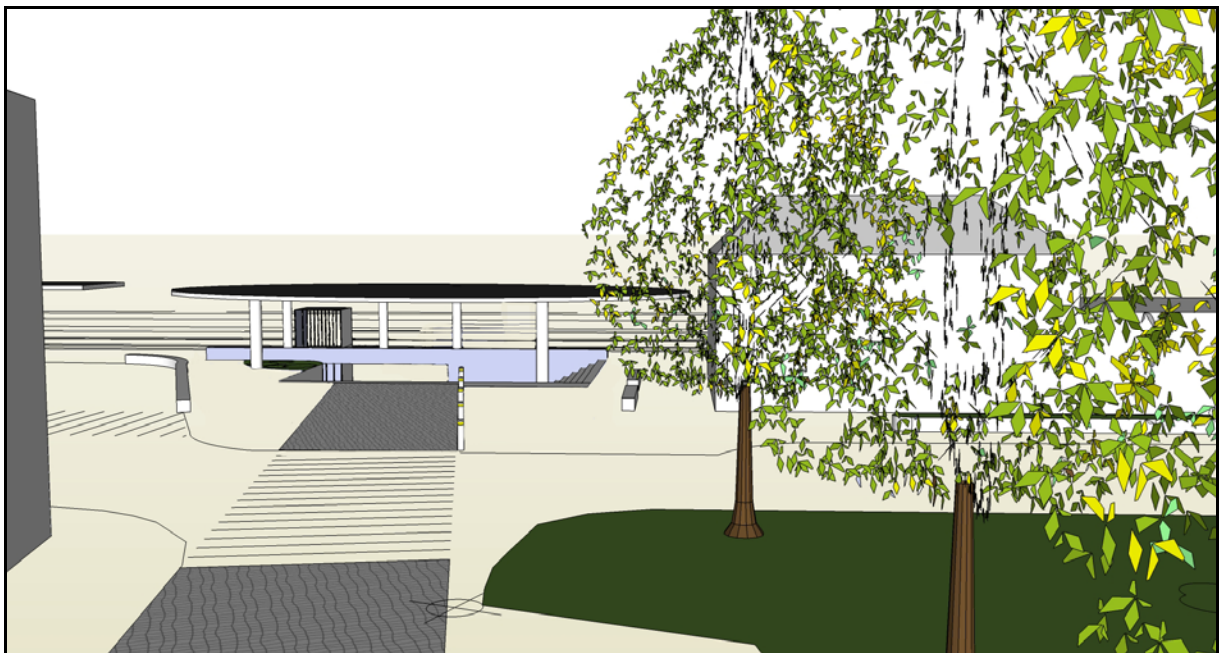
Vy över stationsområdet i förgrunden syns parkeringsplats.



Vy mot norr gångstråk mot centrum syns i förgrunden.



Vy från nedgång på gångtunneln mot busshållplats. Till höger skymtas hissen.



Vy mot nedgång på gångtunnel.

Gång- och cykelvägnät

Som jag berört under ”Knutpunkt Kristinavägen” och i mitt förslag till utveckling av stationsområdet är bristen på bra gång- och cykelvägar ett problem i Lindesberg. Det blir uppenbart när jag analyserar mina dagsprogram att exempelvis transport med cykel till och från kollektivtrafikens hållplatser/stationen är mindre attraktivt idag.

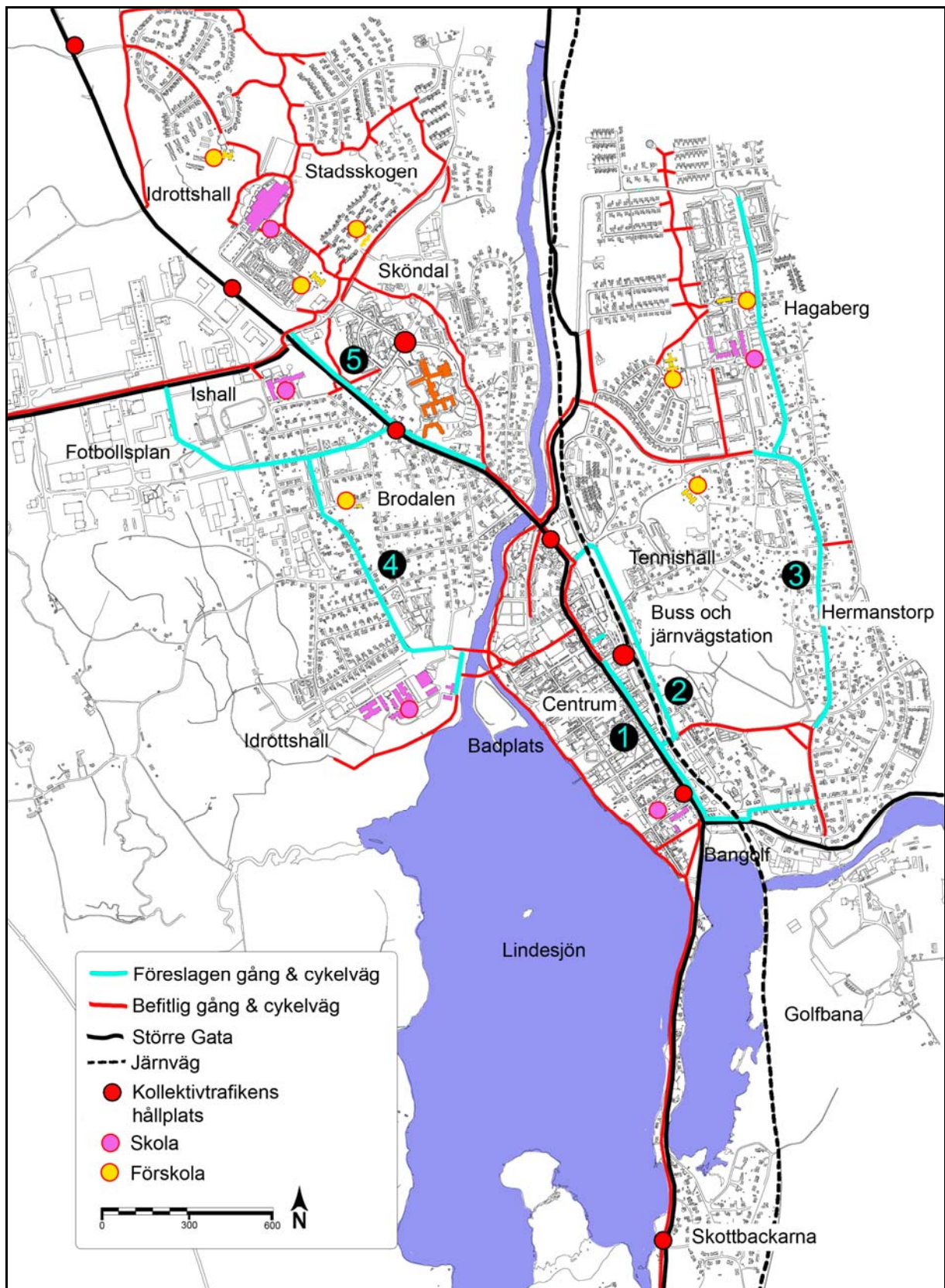
Förutom dåliga möjligheter för pendlare att ta sig till och från kollektivtrafiken, så är bristen på ett väl utbyggt gång- och cykelnät begränsande för de äldre barnens och ungdomarnas rörelser i staden.

Brist på säkra och trygga gång- och cykelvägar gör att alla barn över 12 år är beroende av en medföljande vuxen vid i princip alla sina rörelser i staden. Ur ett vardagslivsperspektiv är detta inte fördelaktigt ur två aspekter. Dels ur barnets; om föräldrarna arbetar heltid i Örebro blir det inte mycket tid över då barnet kan utöva aktiviteter på annat ställe än i direkt anslutning till bostaden eller med hjälp av föräldramedverkan, dels ur föräldraperspektiv; en stor del av den tid som finns över när de fasta projekten och transportererna är överstökade behöver ägnas åt att följa större barn till deras aktiviteter vilket kanske inte är vad föräldern prioriterat högst.

Lindesberg är en till ytan tillräckligt liten ort att avstånden är sådana mellan flera av mina bostadsområden och exempelvis bibliotek, badhus och idrottshall att ett skolbarn skulle kunna ta sig på cykel utan medföljande vuxen om förhållandena är tillräckligt säkra. Således skulle ett utbyggt gång- och cykelnät kunna förbättra vardagen för boende i Lindesberg på flera sätt.

Sammantaget blir mitt förslag till utbyggnad av gång- och cykelvägnätet så som det presenteras nedan med fem nya gång- och cykelvägstråk.

Den första (1 på kartan) är längs med Kristinavägen för att öka hastigheten och säkerheten vid transporter mellan Lindesbergs södra infart och stationsområdet. Den andra (2) längs med Banvägen för att få en snabb och säker gång- och cykelväg till stationen från järnvägens östra sida. Den tredje (3) är en ny gång- och cykelväg längs med Bondskogsvägen för att knyta samman Hermanstorp med förskolorna och skolorna i Hagaberg. Den fjärde (4) knyter samman skola, ishall och fotbollsplan i Brodalens norra del med centrum. Slutligen den femte längs med Bergsmansgatan för att möjliggöra en säker och snabb transport från de norra stadsdelarna in till Lindesbergs centrum.



Befintliga gång- och cykelvägar är markerade med rött.
 Föreslagna gång- och cykelvägar är markerade med turkost.

Referenser

Arena för Tillväxt (2006). Lokal och regional attraktionskraft 2006, Kvantitativa perspektiv på attraktivitet. Arena för Tillväxt. Stockholm.

Boverket (2005). Är regionsförstoring hållbar? Karskrona.

Friberg Tora (1990). Kvinnors vardag, Om kvinnors arbete och liv. Anpassningsstrategier i tid och rum. Meddelanden från Lunds universitets geografiska institution. Avhandlingar, Lund.

Hägerstrand Torsten (1982). Diorama, Path and Project. I Tijdschrift voor economische en sociale geografie vol 73 nr 6.

Lindesbergs kommun (2005). Översiktsplan 2005. Lindesberg.

Mårtensson Solveig (1979). On the formation of Biographies in Space-time Environments. Meddelanden från Lunds universitets geografiska institutioner. Avhandlingar, Lund.

Nutek (Senast uppdaterad 2006-03-09). Faktabanken. Fakta om regionalutveckling. (Elektronisk) Tillgänglig: <http://www.nutek.se/sb/d/218/a/812>. (2007-08-07)

SCB (2003). Tid för vardagsliv. Statistiska centralbyrån.

Åquist, Ann-Cathrine (1992). Tidsgeografi i samspel med samhällsteori. Meddelanden från Lunds universitets geografiska institutioner. Avhandlingar, Lund.

Åquist, Ann-Cathrine (2001). Vardagslivsperspektiv som planeringsredskap. I Elander, Ingemar (red.) Den motsägelsefulla staden. Vardagsliv och urbana regimer. Studentlitteratur, Lund.

Allt Bildmaterial är taget av författaren. Underlag till Kartor har tillhandahållits av Lindesbergs kommun.