

Vackert, Rättvik!

Avslutande seminarium i Projekt Vackert Rättvik
Lerdalshöjden 14–15 juni 2007

Referat från avslutningsseminarium
i Projekt Vackert Rättvik,
Hotell Lerdalshöjden 14–15 juni 2007.

Moderator: Torbjörn Suneson.

Deltagare: Cirka 40 personer, varav de flesta
haft en aktiv roll i projektet.

Dokumentation: Karin Wennermark (text)
och Thorsten Alm (foto)

Läs mer om projektet på
www.vackertrattvik.nu

Vackert Rättvik ett begrepp

Vackert Rättvik har blivit ett begrepp, ungefär som Glada Hudik, konstaterar *Håkan Wennerström*, regionchef i Vägverket Region Mitt i inledningen av seminariet. När han nämnt för kolleger i verket att han skulle till Rättvik hade samtliga spontant, och oberoende av varandra, sagt: Jaha – till Vackert Rättvik!



Håkan Wennerström, nu stolt när han passerar Rättvik.

Håkan berättar också om sina egna minnen av att åka genom Rättvik. Dels på den ursprungliga genomfarten, där man passerade mellan affärerna på Storgatan, dels när han första gången åkte på den nya riksvägen som stod klar 1983.

– Jag var vägtekniker på den tiden och kan väl inte påstå att jag hade någon särskild estetisk talang, men jag minns att jag reagerade på att det var fult. Jag tänkte inte på att det var en barriär mellan samhället och Siljan, utan det tydligen för mig var att man färdades på affärsstråkets baksida. Lastbryggor, sopcontainrar och skräpiga parkeringar kantade vägen.

Nu är Håkan Wennerström stolt när han åker genom Rättvik, säger han. Projektet innehåller så mycket av det som nu blivit självklart men då var helt nytt och oprövat.

– Det här är en viktig pusselbit i Vägverkets utveckling från vägbyggare till samhällsbyggare. Här har ni genomfört ett samhällsbyggnadsprojekt i verklig mening, långt innan Vägverket började tala om sig i de termerna.

Ett projekt att lära av

Seminariets moderator *Torbjörn Suneson*, chefsarkitekt i Vägverket, sätter tonen genast:

– Vackert Rättvik ska användas. Vi har ett otal sådana här möten mellan trafik som är litet för tung och tätorter som måste få leva sitt liv. Här finns mängder att lära.

En nyckel till att det blivit så bra är att olika parter vågat öppna sig och sina områden för andras synpunkter – och att man också vågat ha åsikter om andras ansvarsområden, fortsätter han. Intressekonflikter har lyfts upp och också kunnat lösas.

– Därför kan vi nu se fram emot en öppen diskussion, i trygg förvisning om att vi åstadkommit något bra. Vi är här för att lära, dra slutsatser och diskutera hur våra erfarenheter kan bli till nytta för andra.

Ett udda projekt för sin tid

Det var *Johnny Hedman*, då landskapsarkitekt på Vägverkets huvudkontor, som väckte idén om att försköna Rättviks genomfart. Nu är han anställd på SWECO FFNS och berättar om bakgrunden till projektet.

Början av 1990-talet var en tid som i Vägverket präglades av stora nyinvesteringar – i Region Mitt pågick till exempel miljardprojektet Höga kusten.

– Jag tyckte att vi också skulle ägna någon tanke åt hur vi tar hand om det som redan finns. Man hade just byggt några så kallade miljöprioriterade genomfarter, MPG, men vi som arbetade med vägutformningsfrågor var inte så imponerade av resultatet. Vi ansåg att de ofta blivit plottriga, och dåligt anpassade till de tätortsmiljöer vägen passerade.

Därför ville vi göra ett fullskaleförsök någonstans där vi kunde visa hur man tar hand om den lokala miljön på ett bättre sätt. Något som kunde tjäna som förebild för andra genomfartsprojekt. Helst skulle det också ligga på lagom avstånd från Vägverkets huvudkontor, så att det var lätt att besöka.

– Förutom Rättvik motsvarade Fagersta och Vansbro kraven någorlunda. De hade också stort behov av att få en vackrare miljö kring sina genomfarter – men det var bara Rättvik som hade spännvidden; en så tydlig dynamik mellan den fantastiska utsikten i Söderås och det stökiga, skräpiga intrycket när man kommer in i tätorten.

Johnny lyckades så småningom få loss FoU-pengar till en inledande studie av förutsättningarna. Nu vidtog nästa utmaning: att få rättviksborna själva att inse problemet. De hade en genomfart som var trafiktekniskt helt OK, och som invigts bara tio år tidigare. Stökigheten och det ogästvänliga intrycket var inget som diskuterades, och till och med den avskurna förbindelsen till Långbryggan hade de vant sig vid.

Den 6–7 juni 1994 samlades ett antal lokala politiker, tjänstemän och andra med god kännedom om de lo-

kala förhållandena till ett arbetsseminarium just här, på Lerdalshöjden. Förutom Johnny själv deltog en utvald skara av arkitekter, landskapsarkitekter och experter från Vägverket, som alla hjälptes åt att beskriva och resonera kring de problem som fanns i Rättvik.

Det blev startskottet för det som sedan kommit att heta Projekt Vackert Rättvik. För efter busstur, rundvandring och grupparbeten där arkitekterna bistod med att fånga och utveckla diskussionerna i skisser, och på så sätt pröva olika lösningar, formulerades en handlingsplan för det fortsatta arbetet. Problemen blev synliga, och flera av de idéer som sedan genomfördes presenterades redan här.

Resten är historia, som det brukar heta. Nu i efterhand försöker Johnny reda ut vad som behövs för att dra igång ett sådant här projekt, om någon annan skulle våga ett försök:

- En vision. Den formulerades tidigt, av projektledaren Bobo Hjort: *Ett vackert Rättvik*; skönhet för invånare och trafikanter, *Ett tydligt Rättvik*; identitet som stannar i minnet, *Ett säkert Rättvik*; trygghet för fotgängare, cyklister och bilister; *Ett Rättvik vid Siljan*, självklara passager mellan centrum och Siljan.
- Respekt och förståelse för platsen. I det här fallet handlade det till exempel om att förstå skillnaden i trafikintensitet mellan en lördag i februari, när Sälentrafiken är som tätast, och en tisdag i november. Eller om det faktum att så många som 4 000 människor passerade över järnvägsspåren ned till stranden en varm sommardag, varav en fjärdedel tog den olagliga och livsfarliga vägen. Samt att Rättviks marknad inte är någon vanlig liten torghandel.
- Bilder och motbilder. Att bokstavligen skissa på olika förslag och lösningar har gjort det lättare att diskutera och förankra olika alternativ.
- Gestaltungsprogram. Det var ganska nytt som arbetsmetod när projektet startade, men har sedan blivit ett normalt inslag i större byggprojekt. Nu blev det verktyget som visualiserade och satte ord på visionen.
- Information och samråd i mängd. Särskilt i början av projektet hölls många informationsmöten, enkätundersökningar, studieresor och seminarier, både med allmänheten och med lokala beslutsfattare. En teckningstävling bland skolbarn gav goda spridningseffekter; information om projektet nådde ut till föräldrar och skolpersonal.
- Människor med hög integritet. I bakgrunden fanns viktiga personer, både inom trafikverken och inom kommunen, som visste vilka trådar man skulle dra i för att få saker att hända – och som i flera skeden var avgörande för projektets fortlevnad.
- Engagera de bästa. I Projekt Vackert Rättvik har ett stort antal experter på olika områden varit engagerade kortare eller längre tid. Snabba gästspel av det här slaget har varit både inspirerande, givande och kostnadseffektiva.
- En hängiven projektledare, som inte ger sig: i det här fallet Bobo Hjort.



Johnny Hedman, landskapsarkitekt, tog initiativ till projektet.



Jan Ejhed berättar om tankarna bakom belysningen.

Varför är det så mörkt på riksvägen?

Kvällen den 14 juni är en av årets ljusaste, så vi får vänta ända till efter klockan 22 innan Jan Ejhed, som ansvarar för belysningsfrågorna inom Projekt Vackert Rättvik, tar sällskapet på guidad tur i centrum. Ändå är det så ljust att skymningsreläna slår av och på medan vi står där.

– Det här har varit ett jordnära projekt, och jag har varit involverad mer eller mindre hela tiden, berättar Jan Ejhed. Det är bra att vara med från början, så att man förstår vad som händer och kan komma in på rätt ställe med sina insatser.

Här vågade man, för första gången i Sverige, avstå från belysning på riksvägen. Ljuset ligger på gång- och cykelbanor samt fasader vid sidorna, för att på så sätt skapa en känsla av att man färdas genom ett stadsrum. Då sänker bilisterna farten.

Avsaknaden av ljus på körbanan gör samtidigt att fotgängarna avstår från att gå över på de mörka områdena och i stället söker sig till de upplysta övergångsställena, som framträder tydligare just för att det är mörkt runt omkring. En säkerhetsvinst för alla.

– Belysningen i Rättvik är genomgående mycket saklig, här finns ingen effektbelysning. Möjligen skulle man kunna belysa de stora träderna, men i så fall inte från marknivå – utan högt upp i kronorna, tipsar Jan Ejhed.

Ljuspunkter kantar rondellen

Den ovala rondellen kantas numera av ljuspunkter. Idén kom när Rättviks kommun i samband med julskyltningen ställde ut marschaller i en ring. Det blev så vackert att man bestämde sig för att sätta dit permanent belysning.

Ljusmiljön vid järnvägen och på bangården har också förändrats dramatiskt som en följd av projektet. Då var belysningen anpassad för ett intensivt växlingsarbete. Nu, när aktiviteten begränsar sig till av- och påstigning, är bara perrongerna belysta. Det gör att Siljan syns tydligt genom stationsmiljön – även kvällstid.

En liten bock i kanten får Jan Ejhed av Rättviks kommun. Den gäller betongpollarna, som kantar Långbryggans förlängning på land. De är svåra att underhålla och att byta lampor i. Men skenet från dem är mjukt och behagligt.

Jan Ejhed själv störs mest av skylten på turistbyrån i gamla stationshuset. Den tycker han är för stor och dominerande.

– Med en bättre ljussättning skulle man kunna få hela huset att framstå som Rättviks turistbyrå, inte bara ha en skylt som lyser.



Skylden på turistbyrån i bakgrunden lyser för starkt, tycker Jan Ejhed.

Tallar man talar om

För *Tomas Lagerström*, landskapsarkitekt vid Sveriges lantbruksuniversitet SLU, började engagemanget i Vackert Rättvik med ett telefonsamtal från Jonas Berglund: Hur skapar man en tallmo? Jonas, som tillsammans med Bobo Hjort börjat arbeta med gestaltningen av området hade sett det uppenbara; här arbetar vi med ett samhälle på en tallmo, och då är det den karaktären som ska förstärkas.

Ja, hur gör man? Det fanns stora tallar att köpa från Tyskland: 8–10 meter höga, till en kostnad av en kvarts miljon styck. Eller mindre exemplar, som ”bara” kostade 20 000 kr styck. Men oavsett priset var de av helt fel typ – grova, buskiga träd som aldrig hade kunnat växa upp



Tomas Lagerström.

till de högresta, ståtliga tallar som passar i Rättvik. Och hårdigheten på längre sikt skulle varit ytterst oviss.

Så för Tomas Lagerström, som forskat och arbetat med hårdighet i 30 år, var det inte så mycket att fundera på: här gällde det att hitta lokalt plantmaterial, helst lite längre norrut.

– Tallar bör alltid flyttas söderut, eftersom de generellt har dålig frosthårdighet, berättar Tomas Lagerström.

Ett önskemål från Tomas var också att tallplantorna helst skulle vara planterade från början, eftersom de då startat sitt liv på en plantskola. Samt stå på mojord, eftersom det betyder att rotsystemet är väl samlat.

Dags för inventering. Thore Helsing, dåvarande gatuchef i Rättvik, fick ge sig ut och kolla – och kom snart tillbaka med förslag på lämpliga platser att hämta plantor från.

Tre olika sätt

Nu bestämdes att man skulle pröva tre olika sätt att behandla de 2–2,5 meter höga tallplantorna innan de sattes på plats i grupper längs riksvägen:

- Direktuppgrävning
- Preparering av rotsystemet på plats
- Preparering av rotsystemet på plantskola

Detta blev alltså till ett forskningsprojekt i projektet; vilken typ av förbehandling leder till bäst resultat när man hämtar lokalt växtmaterial till en tallplantering?

Nu har vi facit:

Direktuppgrävning fungerade inte särskilt bra. Dock var förutsättningarna inte de bästa; ryckigheten i projektfinansieringen medförde att man tvingades gräva upp tallplantorna på hösten i stället för på våren, som Tomas Lagerström hade föredragit. Han tror att det hade gett bättre resultat.

Preparering av rotsystemet på plats gick till så att man



Tallarna mår alldeles utmärkt, konstaterar Tomas Lagerström. Vinden från Siljan har gjort de yttersta tallarna lägre.

grävde ett spår runt tallplantan, som sedan fylldes med gödslad torv. Ett år senare grävde man upp plantorna och satte ut dem längs riksvägen.

– Avsikten med gödningen var att de skulle bilda nya rottrådar, men de skulle nog ha behövt ett år till på sig för att det skulle bli resultat, tror Tomas Lagerström.

Preparering av rotsystemet på plantskola var den mest lyckade metoden. Plantorna grävdes upp i augusti, fick tillbringa vintern på plantskola med värme i jorden och planterades sedan i början av juni. Då hade det kommit många nya rötter på rotklumparna och det här är också den grupp av plantor som tagit sig bäst.

Positiv konkurrens

Totalt planterades ungefär 120 tallar i Rättvik, i grupper om 15 träd i varje. Det är viktigt att de sätts i grupp, då uppstår positiv konkurrens som får dem att växa bra. När Tomas nu inspekterar träden på plats kan han konstatera att de ser oerhört friska ut och att det börjar utkristalliseras vilka träd som ska sparas och vilka som ska gallras bort – men inte förrän tidigast om tre år. Han tycker också att det är dags att ta bort plantstöden, så att rötterna får stärkas av att hålla emot vinden.

Vinden påverkar också planthöjden, det syns tydligt när man studerar en grupp där vinden ligger på från Siljan. De som står närmast sjön är lägre.

Ellipsformen på tallplanteringen är vald för att sikten mot Siljan ska skymmas så lite som möjligt.

Forts nästa sida

En affärsidé föds

Slutsats: Det går alldeles utmärkt att plantera tallar av lokalt ursprung i vägmiljön. De är hårdiga, av rätt sort – och jämförelsevis billiga. De tallar som hämtats lokalt och sedan preparerats på plantskola kostade nu 450 kr styck – att jämföra med 10 000–15 000 kr styck som tallar av motsvarande storlek skulle kostat om de köpts från plantskola. Normalt i vägprojekt är det ju det senare som gäller.

När Torbjörn Suneson hör kostnadsjämförelsen går han igång direkt:

– Det betyder att om Vägverket hade en egen enhet för att tillhandahålla växter i vägmiljö skulle vi kunna spara enorma pengar. Bara i det här projektet handlar det om minst en miljon. Nån borde se en affärsidé i det här!

Det är ett sidospår, men klart intressant. Rättviks representanter Leif Kratz och Jonny Jones hakar på med idéer kring naturbruksgymnasiet och dess trädgårdslinje, och vi får en bestämd känsla av att dessa tankar kommer att utvecklas vidare i andra fora.

Slutsattat på riksvägen

Men det är ju inte bara tallar som planterats i Rättvik – även om man tidvis, av den lokala debatten, kunde tro det. Lönn, ornäsbjörk och björkspirea bidrar också till att mjuka upp området kring riksvägen. Nu passar Tomas på att ge några goda råd till dem som sköter om växtligheten:

- Salta inte vägen! Då dör lönnarna.
- Öppna jorden en bit runt lönnarna så att inte gräset tar all näring – och gödsla.
- Skydda stammarna mot grästrimmers, de är rena mordredskapen för träd.

Lönnar tål
inte salt.



Material som håller måttet

Jonas Berglund, landskapsarkitekt, kom med tidigt i projektet. Han har ansvarat för gestaltningsprogrammet och berättar om de övergripande tankarna bakom gestaltning och materialval.

– När landskapsarkitektur är som bäst lyfter den fram platsens egen skönhet och karaktär. Som jag ser det är Rättviks huvudkaraktär tallmo, och det som ska lyftas fram är Långbryggan och sambandet med Siljan.

Utgångsläget var vad Jonas kallar ett vardagslandskap, med bensinmackar och gatukorsningar, som vi alla behöver och brukar. Men vardagslandskapet hade tagit över för mycket, så att platsens ursprungliga kvaliteter försvagats och förändrats.

– Arbetet handlade mycket om att städa och rensa, ta bort onödiga vertikaler och skapa växtlighet som binder samman centrum med strandområdet.

Material för markbeläggning, växtlighet med mera valdes också med utgångspunkt från det som redan fanns; asfalt, gatsten, betong, lönn, ornäsbjörk. Långbryggans förlängning in mot centrum fick ”plankor” av infärgad betong.

Norr om ovala rondellen breddade asfaltsytorna ut sig, vid bensinmackar och lastbryggor. Lösningen där blev att skapa en grön barriär mellan riksvägen och mackarna; där det gröna fungerar som sammanbindande länk till strandområdet.

Jonas Berglund betonar att gestaltningen av området varit en kollektiv process, där många krafter deltagit. Han är glad och stolt över resultatet, men hade gärna sett ännu fler tallar, säger han.

Stark opinion

Tallplanteringarna var, under en del av projektet, en infekterad historia. Det fanns en stark lokal opinion, uttryckt inte minst i lokaltidningarna, som tyckte att tallar var det man minst av allt behövde i Rättvik samt att de skulle bli en trafikfara när de vuxit upp. Det ledde till att man begränsade antalet tallplanteringar och helt tog bort den grupp som satts i första rondellen, vid Vasagatan.

Nu konstaterar Leif Kratz, samhällsbyggnadschef, och Jonny Jones, kommunalråd i Rättvik, att acceptansen för tallarna ökat, och att det till och med skulle vara tänkbart att plantera ytterligare några grupper.

– Men hade det blivit mer då, när skrivierna pågick som värst, hade vi fått en väldigt jobbig diskussion lokalt, säger Leif Kratz.

Anders Hjärtedal, projektledare i Vägverket Region Mitt, inflikar att debatten faktiskt dog när allmänheten fick igenom att tallarna togs bort från första cirkulationen. Och hans företrädare på posten, Hans-Olov Åström, säger att det är både självklart och rimligt att allmänheten ska ha synpunkter på en sådan här omvandling:

– Det är ju Rättviksbornas vardagsrum vi är inne och stökar i. Då måste man ha en dialog, informera mycket och lyssna på deras åsikter.



Jonas Berglund.

Att veta vad man vill ha – och se till att man får det

Arkitekten *Bobo Hjort* har varit projektledare för FoU-delen av projektet, på uppdrag av Vägverkets huvudkontor. Strax före seminariet publicerades hans slutrapport: *Vackert Rättvik – rapport från ett utvecklingsprojekt* (VV publ 2007:56). Den har alla fått utskickad i förväg, så Bobo gör bara en kort introduktion innan övriga projektägare ska ge sin syn på rapporten och projektet.

Bobo Hjort betonar att slutrapporten är *hans* tolkning av händelseförloppet, och att rapporten riktar sig till Vägverkets huvudkontor, som beställt projektet. Han har vågat beskriva även det som gått dåligt – men inte i avsikt att hänga ut någon, säger han. I stället har hans avsikt varit att uppmärksamma och diskutera missförhållanden i byggbranschen, med exempel från Rättvik.

– Någon gång måste det beskrivas konkret. Det är det jag velat göra här, när vi för en gångs skull dokumenterar ett stort projekt från början till slut.

Problemet kan formuleras så här: Vi får inte det vi vill ha, därför att beställningen är otydlig och uppföljningen dålig. Egentligen är det ett generellt samhällsproblem, som inte bara förekommer i byggbranschen, fortsätter Bobo:

– Titta bara på äldrevården, eller skolan – det är samma sak där. Vi har dålig uppfattning om vad vi satsar samhällets pengar på. Det vi får är inte vad medborgarna efterfrågar, utan resultatet av en otydlig beställning.

Lösningen, enligt Bobo, är att först och främst göra klart för sig själv vilken produkt man vill ha. Den som har en stark vision från början vet också vad som är möjligt att göra avkall på, till exempel när anbudsgivare vill göra ändringar.

I Projekt Vackert Rättvik fanns en tydlig vision, men tidvis en otydlig maktstruktur. Det ledde till en öppen konflikt mellan å ena sidan FoU-projektets ledning, som ville följa gestaltungsprogrammet, och å andra sidan de som skulle bekosta och utföra arbetena, i första hand Rättviks kommun. De föreslog andra lösningar. Var det verkligen rätt att Vägverkets huvudkontor skulle bestämma hur det skulle se ut i Rättviks centrum, när det dessutom var kommunen själv som betalade?

Konflikten löstes så småningom när styrgruppen, som bland annat bestod av de båda trafikverkens generaldirektörer och Rättviks kommunalråd, grep in och pekade med hela handen: Projektets intentioner – och gestaltungsprogrammet – ska fullföljas, annars läggs projektet ned.

Leverantörer fick bakläxa

Bobo beskriver i sin rapport en rad händelser där leverantörer fått bakläxa därför att det som levererats inte stämt med beställningen. Detta leder nu fram till en diskussion om olika entreprenadformer och dessas betydelse för slutresultatet. Är det till exempel bättre med totalentreprenader, som nu blir allt vanligare, där anbudsgivaren presen-



Bobo Hjort visar järnvägsbron över Pilgatan, som han menar kunde passats in bättre i landskapet – med ganska små ingrepp.

terar en helhetslösning som beställaren får ta ställning till, och sedan styra i samråd under projektets gång? Eller är generalentreprenaden bättre, där beställaren definierar och projekterar hela arbetet i egen regi?

– Totalentreprenaden kanske är vår chans att ta tillbaka ansvaret, funderar *Ulrika Runblom*, landskapsarkitekt på Vägverkets huvudkontor. Då blir vi tvungna att resonera ordentligt kring vad vi vill ha och hur vi vill göra.

Håkan Wennerström, regionchef i Vägverket Region Mitt, håller med:

– Då handlar det verkligen om att ta ansvar för gestaltningen hela vägen. Men jag ser med viss oro på den närmaste tidens projekt, jag är rädd för att vi får en svacka gestaltningsmässigt, innan vi har tagit den här chansen fullt ut.

Kompetens och tydlighet viktiga

Anders Hjärtedal, projektledare i Vägverket Region Mitt, tror inte att entreprenadformen är det viktiga, utan kompetens och tydlighet hos beställaren:

– Vi som projektledare har oftast inte estetisk kompetens. Den måste vi knyta till oss om vi ska kunna göra bra uppdragsbeskrivningar när det gäller gestaltningen.

Jan Ejhed, ansvarig för belysningen i projektet, tillägger att inställningen till att följa anvisningar och instruktioner också är en kulturfråga. I andra länder – ja, bara man kommer till Danmark eller Tyskland – är arkitektens ord lag.

– Men här i Rättvik byter de ut mina pollare vid Långbryggan mot något helt annat utan att ens prata med mig. Det är baksidan av vårt mer demokratiska förhållningssätt.

– Ändå tror jag att den modellen vinner i längden, bara vi får utveckla samarbetsformerna bättre, säger Jan Ejhed.

Samordnad planprocess sprider sig

För *Roland Olsson*, Banverkets projektledare, blev arbetet i Projekt Vackert Rättvik starten på en ny karriär; nu som konsult, efter pensioneringen. Projektets modell att samordna den lagstadgade planprocessen mellan olika myndigheter har nämligen blivit både efterfrågad och framgångsrik även i andra delar av landet. Nu vill Roland inte ta åt sig äran av det – i stället framhåller han Rättviks tidigare stadsarkitekt Tommy Ek som hjärnan och organisatören bakom upplägget.

Inte oväntat är den samordnade planprocessen ett av de viktigaste resultaten som Roland Olsson vill framhålla när han ger sin syn på projektet. Nu i efterhand är han glad och stolt över det mesta, säger han – men det fanns en hel del han saknade medan projektet pågick: framför allt pengar, tydlig styrning och långsiktig planering.

– Ni startade det här med luddiga estetiska ambitioner, men ni satte inga pengar på det. Vi har haft en styrgrupp, men hur många har sett den? Det fanns en avsiktsförklaring, men inget avtal. Det var en brist, för utan avtal kan man smita undan. Ja, egentligen har hela Projekt Vackert Rättvik haft något av Mission Impossible över sig!

Men ändå har det gått, och nu tycker Roland att man inte får slarva bort det goda exempel som Vackert Rättvik utgör. Helst skulle han se att det resulterar i en lagändring, så att den samordning av planprocessen som prövades här också skulle hålla om någon överklagar. I dag är det ytterst tveksamt.

Mer konkreta fakta

Dessutom vill Roland att fler konkreta fakta om projektet ska redovisas: Vad har det kostat? Vilken samhälls-ekonomisk nytta har projektet gjort? Är det fler som stannar här nu? Hur har trafikflödena förändrats? Sker det färre olyckor?



*Hans-Olov Åström, projektledare
Vägverket Region Mitt 1996–2003.*



*Anders Hjärte dal, projektledare
Vägverket Region Mitt 2003–2007.*

Otydliga roller komplicerade arbetet

Hans-Olov Åström och *Anders Hjärte dal* har varit projektledare för Vägverket Region Mitt; *Hans-Olov* mellan 1996 och 2003 och *Anders* sedan. Deras bild av projektet stämmer väl överens med *Roland Olssons*; brist på pengar, brist på långsiktig planering, brist på styrning. För deras del fanns ytterligare en komplicerande dimension: den otydliga rollfördelningen mellan Vägverkets huvudkontor och Vägverket Region Mitt.

– Det fanns en avsiktsförklaring mellan Vägverket, Banverket och Rättviks kommun, men jag tror inte det fanns någon mellan huvudkontoret och oss, säger *Anders Hjärte dal*. På något sätt tar man för givet att om huvudkontoret ställer villkor skickar de också med pengar, men så

har det ju inte varit. Vår beställare av själva utförandet är regionen, och där har Rättvik inte varit högprioriterat. Inom Region Mitt finns det många ställen som har större behov av åtgärder.

Men även Region Mitts projektledare är nöjda med slutresultatet, och precis som *Roland Olsson* prisar de arbetet med den samordnade planprocessen.

– Inte minst för medborgarna har det varit en stor fördel, säger *Hans-Olov Åström*. De ska inte behöva bry sig om vilken myndighet som har hand om vilken fråga, när det nu är ett gemensamt arbete vi gör. Och på samrådsmötena har de kunnat få svar på allt direkt, eftersom representanter för alla parter varit där.



*Kronan på
verket: en
plankorsning
flyttad till rätt
ställe.*



Rättviks kommunalråd Jonny Jones.



Leif Kratz, samhällsbyggnadschef.

Inte alltid så vackert att möta opinionen i Rättvik

Mitt i rondellen, mitt i tallplanteringen, mitt på Pilgatan har de stått: projektets ansvariga i Rättviks kommun. Ibland har det blåst hårt – men nu är det mest medvind för kommunalrådet *Jonny Jones* och samhällsbyggnadschefen *Leif Kratz*. De fick ta de värsta smällarna, men nu får de också suga i sig beröm i mängd från besökare, genomresande och – inte minst – kommunens egna invånare.

Jonny Jones förklarar för sin del att han ända sedan 1996 varit en aktiv tillskyndare till projektet, och när han blev kommunalråd efter valet 1998 åkte han redan första veckan upp till Härnösand för att försäkra dåvarande regionchefen om att Rättvik ville satsa både pengar och kraft i omdaningen. När sista etappen blev bortprioriterad av Vägverket Region Mitt gick kommunen in och förskottade Vägverkets del – allt för att kunna fullfölja satsningen.

Nu är de väldigt stolta över resultatet. Men tidvis har de befunnit sig mitt i eldregnet; från handikapporganisationer, taxiåkare, långtradarchaufförer, köpmän och alldeles vanliga arga rättviksbor – som tyckt att rondellerna försvårar deras liv och yrkesutövning eller att kommunen lägger pengar på fel saker. De har också stått mitt emellan killen i grävs kopan, som vill ha ett snabbt besked, och projektledaren i Stockholm, som lagt mycket möda på ett gestaltningsprogram.

Strid om skulptur

Nu i efterhand minns de mest striden om fontänen, som först var beställd för att stå utanför kommunalhuset men som på projektledningens begäran – och efter ett dramatiskt, extrainkallat kommunfullmäktige – i stället placerades på det som nu kallas fontäntorget. En lösning som

alla i dag är nöjda med.

Som en liten kompensation beställde Jonny Jones, helt på eget initiativ och utan projektledningens vetskap, en Rättvikshäst i betong som nu stolt paraderar utanför kommunalhuset.

– Nånting måste vi ha där. Så det var mitt villkor för att bevilja mer pengar vid det tillfället, berättar Jonny Jones belåtet.

En annan turbulens som framför allt räddningschefen Rune Daniels minns med obehag gällde stängningen av Pilgatan, när arbetena med järnvägssporten skulle inledas där. Det var han som satt i ledningsgruppen för kommunens räkning, och det var upprörda insändare, arga telefonsamtal och högljudda artiklar i tidningen varje dag. Men även det lugnade ned sig när det visade sig att de negativa konsekvenser man befarat i stort sett uteblev.

I Rättvik har man inte, som trafikverkens genomför-

are, lidit så mycket av otydlig styrning och brist på pengar i projektet. Här har det varit närmare till besluten, och till konsekvenserna. För alla.

– Det är alltid bra att ha lokala entreprenörer som gör jobben. Blir det dåligt vet man vem det är, konstaterar Leif Kratz.



Rättvikshästen.

Vilka erfarenheter är värda att bygga vidare på?

Eftermiddagen den 15 juni ägnades åt avslutande diskussioner kring i huvudsak fyra ämnen:

- Projekt kontra process – vilken väg är mest effektiv?
- Samordnad planprocess – hur kan den metoden utvecklas vidare?
- Hur kan man arbeta med lokala opinioner och media?
- Hur sprider vi erfarenheterna från Projekt Vackert Rättvik?

Projekt kontra process

I sina inlägg tidigare under dagen har framför allt Roland Olsson, Banverket och projektledarna i Vägverket Region Mitt, Hans-Olov Åström och Anders Hjärtedal, framfört uppfattningen att projektet borde haft tydligare styrning och en bättre långsiktig planering. De önskade sig avtal i stället för avsiktsförklaring, en tidsplan och en budget som gjort det möjligt att handla upp och planera arbetena på ett bättre sätt.

– Tänk om vi hade kunnat ägna energin åt andra saker än att leta pengar, säger Roland Olsson. Då hade vi kunnat nå målnöret mycket tidigare.

Nu bemöter Johnny Hedman och Bobo Hjort den kritiken:

– Från början fanns det inget projekt, bara ett uppdrag att utreda förutsättningarna. Om vi i det läget hade begärt ett avtal, sagt att vi skulle hålla på i åtta år och att det kostar 80 miljoner hade vi blivit utsparkade direkt, säger Bobo. Det här projektet hade inte kommit till stånd om vi inte fått arbeta fram en bit i taget.

Det hela utmynnar i en diskussion om hur projekt egentligen ska läggas upp för att bli framgångsrika. En tillåtan- de process är kanske mer kreativ – men är den effektiv, och praktiskt möjlig?

Det samlade intrycket är att ingen skulle vilja ha Vackert Rättvik ogjort, och att det inte skulle blivit tillnärmelse- vis så bra om parterna jobbat var för sig, som de brukar. Men ingen skulle heller orka genomföra ett liknande projekt en gång till. Det har varit för slitsamt. Frågan är om det går att utveckla en planerings- och genomförande- modell som ger utrymme för samordning och kreativitet – samtidigt som den innehåller tillräckliga mått av stadga och styrning.

– Det är ju hela tiden en balansgång mellan att ha en process, och ändå få någonting gjort, säger Hans-Olov Åström. Frihet under ansvar är oftast bra, men hur långt ska det sträcka sig?

Samordnad planprocess

I de sista etapperna av Projekt Vackert Rättvik valde par- terna att göra stora delar av den lagstadgade planproces- sen gemensamt. Det sparade mycket tid och pengar, sam- tidigt som det blev enklare för allmänheten att ta ställ- ning till ett samlat förslag. Alla inblandade är överens om att det var en framgångsrik metod, men den följer inte väglagen och lagen om byggande av järnväg till punkt och pricka. Om någon överklagat hade processen troligen fått göras om.

Torbjörn Suneson poängterar att det är Vägverkets upp- gift som sektorsmyndighet att föreslå regeländringar om man ser att det behövs. Nu är frågan vilka förändringar som eventuellt behöver göras och hur man i så fall kan arbeta för att få igenom dem.

Resultatet av den efterföljande diskussionen blir följande:

- Roland Olsson tar på sig att i samråd med Tommy Ek (ej närvarande, tidigare stadsarkitekt i Rättvik och den som tagit initiativ till och organiserat samordningen) lämna ett förslag till hur man kan arbeta vidare med denna fråga, kanske som ett projekt i samarbete mellan myndig- heterna. Han tar upp saken med Banverkets GD.



Ulrika Runblom och Per Lindroth, Vägverket, vill dra nytta av erfarenheterna från Vackert Rättvik i andra projekt.



Rättviksborna har fått ett nytt torg vid fontänen.

- Torbjörn Suneson tar ansvar för att frågan förs upp på GD-nivå i Vägverket, som ett samarbetsprojekt med Banverket. Han undersöker också intresset hos Sveriges Kommuner och Landsting, SKL.

- Exemplet med samordnad planprocess tas upp i den utvärdering av projektet som planeras i höst. Denna del av utvärderingen kan i så fall bli en grund för ett särskilt projekt kring eventuella regeländringar i planprocessen.

Lokala opinioner och media

Lokala opinionsyttringar och tidningsskrivelser har tidvis varit svåra att hantera för dem som företrätt projektet lokalt i Rättvik. Frågan är om detta kunnat undvikas – hur gör man egentligen?

Steg för steg kom svaren i diskussionen, och slutsatsen blir att information och åter information är nyckeln till framgång. När de negativa skrivelserna var som värst, i samband med stängningen av Pilgatan 2004, hade ambitionerna att hålla media och allmänhet informerade i förväg om vad som skulle hända, mattats av betydligt. Från 2003 och framåt satsades i princip inga resurser på information från projektets sida, och Jonny Jones tillägger att det haltade även med informationen till förtroendevalda och tjänstemän inom kommunen under den tiden.

– Den vägen kan man annars förebygga mycket. Om de förtroendevalda kan ge information när folk frågar dem, slipper man mycket missförstånd och missnöjesyttringar.

I början av projektet hade man däremot en genomtänkt informationsstrategi, som byggde på att ständigt förse media och allmänhet med information om vad som komma skulle. Det skedde genom pressmeddelanden, särskilda sidor i Rättviksnytt, informationskvällar och andra utåtriktade aktiviteter. Då skrevs det också mer positivt i lokaltidningarna.

I efterhand är de flesta överens om att man borde fortsatt på "informationslinjen" projekttiden ut, men också om att det – opinionsstormarna till trots – nu finns en grundmurat positiv inställning till förändringarna bland allmänheten i Rättvik.

– Det är inte möjligt att genomföra sådana här saker utan att det blir liv någonstans, säger Jonny Jones. Och det är alltid vi inom kommunen som får huvudrollen, för det är oss de känner. Men det får man hantera, och jag har i stort bara upplevt det här projektet som positivt för kommunen, även opinionsmässigt.

Hur sprider vi erfarenheterna?

Ett av syftena med Projekt Vackert Rättvik har ju varit att pröva nya grepp, både när det gäller utformning och samarbete, och att resultaten av dessa försök sedan ska spridas till andra. Under seminariet har det också stått klart att här finns många erfarenheter som förtjänar att spridas och/eller utvecklas vidare.



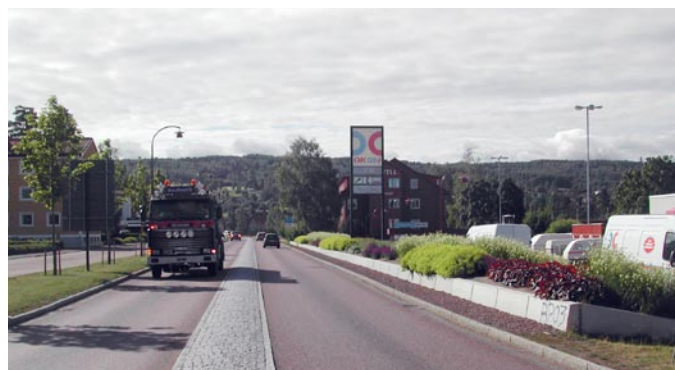
Norra utfarten.

Torbjörn Suneson slår fast att en utvärdering ska göras i höst, och nu gäller det att lista vad som bör ingå i den, och vem som tar ansvar för att den blir gjord.

Anders Hjärtealdal lovar sammankalla ett möte i augusti, där deltagande parter kan komma överens om hur utvärderingen ska göras och vad den ska innehålla. Förslag klart 1 september.

Några osorterade förslag ur seminariediskussionerna:

- Vad har projektet kostat – och vad har det gett? Intäktsidan för Projekt Vackert Rättvik, hur ser den ut?
- Hur har trafikföringen påverkats? Situationen för åkare, taxi, bussbolag, resenärer, köpmän, funktionshindrade?
- Hur har det varit för en liten kommun att samarbeta med stora statliga verk?
- Lokal opinion och information
- Erfarenheter av den samordnade planprocessen
- Belysningen
- Tallplanteringarna.



Blomsterplanteringar skärmar av de stora asfaltsytorna vid bensinmackarna.

Avtackning

Seminariet avslutas vid 15-tiden den 15 juni 2007. Innan dess har blommor och presenter utväxlats mellan de mest aktiva deltagarna i Projekt Vackert Rättvik.



Vägverket, genom chefsarkitekten Torbjörn Suneson, tackade Hans-Olov Åström, projektledare i Region Mitt 1996–2004...



...och Rättviks räddningschef Rune Daniels, som varit aktiv i ledningsgruppen...



...samt Rättviks samhällsbyggnadschef Leif Kratz.



Vägverket tackar också Johnny Hedman, initiativtagare till Projekt Vackert Rättvik...



...Roland Olsson, Banverkets projektledare...



...och Bobo Hjort, som hållit i FoU-delen av projektet.



Sedan var det Rättviks kommuns tur att uppvakta: Johnny Hedman får en Rättvikshäst av kommunalrådet Jonny Jones...



...och Bobo Hjort en Rättviksmössa, en sådan där som riktiga Masjävlar har.



Bobo Hjort å sin sida lämnade över ett keramikfat till Rättviks kommun. Pilen, som lätt associeras till ett vägmärke, kan också användas som lägesanvisare i framtida projekt, tyckte Bobo. Bara att vrida i önskad riktning!