

Onsdag 14 april 2010

RÄTTVIK 0248-130 05 rattvik@dt.se FAX 0248-107 37

R

Vackert Rättvik får toppbetyg



Projekt vackert Rättvik får gott betyg.

FOTO: MATS LAGGAR

Utvärderingen av 75-miljonerssatsningen på vackrare och säkrare trafikmiljö avslutad

RÄTTVIK

Projekt vackert Rättvik får tummen upp – av invånarna och av intressenterna själva. Det visar en utvärdering.

– Nu gäller det att vi håller fast vid den övergripande helhetstanken, säger kommunens Leif Kratz.

Projekt vackert Rättvik inleddes formellt 1994 och avslutades 2005. Vägverket, Banverket, Rättviks kommun – och i viss mån Dalatrafik – satsade pengar i en gemensam pott för att förbättra den estetiska och trafikmässiga situationen i centralorten.

Målen var tre – att trafiksituationen skulle bli säkrare för alla trafikanter, att området skulle bli vackrare och att helhetsintrycket av orten skulle bli tydligare.

– Många små kommuner drabbades av vägbyggen på 1960-talet, då vägar drogs fram rakt genom orter. Ofta utan tanke på annat än trafikens framkomlighet. Väg-



Leif Kratz är nöjd med utvärdering av Projekt vackert Rättvik.

verket ville ha Rättvik som ett nationellt pilotprojekt för att försöka smälta samman en tätort med en säkrare trafik – samtidigt som det estetiska förstärktes, säger Kratz.

Det konkreta resultatet av projektet blev att trafikljusen och riksvägens korsningar ersattes med rondeller, att nya gång- och cykelvägar anlades, att anslutningsvägar flyttades, att en ny järnvägsbro byggdes, att samhället fysiskt kopplades

samman med strandområdet, att nya grönområden anlades, att ett fontäntorg skapades, att den brokiga skyltfloran ansågs – och att ljussättningen anpassades till säkerhet och skönhet.

– Den sammanställande utvärdering som en konsultfirma nu gjort för att projektet ska bli riktigt dokumenterat för framtiden ger projektet högsta betyg. Det är inte bara vi intressenter som tycker det. Inte minst Rättvikarna själva är nöjda och

Nu gäller det att vi fortsätter på samma sätt.

LEIF KRATZ

mer stolta över sin centralort, säger Kratz.

Enligt undersökningen tycker 76 procent av Rättvikarna att dagens miljö kring riksvägen är bra. 1997 tyckte 82 procent att den var dålig. Enligt samma undersökning tycker 58 procent att järnvägsområdet är tilltalande – mot endast 5 procent 1997.

– Under dessa år har vi haft 50-60 studiebesök från olika kommuner som själva inlett, eller planerar att inledda, egna projekt. Bland annat har våra erfarenheter resulterat i arbeten i samma anda i Gagnef, Ljusdal, Hofors och Svenstavik, säger Kratz.

Projektet har förändrat samhällslivet i Rättvik.

– Folk rör sig i samhället mer nu än tidigare. Folk vandrar, strosar och sitter på bänkar. Det är säkrare för gående

att röra sig i och kring samhället. Folk vågar vara ute mer när folklivet är större. Klottret har också minskat. Köpmännen har också satsat mycket på den egna estetiska miljön. Rättvik har fått många nya fina mötesplatser för människor, säger Kratz.

Projekt vackert Rättvik kostade Vägverket, Banverket och Rättviks kommun totalt 75 miljoner.

– Nu gäller det att vi fortsätter på samma sätt och att de enskilda fastighetsägarna fortsätter i samma spår. Projektet utvidgas också ständigt. Nu närmast med att lokstallarna fått en arrendator och att kommunen tagit över "betongplattan" vid riksvägen. Det är möjligt att det kan bli en anpassad serviceverksamhet som passar in i konceptet. Det gäller att vi behåller helhetstanken och att vi bibehåller en fortsatt god drift och underhåll, säger Leif Kratz.

Mats Laggar

0248-130 05
mats.laggard@dt.se

... och nu då?

Uppföljning av Projekt Vackert Rättvik
Lerdalshöjden 30 maj 2013

Referat från uppföljning
av Projekt Vackert Rättvik,
Hotell Lerdalshöjden 30 maj 2013.

Deltagare: Cirka 30 personer. Några har arbetat
aktivt i projektet medan det pågick, många har en
roll i förvaltningen av området nu.

Text och foto:
Karin Wennermark, journalisterna.com

Läs mer om projektet på
www.vackertrattvik.nu

Hösten 2013 kommer en skrift som ska fungera
som vägledning i förvaltningen av Vackert Rättvik.
Där ges en kort beskrivning av tankarna bakom ut-
formningen och riktlinjer för hur anläggningen kan
skötas och utvecklas.

Hör gärna av dig med tankar, frågor och idéer kring
detta till Åsa Hermansson som arbetar med väg-
ledningen.

Du når henne via epost
asa.hermansson@sweco.se
eller tel 023-464 75



Torbjörn Hellén, tidigare kommunchef i Rättvik, berättar om när Projekt Vackert Rättvik var på väg att läggas ned. Johnny Hedman, initiativtagare till projektet och numera chefsarkitekt i Trafikverket, verifierar dramatiken.

Engagerade rättviksbor viktiga för lyckat resultat

Det är inte bara politiker, tjänstemän,
anställda på trafikverken och skickli-
ga konsulter som kan ta åt sig äran av
framgångarna i Projekt Vackert Rättvik.
Engagemanget från kommunens invå-
nare och sommarboende har i högsta
grad bidragit till resultatet.

– Ofta blir samråd en formell process
utan större gensvar från medborgar-
na. Men här var de verkligen med, tack
vare att projektledningen aktivt bjöd in
dem – och tog till sig synpunkterna. Det
gjordes vid många olika tillfällen tidigt
i processen, när det fortfarande fanns
stora möjligheter att påverka resultatet,
berättar Torbjörn Hellén som var kom-
munchef på den tiden.

Bästa sortens samhällsplanering

Sättet att arbeta med skisser och il-
lustrationer var också viktigt, betonar
han. Det gjorde att det var lätt att få en
bild av hur det var tänkt.

– Det kändes nästan som den ultima-
ta formen av samhällsplanering – där
kommunens medborgare utövar inte
bara sin legitima rätt, utan främst sin
känsla för och omsorg om sin nära lev-
nadsmiljö, säger Torbjörn Hellén.

Hur vårdar vi det vackra?

Projekt Vackert Rättvik har aldrig varit enkelt, vare sig att driva eller finan-
siera. Men bra blev det, världsberömt till och med, och prisat flera gånger
om för sina smarta lösningar och en banbrytande process.

Nu står vi där, med en 75-miljonersanläggning som är värd att vårdas på
bästa sätt. Den ligger i en förhållandevis liten kommun, och de som nu har
ansvar för att sköta och utveckla området var inte med när det skapades.

Därför är det dags att föra vidare tankarna bakom utformningen, så att inte
13 års ansträngningar och grundläggande, långsiktiga, principer slarvas
bort av misstag eller okunskap.

Kostnader och förändringstryck

Ganska omgående bekräftades också behovet av att de som ska förvalta an-
läggningen har något att hålla i handen när medborgarförslagen haglar och
det blåser snålt i budgeten.

– Det kostar mycket pengar varje år bara att sköta gräsytor, berättar
Rättviks samhällsutvecklingschef Lars Enlund.

– Många är arga på tallarna, även jag har varit det. Köpmännen vill ha skyl-
tar. Det duger inte då att hänvisa till ett jättefint gestaltungsprogram, säger
kommunrådet Annette Riesbeck.

– Vi har inte rört tallarna eftersom vi förstått att de är heliga, men det vore
bra att veta varför, säger Per-Olof Sjölander, Trafikverkets driftledare.

Tanken med tallarna

Efter den här förmiddagen vet alla närvarande vad som är tanken med
tallarna, och de har fått höra om både kriser och framgångsfaktorer bakom
Projekt Vackert Rättvik.

Vidare togs ett första initiativ till ett forum för samråd mellan Rättviks
kommun och Trafikverket om skötsel och utveckling av området.

Och Åsa Hermansson, som arbetar med en vägledning för hur området bör
förvaltas, har fått ännu fler önskemål om vad som behöver tas upp i den.

Internationellt intresse för Beautiful Rättvik

Det är inte bara i Sverige intresset för Vackert Rättvik varit stort. Projektet presenterades som ett av tre svenska exempel på framgångsrik trafikplanering under forskningskonferensen Transportation Research Board i Washington i januari 2013.

– Det är inte vad som helst som får läggas fram där, förklarar Johnny Hedman, chefsarkitekt i Trafikverket. Varje projekt prövas först av olika forskare och bedöms utifrån om de är vetenskapligt intressanta. Dessutom skulle de verka i riktning mot det USAs president Obama kallar *Livability*, dvs en god livsmiljö där även infrastrukturen ingår.

Före sin tid

Projekt Vackert Rättvik var före sin tid på många sätt, både när det gäller processen och lösningarna.

– Europeiska landskapskonventionen började gälla här i Sverige 2011. Där sägs att vi ska ha planer för att ta hand om medborgarnas vardagslandskap. Precis det vi gjorde med gestaltungsprogrammet för Vackert Rättvik redan 1999, säger Jonas Berglund, landskapsarkitekt som arbetat i projektet.

Nu är det vardagsmat

Hans-Olov Åström, tidigare projektledare i Vägverket Region Mitt, nu chef för enheten Samhällsbehov på Trafikverket, tar upp samma tråd:

– I dag jobbar vi allt mer öppet i infrastrukturprojekt, vi försöker skapa en gemensam målbild, ge och ta. Även planeringsprocessen för infrastruktur är förändrad, så att vi alltid startar med en så kallad åtgärdsvalsstudie. Det var ju så vi arbetade i Vackert Rättvik – men på den tiden var det väldigt ovanligt.

Även flera av lösningarna, som var uppseendeväckande då, har blivit standard idag:

– Rondellerna till exempel, säger Hans-Olov Åström. Går det att göra fyra stycken i rad längs en riksväg? I dag har alla samhällen det. Går det att göra en oval rondell? Javisst, nu finns det på fler ställen. Men vi var först.

Toppade laget

Eftersom det var ett forsknings- och utvecklingsprojekt fanns möjlighet att satsa extra på kompetens.



Jonas Berglund:
– Rättvik är ett litet samhälle med kapacitet att göra det storslagna.



Leif Kratz:
– Vi var inte så byråkratiska. Det var en stor fördel.



Hans-Olov Åström:
– Det vi gjorde då är allmänt idag.



Projekt Vackert Rättvik presenterades som ett av tre svenska exempel under en världsomspännande forskarkonferens i Washington, berättar Johnny Hedman.

– Vi drog ihop de allra bästa arkitekterna, de bästa experterna på allt från växtlighet till belysning och trafikplanering. Det kunde vi göra eftersom det var ett forskningsprojekt och vi inte behövde handla upp konsulterna enligt LOU, berättar Johnny Hedman.

Arkitekternas skisser blev viktiga för förståelsen när det gällde att diskutera i arbetsgrupper och på offentliga möten.

– Resultatet blev enastående. Låt oss kalla det ett konstverk, format av dessa skickliga personer.

– I projektets slutrapport berättas det till och med om folk som valt att bosätta sig här bara för att det är så fint, säger Johnny Hedman.

Tre plånböcker med ojämn tillgång

Projektet finansierades gemensamt av Rättviks kommun, Vägverket och Banverket.

– Ingen av oss hade kunnat göra detta ensam. Men det hade heller inte gått om vi inte ibland vågat fatta beslut som inte var så väl förankrade i våra respektive organisationer, säger Hans-Olov Åström.

Rune Daniels och Leif Kratz som var de ansvariga i Rättviks kommun fyller i:

– Vi lånade pengar av varandra när det behövdes. Hela sista etappen finansierades med ett forskottslån från Rättviks kommun till Vägverket.

Långbryggan den springande punkten

Många vittnar om att hela projektet stod och föll med förbindelsen över spåren till Långbryggan. Utan en lösning på den knuten hade Rättviksborna aldrig blivit nöjda.

– Det kan verka som om Banverket bara satte käppar i hjulet i den här processen. Men vi blev tvungna att flytta hela stationsområdet. Det var inte så himla enkelt – särskilt inte utan budget, säger Sven Eriksson, då projektledare på Banverket.



Ur "Snobben. Ett guldjubileum" Charles M Schultz (Carlsen Comics 2000)

Vem tar bollen nu – och hur ska det se ut?

Åsa Hermansson, landskapsarkitekt på Sweco, har inte arbetat i projektet tidigare. Men nu har hon fått i uppdrag av Trafikverket att sammanställa en skrift med riktlinjer för hur området bör tas om hand nu och framöver.

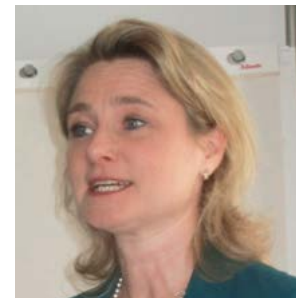
Efter att ha intervjuat en lång rad av dem som deltagit aktivt i projektet kom hon att tänka på en seriestripp med Snobben, berättar hon.

– Det var så engagerande att vara med när allt det här skapades, det har jag förstått. Men nu, när det handlar om skötseln – vem ska ta hand om den då?

– De som nu tar över bollen är människor som inte var med och sprang i projektet, fortsätter hon. Därför behöver de få veta hur det var tänkt och varför det ser ut som det gör.



Åsa Hermansson arbetar med en skrift om hur Vackert Rättvik ska tas om hand.



Annette Riesbeck tycker att samarbetet mellan parterna bör tas upp igen när det nu gäller skötseln.

Att utveckla – men inte riva stommen

Både Annette Riesbeck, kommunalråd, och Rättviks nytillträdde samhällsutvecklingschef Lars Enlund, beskriver ett starkt förändringstryck. Inte minst i form av förslag från medborgarna. Det kan till exempel handla om att utsmycka rondellerna eller att köpmännen vill sätta upp skyltar.

– Det får ju inte bli ett Skansen, säger Annette Riesbeck. Vi måste också möta utvecklingen och ha ett livskraftigt näringsliv.

Johnny Hedman understryker att ett av problemen med genomfarten från början var just mångfalden av skyltar och planteringar som gav ett rörigt intryck. Det lockade inte så många att stanna till i centrum.

Jonas Berglund menar att även om innehållet delvis måste få utvecklas måste man slå vakt om ramarna, grundprincipen:

– Det vi framför allt gjorde var att rensa upp och städa. Målet var att exponera ett komplext samhälle, som syns mellan tallkronorna. Det skulle jag vilja säga är en skyltning som heter duga!

Vem har ansvar, vem betalar?

Utmaningarna inför framtiden handlar inte bara om hur det ska se ut, utan också om ansvarsfördelningen, påpekar Annette Riesbeck:

– Ni har pratat så mycket om det fantastiska samarbetet inom Vackert Rättvik. Men samarbete går inte av sig själv. Jag skulle vilja att vi bildade en grupp igen – där vi kan diskutera vem som ska göra vad och vilka pengar det handlar om.

Trafikverkets regionchef Ingemar Frej är positiv till den tanken. Det är även en av projektets tidiga tillskyndare, förre kommunchefen Torbjörn Hellén. Men han tillfogar:

– Trafikverket har hela Sverige, men Rättvik har bara en kommun att ta hand om. Så jag tror det är Rättviks kommun som måste driva på, ta initiativ och hålla i det som sker. Och – som alltid: sitter man bara och väntar händer ingenting.



Långrabatten är viktig för att skilja av vägrummet från verksamhetsområdet bredvid. Men den kräver omsorg.



När de små träden gallrats och vuxit sig lika ståtliga som den stora, kommer trafikanterna att färdas genom en pelarsal av högresta tallar, med rena gräsytor som golv.



Lönnarna längs södra delen av riksvägen är illa ute.