
VACKERT RÄTTVIK

ETT BALANSERAT TRAFIKSYSTEM

Version 0.9



Gullbergs Strandgata 3 | Box 2203 | 403 14 Göteborg
Telefon 031-62 76 22 | Telefax 031-62 77 22

www.sweco.se

Projektnummer: 3310757100

Dokumentversion: 0.9

Roger Johansson, Berny Markung

Dokumenthistorik

Version	Datum	Dokumentstatus	Distribution
0.1		förslag till rapportstruktur	
0.3	2008-12-10	påbörjad text och beskrivning	
	Johnny Hedman		
0.5		delvis färdig text och beskrivning	
0.6		mera färdig text och beskrivning	
0.7		huvuddelen av texten är färdig	
0.8	2009-01-08	granskningshandling, intern	Björn Carlsson
0.9	2009-01-15	granskningshandling, extern	Johnny Hedman
1.0		inlägga färdigställd	

Förord

Vackert Rättvik blev efter en lång process ett väl avvägt trafiksystem i en balanserad form. Ett gott exempel att lyfta fram. Vackert Rättvik är ett levande exempel på det synsätt på stadsbyggande och samhällsplanering som präglar TRAST och Den goda staden. Vackert Rättvik är därmed inte ett avslutat kapitel utan en historia som tål att återges. Historien skildras med fördel genom de uttryck som idag används för att betrakta samhälls- och stadsplaneringen.

Avsikten med denna TRAST-analys är att belysa skillnaden mellan trafiksystemets kvaliteter i samhällets olika utbyggnadsskeden. Skillnaden i utformning påverkar såväl de trafiktekniska kvaliteterna som samhällsbyggnadskvaliteterna vilket belyses.

Underlag för analysen är hämtat ur eget material och öppna källor. Dessutom riktar författarna ett särskilt tack till Petra Lundqvist, Rättviks kommun, Grund-Jan Larsson, Lantmäteriet, Håkan Turner, Turnermark AB, Kenneth Wåhlberg, Vägverket och Poul Holmgren, Vägverket konsult/Vectura för information och material de ställt till förfogande.

Analysen är utförd av Roger Johansson och Berny Markung, SWECO Göteborg, under ledning av Johnny Hedman, SWECO Falun, och på uppdrag av Vägverket.

Göteborg i januari 2009

Innehåll

1.	Utgångspunkter	3
2.	Trafiksystem under olika tidsperioder	4
2.1	Tidsperioden fram till år 1960, exemplifierad med år 1950	4
2.2	Tidsperioden 1960 – 1983, biltrafiken ökar	5
2.3	Tidsperioden 1984 – 1995, genomfartstrafiken lyfts ur centrum	7
2.4	Tidsperioden efter år 1995, samhället och trafiken får en samlad lösning	13
3.	TRAST-analys av trafiksystemen under de fyra tidsperioderna	19
3.1	Ej överbelastat trafiksystem, exemplifierat med år 1950	20
3.2	Biltrafiken blir en barriär i samhället, tidsperiod 1960 - 1983	22
3.3	Väg 70 blir en barriär mellan samhället och målpunkter väster om vägen, tidsperiod 1984 - 1995	25
3.4	Ett balanserat trafiksystem läker samman samhället, från år 1995 och framåt	28
4.	Ett balanserat trafiksystem	31

1. UTGÅNGSPUNKTER

TRAFIK FÖR EN ATTRAKTIV STAD

Trafik för en attraktiv stad är en handbok som är avsedd att stödja kommunerna i att forma trafiksystem som medverkar till den samhällsutveckling som kommunerna lagt fast, var och en för sin kommun. I handboken beskrivs fem egenskaper i stadsbyggandet. Dessa egenskaper är stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. Genom att beskriva hur trafiksystemet påverkar dessa egenskaper så kan en bredare förståelse nås av hur trafiksystemet påverka samhällsbyggandet.

ÅTER ETT TRAFIKSYSTEM SOM STÖDJER SAMHÄLLETS UTVECKLING

Rättviks trafiksystem har utvecklats efter hand som samhället vuxit, trafiken förändrats och målpunkterna för trafiken blivit fler. Trafiksystemet, och då främst väg 70, har förändrats från att vara en integrerad del av bebyggelsen, via en barriär i bebyggelsen, till en landsväg intill bebyggelsen för att i nuvarande skepnad åter ingå i en väl balanserad trafiklösning som stödjer samhällets utveckling. Trafiksystemet har utvecklats via två steg med varierande barriärer till att åter bli en del av stadsbyggandet.

TRAFIKTEKNIK

De fyra stadier av trafiklösningar som nämns ovan beskrivs och bedöms i rapporten. Varje trafiklösning präglas av de förutsättningar och värderingar som tidsandan ger. Kanske med en avvikelse, den senaste trafiklösningen är mer progressiv än vad tidsandan ger uttryck för i den verkställighet som sker. Trafiklösningen är ett praktiskt exempel på vad som beskrivs i TRAST och Den goda staden och som utvecklingen tycks gå emot men som ännu inte är vanligt.

2. TRAFIKSYSTEM UNDER OLIKA TIDSPERIODER

Fyra trafiksystem beskrivs. Respektive beskrivning omfattar samhällets utveckling i grova termer, trafiksystemets uppbyggnad och en del av dess konsekvenser. Beskrivningen ligger till grund för TRAST-bedömningen i det näst sista kapitlet.

2.1 TIDSPERIODEN FRAM TILL ÅR 1960, EXEMPLIFIERAD MED ÅR 1950

BEBYGGELSE OCH TRAFIKSYSTEM

Rättvik som samhälle uppstod med järnvägen. När Gävle - Dala järnväg byggdes runt 1890 placerade man socknens huvudstation på den ganska orörda och lättillgängliga marken mellan tingshuset och vattnet. Stationen, och därmed det uppväxande samhället, fick namnet Rättvik.

Med järnvägen och stationen fick handel och turism en nästan explosionsartad utveckling. Långbryggan byggdes i den grunda viken och Rättvik blev på så sätt länken mellan järnvägens och sjöfartens gods- och persontransporter. Flera affärshus och andra byggnader uppfördes utmed landsvägen (nuvarande Faluvägen - Storgatan). Turisthotellet uppfördes och utökades snart med Engelska hotellet. 1896 fastställdes en första gatu- och tomtregleringskarta. 1914 blev Rättvik municipalsamhälle och fyra år senare ändpunkt för Södra Dalarnas järnväg.

Rättviks utveckling följde andra stationssamhällens. Decennierna efter sekelskiftet var expansiva med industrietableringar och omfattande byggnadsverksamhet. Under mellankrigstiden dämpades tempot och efter andra världskriget inträder en stagnation när bilen på allvar börjar konkurrera ut järnvägen.

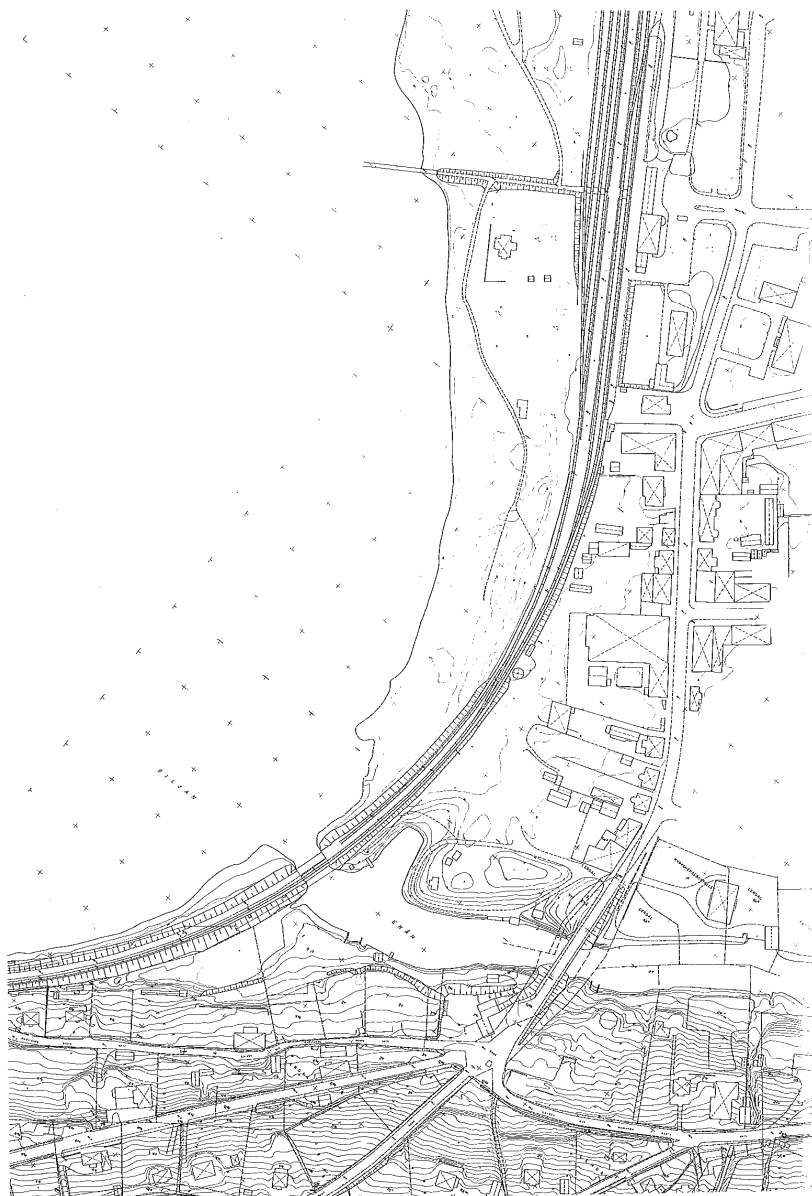
(Källa: Vackert Rättvik, Vägverket 1995:013)

TRAFIKFLÖDE

Trafikflödet på väg 70, strax söder om Enån/samhället, uppgick i början av 50-talet till ca 1 600 fordon per dygn.

(Källa: Vägverket Konsult)

2.2 TIDSPERIODEN 1960 – 1983, BILTRAFIKEN ÖKAR



BEBYGGELSE OCH TRAFIKSYSTEM

När man på 1960-talet lade ned den ena av Rättviks två järnvägslinjer hade man redan i tio år fört diskussioner om hur man skulle lösa problemen med den ökande biltrafik genom samhället.

Vägverket ville bredda den befintliga riksvägen (nuvarande Faluvägen - Storgatan) och avlasta den från lokaltrafik genom att anlägga en ny parallellgata. Detta väckte besvikelse bland Rättviksbor och protesterna ledde till att kommunen bekostade en egen utredning om en förbifart öster om Lerdalsberget. Fler förslag framfördes varav det mest uppmärksammade gick tvärs över Rättviken, på en bro i Siljan.

När järnvägslinjen Rättvik - Falun lades ner väcktes förslaget att använda det frilagda järnvägsområdet för en ny riksvägssträckning. Förslaget löste många problem och 1965 enades berörda myndigheter om en ny sträckning parallellt med järnvägen. Man beslöt att byggandet skulle sättas igång inom två år och kommunen började förvärva mark och byggnader i anslutning till vägen.

Byggstarten dröjde emellertid och de byggnader som hade förvärvats förföll. Många äldre obebodda byggnader revs och då planfrågorna var oklara ersattes de inte med nya byggnader, utan stora luckor uppstod i stadsbilden.

(Källa: Vackert Rättvik, Vägverket 1995:013)

TRAFIKFLÖDE

Trafikflödet på väg 70, strax söder om Enån/samhället, uppgick i början av 60-talet till ca 3 300 fordon per dygn; i början av 70-talet till ca 5 500 och i början av 80-talet till ca 6 800.

(Källa: Vägverket Konsult)

2.3 TIDSPERIODEN 1984 – 1995, GENOMFARTSTRAFIKEN LYFTS UR CENTRUM

TRAFIKSYSTEM

NYA RIKSVÄGEN INVIGDES 1983

Först i början av 1980-talet, sedan Vägverket hade tilldelats extra anslag för beredskapsarbeten, blev det aktuellt att bygga vägen. Det äldre förslaget bantades genom att cirkulationsplatser togs bort och vägbredden minskades men efter förhandlingar mellan Rättviks kommun, Vägverket, Länsstyrelsen och Länsarbetsnämnden kunde den nya riksvägen projekteras, byggas och till slut invigas 1983.

Både den nya riksvägen och järnvägen skärmade nu av Rättvik från Siljan och Långbryggan.

(Källa: Vackert Rättvik, Vägverket 1995:013)

Vägen genom Rättvik hade karaktär av "genomfartsled", dåligt anpassad till samhällets anspråk på kontakt med järnväg, busstation, Långbryggan etc. Utformningen med breda separerade körbanor stimulerade till högre hastighet än den skyltade 50 km/timmen - vilket framförallt var ett trafiksäkerhetsproblem för de oskyddade trafikanterna.

Parallella lokalgator, parkerings- och uppställningsytor bildade tillsammans med vägen ett brett trafikrum. En stor mängd skyltar, flaggstänger och belysningsstolpar för skilda ändamål gav ett splittrat intryck och gjorde det svårt att orientera sig.

Två korsningar var signalreglerade, nämligen Vasagatans respektive HSB-gatans anslutning till riksvägen. Signalanläggningarna blev snabbt föråldrade och fungerade därför dåligt med omotiverade stopp och köbildningar som följd. Vid de korsningar som inte var signalreglerade fanns problem med att ta sig ut på riksvägen, exempelvis från Centralgatan och Pilgatan.

(Källa: Riksväg 70, miljöupprustad genomfart i Rättvik. Vägutredning, Vägverket februari 1996)

BEBYGGELSE

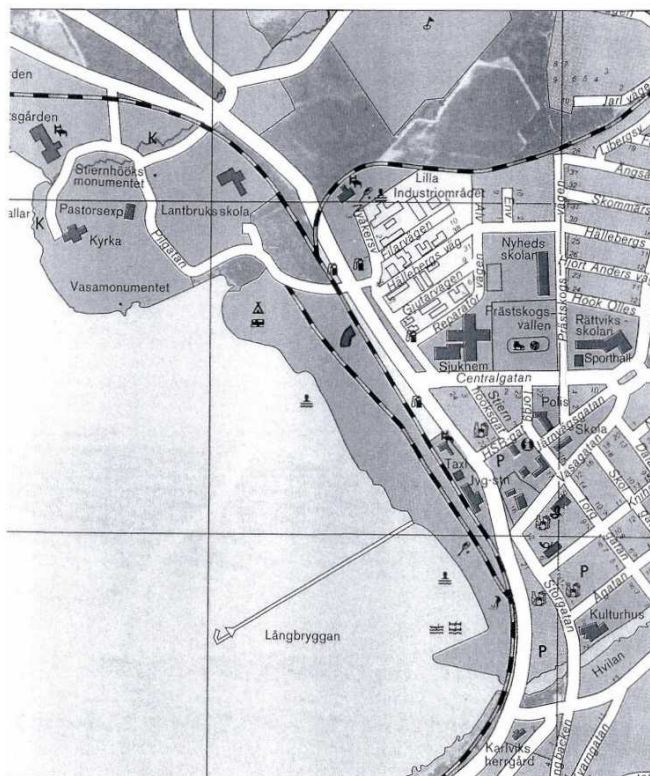
I Centrala Rättvik mellan Enån i söder och järnvägsviadukten vid Lilla industriområdet i norr sträckte sig riksvägen genom centrala Rättvik. Vägen skiljde sig skarpt från samhället genom sin skala och trafikintensitet och utgjorde dessutom en barriär mellan centrumkvarteren och stationsområdet med bussterminalen. Vägen och järnvägen tillsammans avskärmade samhället från Siljan.

Planteringar och breda gräsytor minskade trafikstörningarna framför Kommunhuset och på torget samtidigt som barriäreffekten förstärktes.

Oklarheter när det gällde regler och ansvar för utformning av informationsskyltar, reklamskyltar, belysningsstolpar, armaturer etc. samt ansvar för skötseln av mark medförde att det bitvis såg stökigt ut längs riksvägen.

(Källa: Vackert Rättvik, Vägverket 1995:013)

Kommunstyrelsen i Rättviks kommun gav 1984 VIAK AB i uppdrag att utarbeta en *trafiköversikt* över tätortens centralare delar - en översiktlig studie vad gäller framtida förhållanden för bil-, buss-, gång- och cykeltrafik. Arbetet utfördes i samråd med såväl kommunala förvaltningar som Vägverket och Dalatrafik. En underhandsrapport sändes ut på remiss och synpunkter inkom från dryga tiotalet instanser. Bearbetning skedde och förslaget överlämnades ett år senare för utställning, framtagande av en trycksak till alla hushåll i centralorten samt antagande i kommunfullmäktige och etappvis genomförande.



Problem som lyftes fram var

- hur ska trafikföringen ske på och kring Storgatan om biltrafikdämpning alternativt gånggata införs på del av gatan - och vilka blir konsekvenserna?
- hur ska förhållandena förbättras för de oskyddade trafikanterna (gång-, cykel och moped)?

Problemen som lyftes fram ovan ska lösas samtidigt med en strävan att öka centralortens attraktivitet och livskraft.

Planeringsstrategin betonade

- Erkänn osäkerheten om framtiden
- Gardera för alternativa utvecklingslinjer
- Eftersträva handlingsfrihet

Målen formulerades som

- Få balans mellan önskemålen om tillgänglighet, säkerhet, störningsfrihet, skönhet och trevnad
- Få så lite genomfartstrafik som möjligt genom bostadsområden (grannskap)

Som *planeringsprinciper* förordades grannskaps- och trafiktålighetsprinciperna.

De viktigaste målpunkterna för gång- och cykeltrafiken identifierades. Överlägset viktigast var centrumkärnan, d.v.s. området Storgatan - Torget.

Sexton olika grannskap identifierades, d.v.s. områden inom vilka önskemålet var att det enbart skulle finnas lokal biltrafik.

Genomförandet av trafiköversiktens förslag till åtgärder påbörjades omgående och under de närmsta åren genomfördes bl.a.

- utbyggnad av gång- och cykelstråk längs och under väg 70 mellan gymnasiet och centrum
- utbyggnad av gång- och cykelstråk väster om järnvägen mellan campingplats, badplats och båtplats
- viss biltrafikdämpning på Storgatan (affärsgatan) i kombination med anläggande av gata för distributionsfordon och iordningställande av parkering öster om Storgatan
- att Storgatan, delen mellan Vasagatan och Ågatan, blev gånggata sommartid

- kanalisering (vänstersvängfält och refuger) i fyrvägs korsningen mellan väg 70 och vägen mot kyrkan respektive Sätra

(Källa: Trafiköversikt centrala Rättvik, VIAK 1985)

TRAFIKFLÖDEN

TRAFIKFLÖDEN I SAMHÄLLET 1984

En trafikräkning genomfördes i samhället under en vecka 1984 - dels antal bilar som passerade ett 30-tal snitt, dels tung trafik på väg 301 och Centralgatan, dels cykel- och mopedtrafik i fem snitt varav tre i anslutningar till väg 70 (dock inte tvärs väg 70).

Biltrafikflödena framgår av figuren till höger.

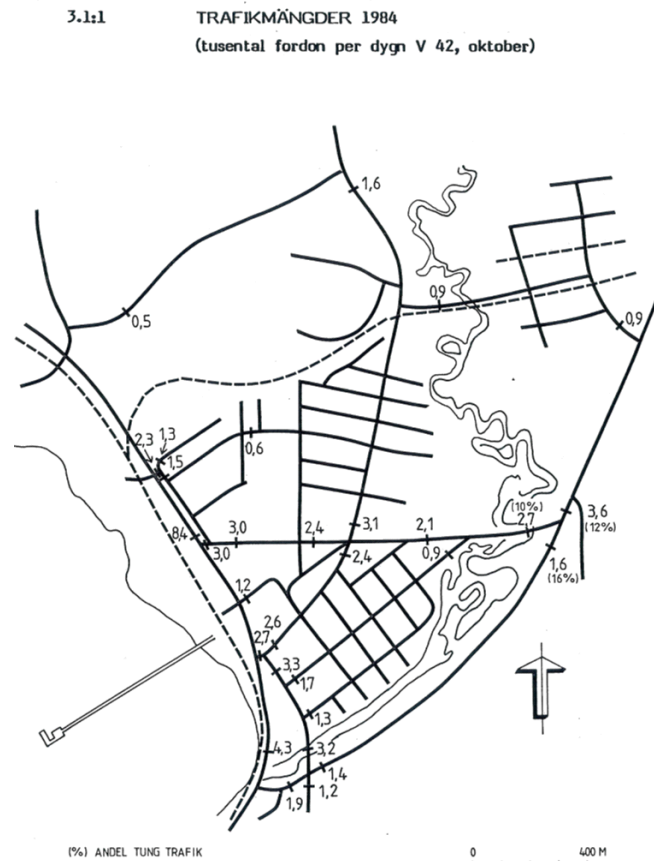
De hårdast belastade gatusnitten var

- väg 70 (norr om Centralgatan)
8 400 fordon per dygn
- väg 70 (norr om Enån)
4 300
- väg 301 (öster om Folkets Park)
3 600
- Storgatan (öster om Parallellvägen) 3 300
- Centralgatan 3 000

Genomfartstrafiken på Storgatan uppgick under "affärstid" till ca 45 %.

Sommartid var flödena klart högre.

(Källa: Trafiköversikt centrala Rättvik, VIAK 1985)



TRAFIKFLÖDE PÅ VÄG 70 SÖDER OM SAMHÄLLET 1990

Trafikflödet på väg 70, strax söder om Enån/samhället, uppgick i början av 1990 till ca 6 200 fordon per dygn varav ca 9 % var tung trafik.

(Källa: Vägverket Konsult)

TRAFIKFLÖDEN I SAMHÄLLET 1990 - 1995

Ur vägtrafikdatabanken hämtas följande årsdygnstrafik från 1990 års trafikräkning

- väg 70 (delen Industrispåret - Kvarngatan) 7 830
- väg 70 (delen Kvarngatan - väg 80) 7 260
- väg 301 (delen väg 70 - Backavägen) 3 790

Räkning under ett dygn i mars respektive juni 1993 gav data om trafikflödesvariationer under olika årstider. Trafiken på väg 70, mellan väg 301 och Kvarngatan, visade sig då under junidygnet vara 24 % högre än marsdygnet. Andelen tung trafik uppgick till 12 %.

I syfte att ha underlag för kapacitetsberäkningar utfördes under vecka sex och sju 1995 en manuell biltrafikräkning i väg 70:s korsningar med Kvarngatan, Vasagatan, HSB-gatan, väg 301/ Centralgatan respektive Pilgatan.

(Källa: Riksväg 70, miljöupprustad genomfart i Rättvik. Vägutredning, Vägverket februari 1996)

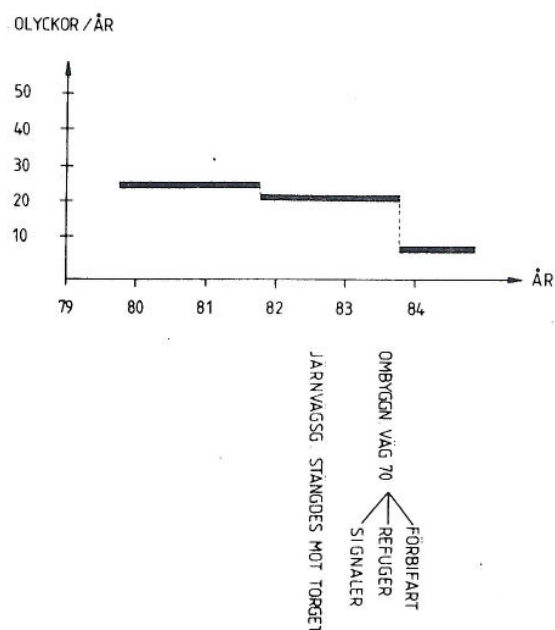
TRAFIKOLYCKOR

TRAFIKOLYCKOR I CENTRALORTEN 1979 - 1984

Polisrapporterade trafikolyckor i centralorten under en femårsperiod framgår av figuren till höger.

Under perioden september 1979 - september 1983 inträffade totalt 91 olyckor (i genomsnitt 23 per år) varav två dödsolyckor, tre med svåra personskador, 36 med lindriga personskador och 50 med skador av enbart egendom.

Oskyddade trafikanter, d.v.s. gående, cyklister eller mopedister, var inblandade i drygt 60 % av olyckorna med död eller personskada som följd.



Ombyggnaden av väg 70 - som bl.a. innebar byggandet av ny vägsträckning förbi södra delen av centrum, refuger och trafiksignaler - stod klar september 1983. Året därefter (t.o.m. september 1984) rapporterades totalt tio olyckor varav tre lindriga personskador och sju skador av enbart egendom.

(Källa: Trafiköversikt centrala Rättvik, VIAK 1985)

TRAFIKOLYCKOR PÅ VÄG 70 GENOM CENTRALA RÄTTVIK 1989 - 1994

Vad gäller olycksbilden för det avsnitt av väg 70 (inklusive anslutningar) som nu studeras har följande hämtats ur vägatabanken för femårsperioden 1989- 1994

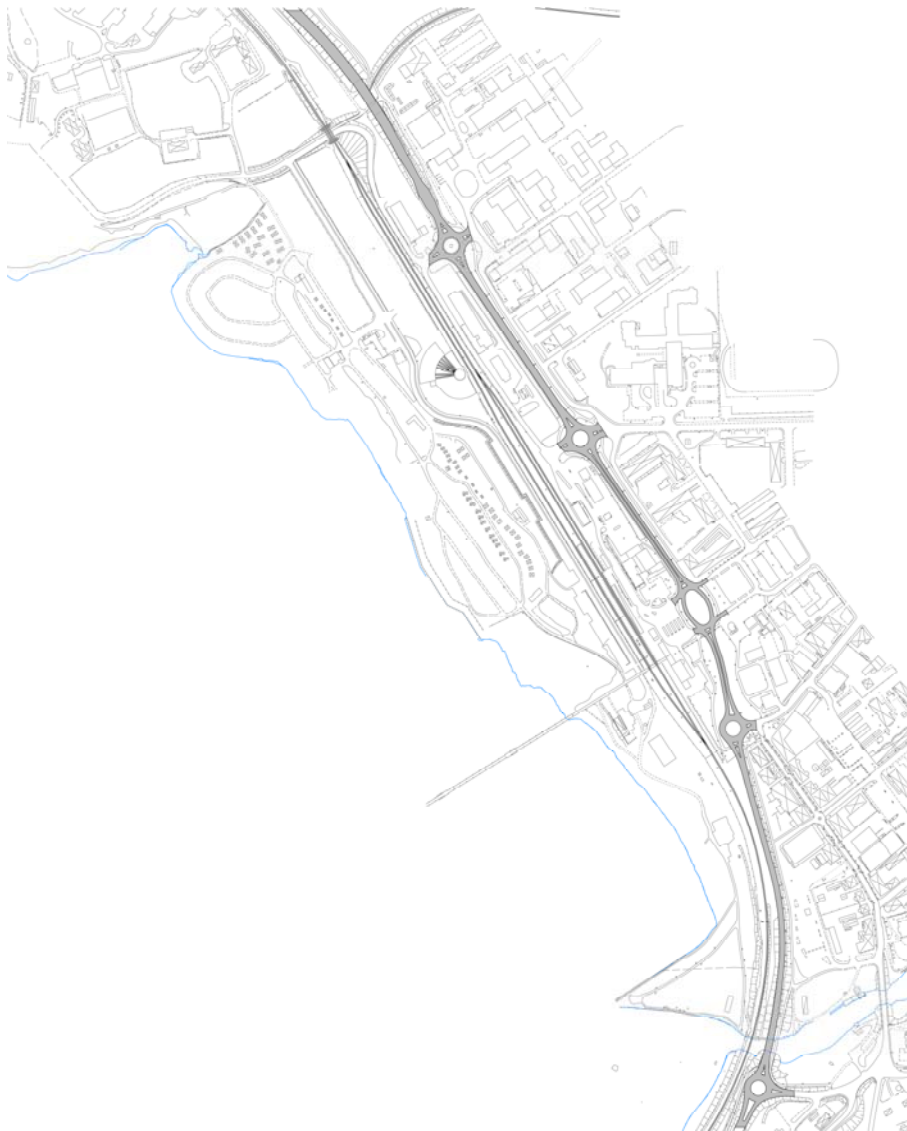
- 27 olyckor varav 12 i korsningar och 15 på sträcka
- olyckorna utgjordes av 6 singelolyckor, 3 korsandeolyckor, 5 avkörningsolyckor, 5 upphinnandeolyckor, 1 mötesolycka, 4 viltolyckor, 1 cykelolycka och 2 övriga.
- ingen människa dödades men 3 blev svårt skadade och 8 lindrigt skadade.

(Källa: Riksväg 70, miljöupprustad genomfart i Rättvik. Vägutredning, Vägverket februari 1996)

2.4 TIDSPERIODEN EFTER ÅR 1995, SAMHÄLLET OCH TRAFIKEN FÅR EN SAMLAD LÖSNING

BAKGRUND

Såväl den nya riksvägen som järnvägen skärmade effektivt av Rättvik från Siljan och Långbryggan. Detta problem upplevdes akut då Banverket stod i begrepp att förändra stationsområdet. När dessutom turistbyrån avsåg att flytta till stationshuset och kommunen påpekade behovet av fler parkeringsplatser och en förbättrad bussterminal uppstod ett angeläget och konkret delprojekt som alla inblandade hade motiv att samlas kring.



Vägverket tog kontakt med kommunen och i juni 1994 hölls ett seminarium i Rättvik där företrädare för Vägverket, kommunen, Banverket, Länsstyrelsen, Polisen och Företagareföreningen tillsammans med fristående konsulter analyserade problemen runt genomfarten och skissade förslag till lösningar.

Vid ett nytt seminarium några månader senare försökte man klarlägga olika stadsplaneproblem och fastställa en strategi för det fortsatta gemensamma arbetet. En ledningsgrupp bildades med representanter för Banverket, kommunen, Länsstyrelsen, Vägverket och SJ och denna beslöt att gemensamt utforma ett program. Ambitionen med programmet var att föreslå åtgärder skulle genomföras och att Vackert Rättvik skulle framstå som en förebild både vad gäller planeringsprocess och resultatet.

(Källa: Vackert Rättvik, Vägverket 1995:013)

PROGRAM FÖR VACKERT RÄTTVIK

Rättviks genomfart skall bli en förebild som visar att riksvägens, järnvägens och samhällets funktioner kan förenas på ett vackert, funktionellt och trafiksäkert sätt.

Det innebar att var och en planerade och genomförde sina respektive åtaganden i nära samarbete så att särintressen tonades ner till förmån för en god helhetslösning.

Ambitionen var att riksvägen genom Rättvik skulle bli en väl utformad genomfart som är vacker, trafiksäker och speglar ortens karaktär:

- 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.

Som ett första led i arbetet upprättats följande program:

Syftet med Vackert Rättvik är att samhället skall bli mer tilltalande för kollektivresenärer, yrkesförare, privatbilister, turister, cyklister och fotgängare som färdas på vägen eller järnvägen, och för ortsbor och turister som uppehåller sig intill eller korsar dessa stråk.

Det område som berörs av eller berör vägens och järnvägens genomfart har avgränsats i en central del och två ytterområden. Ytterområdena skall visa det vackra landskapet och ge en föraning om eller ett förstärkt minne av Rättvik.

Det centrala området skall tydligt framstå som Rättviks centrum. Här skall samhällets verksamheter synliggöras och ges framträdande utrymme, och här skall trafikrytmen dämpas så att bilar, cyklar och fotgängare säkert och lätt kan passera riksväg och

järnväg. Kontakten mellan centrum och Siljan skall förstärkas och göras tydlig så att Rättviks läge vid Siljan blir uppenbart för alla.

Centrumområdet skall utformas så att Rättviks identitet förstärks. De förändringar som föreslås i programmet, från övergripande planer till detaljer, skall ges en stark och medveten karaktär som tar fasta på traditioner och kulturvärden som utmärker samhället. Rättviks kommersiella utbud skall framstå som välordnat, överblickbart och attraktivt. Det skall kännas inbjudande och okomplicerat att handla, äta och tanka i samhället.

(Källa: Vackert Rättvik, Vägverket 1995:013)

PROGRAM FÖR TRAFIKSYSTEMET

RIKSVÄGEN MED GÅNG- OCH CYKELSTRÅK

I ett program för Vackert Rättvik betonas ledorden

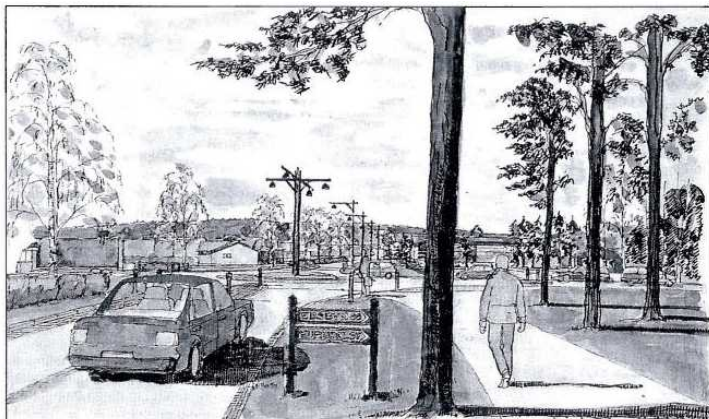
- ökad trafiksäkerhet
- lätt att orientera sig
- bra gång- och cykel- vägar
- god anpassning mellan riksväg och samhälle

Den del av väg 70 som här betraktas som Rättviks genomfart sträcker sig ungefär mellan Enån i söder och Pilgatan i norr. Utformningsmässigt skall denna sträcka indelas i tre zoner som ges skilda karaktärer med en mittzon som sträcker sig mellan Torget och Vasagatan samt två entrézoner. Tanken med zonindelningen är att bilisterna gradvis skall förberedas på en trafiksituation som innebär ett ökande antal möten med oskyddade trafikanter, vilket kräver att trafikrytmen och hastigheten dämpas.

Alla gränser skall utformas så att bilisterna medvetet och undermedvetet uppfattar den förändrade trafiksituationen. Förutom med skyltar och trafikljus eller cirkulationsplatser skall detta ske med hjälp av en medveten sektionering, beläggning, belysning, plantering etc. Varje zon skall skilja sig från angränsande zoner vad avser utformningsprinciperna, varvid mittzonen skall framstå som en central plats i ett tättbebyggt samhälle där vägens utformning skall underlätta för fotgängare att röra sig mellan centrum och Långbryggan.

Mellan den nya gymnasieskolan och centrumkvarteren vid Vasagatan skall sammanhängande gång- och cykel banor anläggas på båda sidor av riksvägen. Riksvägens sträckning skall understrykas med hjälp av belysningen på så sätt att armaturerna urskiljer sig från intilliggande armaturer och placeringen tydliggör vägens geometri. Alla skyltar utmed vägen skall utformas i enlighet med skyltplanen.

Så här kan det se ut.



CENTRUM

De mest centrala kvarteren i Rättvik kring torget, Kommunhuset och järnvägsstationen skall förändras och utformas så att de utgör ett tydligt, trafiksäkert, koncentrerat och omsorgsfullt utformat centrumområde. Platsen skall för Rättviksbor och trafikanter omedelbart och entydigt uppfattas som samhällets centrum.

Stråket längs Järnväggsgatan och HSB-gatan, tvärs över riksvägen och järnvägen genom stationsområdet ut mot Långbryggan och Siljans strand, skall utformas så att denna riktning och den trafik som rör sig där blir tydlig för bilisterna. Stråkets passage över riksvägen och järnvägen skall göras så lättillgänglig och funktionell att Rättviksborna accepterar och använder den och inte har behov av att etablera "genvägar".

Torget och platsen mellan riksvägen och järnvägen skall utformas till ett sammanhängande större torgrum som innefattar parkering, torghandel, uteserveringar m.m. och erbjuder goda utrymmen för gående. Turistbyråns verksamhet i stationsbyggnaden skall underlättas. Torget skall ges en stark karaktär genom att stor omsorg läggs på utformning, val av markbeläggning, vegetation och belysning samt en plan för bebyggelse runt torget.

Bussterminalen skall ges en ny utformning vid stationen i anslutning till torget och linjebussarna skall ges en delvis ny sträckning inom centrumområdet. Avsikten är att omstigning och omlastning mellan olika trafikslag skall ske effektivt och utan konflikter, samt att marken skall utnyttjas effektivare. Området mellan OK och järnvägsstationen kommer delvis att tas i bruk för detta ändamål.

Gångstråket mellan Storgatan och det nya torget skall förtydligas och platsen framför Kommunhuset skall göras mer attraktiv och tillgänglig för allmänheten.

(Källa: Vackert Rättvik, Vägverket 1995:013)

FÖRSLAG TILL MILJÖUPPRUSTAD GENOMFART

Under 1995 utarbetades förslaget "Väg 70 - Miljöupprustad genomfart". Under arbetets gång gavs förutsättningen att referenshastigheten skulle vara 50 km/timmen (VR 50) vilket innebär en normal avvägning mellan målen trafiksäkerhet och miljö - inte VR 50-miljö som hade inneburit att säkerhet och miljö getts ännu större tyngd. Av beställningsskrivelsen för kommande projektering framgick att vägen skulle utformas med god standard och att vägen är och förblir en nationell stomväg. En funktionsmässig förutsättning var att samtliga fordonstyper - d.v.s. även 24 m långa fordon, boggiebuss och dragbil med påhängsvagn - skulle kunna trafikera samtliga korsningar i alla körkombinationer.

Ur rapporten "Väg 70 - Miljöupprustad genomfart" kan hämtas

- att kommande planeringsskeden inriktas på att dubbelriktade gång- och cykelbanor ska vara möjliga att förverkliga på ömse sidor av väg 70, mellan gymnasiet i norr och Storgatan i söder
- att väsentligt är att föreslagna cirkulationsplatser utformas så att fordon inte kan passera övergångsställen annat än i måttlig fart (genom bl.a. avböjning före tillfart och liten ingångsradi)
- att övergångsställen utformas med bred mittrefug som skiljer de olika biltrafikriktningarna åt, så att person med barnvagn eller cykel kan känna sig väl skyddad på refugen
- att för att förstärka gång- och cykeltrafikanternas företräde framför biltrafiken på väg 70 bör man överväga avvikande beläggning på övergångsställen och närliggande delar av gång- och cykelbanor samt avvikande belysningsarmaturer vid övergångsställen.

Vidare analyserades om det förelåg risk för att miljöupprustningen längs väg 70 skulle komma att föra över biltrafik till det lokala gatunätet. Svaret blev nej baserat på

- att alternativa, attraktiva körvägar för genomfartsbilister saknades p.g.a. gatunätsstrukturen i Rättvik
- att kapaciteten och därmed framkomligheten på väg 70 inte skulle komma att försämrats
- att det skulle bli lättare att ta sig in på väg 70 från anslutande gator.

Förslag till etappvis utbyggnad togs fram dels m.h.t. förväntade tillgängliga ekonomiska medel, dels m.h.t. att möjligheten till etapputbyggnad ökade projektets flexibilitet om och när olika "hinder" skulle uppstå.

Förslaget grundade sig bl.a. på

- att två eller flera etapper skulle kunna slås samman till en

- att den första etappen skulle ge ett väl synligt resultat
- att tidiga etapper skulle vara relativt konfliktfria vad gäller mark- och planfrågor
- att ju osäkrare och oklarare förutsättningarna var, desto senare skulle etappen genomföras.

(Källa: Väg 70 - Miljöupprustad genomfart, VBB 951010)

Förslagets huvudprinciper var

- att riksvägen får en ny utformning med smalare vägsektion utan separerade körfält och att cirkulationsplatser ersätter korsningarna
- att gång- och cykelöverfarter tvärs väg 70 av säkerhetsskäl ska ligga invid cirkulationsplatserna
- att marken kring stationshuset disponeras om
- att området runt Enån vid södra infarten görs till en attraktiv park
- att gångvägen över spårområdet förläggs i sitt tidigare läge i Långbryggans förlängning genom att uppställningsplatsen för väntande tåg flyttas norrut.

(Källa: Riksväg 70, miljöupprustad genomfart i Rättvik. Vägutredning, Vägverket februari 1996)

TRAFIKFLÖDEN

Trafikflödet på väg 70, strax söder om Enån/samhället, uppgick i början av 2000-talet till ca 7 800 fordon per dygn varav ca 9 % var tung trafik. År 2006 uppmättes ca 7 300 fordon per dygn varav ca 10 % var tung trafik.

(Källa: Vägverket Konsult)

HASTIGHETER

I början av 2000-talet infördes att högsta tillåten hastighet i stora delar av samhället (inom ett område begränsat av väg 70, Enån, Hedlunds idrottsplats och "väg 70-viadukten" i norr) är 30 km/timmen.

Väg 70 genom Rättvik är som tidigare skyltad 50 km/timmen.

3. TRAST-ANALYS AV TRAFIKSYSTEMEN UNDER DE FYRA TIDSPERIODERNA

METOD

Trafiksystemets uppbyggnad och användning bedöms i vart och ett av de fyra tidsskedena med avseende på de fem stadsbyggnadskvaliteter som TRAST behandlar, nämligen stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. Avsikten är att visa hur väl vart och ett av trafiksystemen svarar mot de kvalitetsanspråk som TRAST formulerar.

Grundfrågan i TRAST är: Hur väl stödjer trafiksystemet den samhällsutveckling som eftersträvas? Frågan kan lätt omformuleras för att kunna användas i Rättvik: Hur väl stödjer resp. trafiksystem den samhällsutveckling som eftersträvas?

Svaret beskrivs i de fem stadsbyggnadskvaliteterna. Svaret ger stöd för samlade reflektioner vilka redovisas i det avslutande kapitlet. Som stöd för analysen formuleras frågor i skärningspunkten mellan resp. stadsbyggnadskvalitet och trafikslag. Exempelvis fråga 1 & 2 i nedanstående matris.

	Stadens karaktär	Tillgänglighet	Trygghet	Trafiksäkerhet	Miljöpåverkan
Gång	<i>Fråga 1</i>	<i>Fråga 2</i>	<i>osv</i>		
Cykel					
Buss					
Personbil					
Lastbil					

Frågeställningarna besvaras genom att studera hur trafiksystemet är uppbyggt och belastat i de fyra tidsskedena. Svaret på frågan ställs mot en kvalitetsbedömning där 1-2 står för oacceptabel kvalitetsnivå, 3 står för acceptabel kvalitetsnivå och 4-5 står för god kvalitet. Siffran 5 används för god kvalitet i kombination med kreativ lösning.

Fyra trafiksystem beskrivs i föregående kapitel, de analyseras i detta kapitel.

- Tidsperioden fram till år 1960, exemplifierad med år 1950
- Tidsperioden 1960 – 1983, biltrafiken ökar
- Tidsperioden 1984 – 1995, genomfartstrafiken lyfts ur centrum
- Tidsperioden efter år 1995, samhället och trafiken får en samlad lösning

3.1 EJ ÖVERBELASTAT TRAFIKSYSTEM, EXEMPLIFIERAT MED ÅR 1950

ALLMÄNT

Innan bilen blev var mans egendom fanns ett trafiksystem i Rättvik som vuxit fram samtidigt med bebyggelsen och den måttliga mängd bilar som då fanns. Trafiksystemet fyllde sin funktion och var infogat på ett traditionellt sätt.

GÅENDE

Gångtrafiken på gångbanor var väl ordnad. Passager över gator kunde ske på valfri plats, biltrafiken var ingen barriär.

CYKEL

Cykeln var fortfarande ett vanligt forskaffningsmedel. Inga extra ytor fanns för cykeln vilket betydde att den emellanåt blev trängd av bilar.

BUSS

Kollektivtrafiken var knuten till järnvägen men kunde lätt nås från samhället.

BIL

Biltrafiken var ringa och utgjorde inte någon barriär i samhället.

GODS

Rättvik var såväl en mål- och omlastningsplats för gods som ett samhälle som passerades av transporter.

GENOMFART

I denna utformning löper genomfartstrafiken genom samhället. Trafikströmmen är liten och ställer inte till med några större problem.

SÄSONG

Säsongernas skiftande trafikflöden var inte särskilt störande. Bilande turister passerade sommartid men de stora trafikströmmarna vintertid hade inte kommit ännu.

KARAKTÄR

Några brister fanns naturligtvis, sett med dagens värderingar. Trafiksystemet var byggt efter den tidens funktionella krav. Extravaganta utformningsdetaljer lyste med sin frånvaro. Utformning ger en rejäl funktion och är väl infogad i sitt sammanhang var ledorden.

TILLGÄNGLIGHET

Beskrivningen av resp. trafikslag ovan är i huvudsak de aspekter på tillgängligheten som kan beskrivas med stöd av det underlag som finns tillgängligt.

TRYGGHET

Biltrafikströmmarnas storlek och hastighet minskade inte tryggheten i samhället, utan bidrog snarare till levande stadsrum.

TRAFIKSÄKERHET

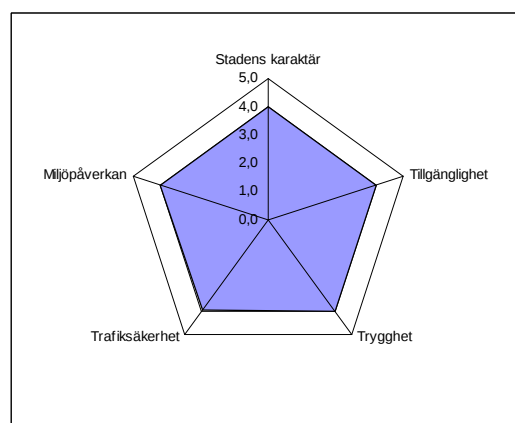
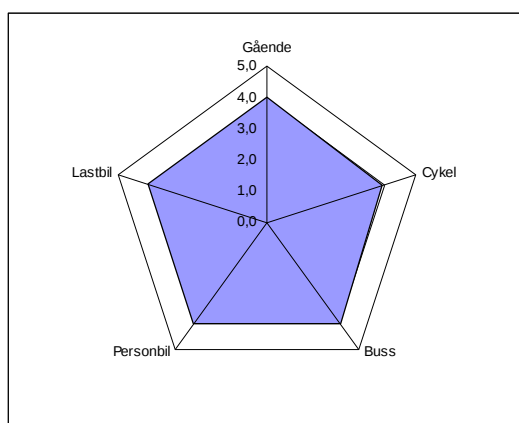
Hastigheterna var inte säkrade genom fysiska åtgärder. Olyckor var sällsynta men de få trafikolyckor som inträffade kunde få allvarliga konsekvenser.

MILJÖPÅVERKAN

Biltrafikens miljöpåverkan var måttlig. Trafikflödets storlek och hastighet gav acceptabel dygnsgenomsnittlig bullernivå, mätt mot dagens riktvärden. Luftkvalitet är svår att uppskatta då skillnaden i fordonsparkens påverkan på luftkvaliteten har förändrats högst avsevärt. Punktvís kan störningarna ha varit avsevärda, med lastbilar utan god förbränning och efterbehandling av avgaser. Generellt bör dock inte heller luftkvaliteten ha varit något stort problem.

VÄRDEROSOR FÖR ATT ILLUSTRERA DEN OVANSTÅENDE BESKRIVNINGEN

Värderosorna nedan visar bedömningen av trafiksystemet och dess påverkan på stadsbyggnadskvaliteterna. Omdömena är goda, samhället har ännu inte invaderats av bilen.



- 5 God kvalitet och kreativt mervärde
- 4 God kvalitet
- 3 Acceptabel kvalitet
- 2 Ej acceptabel kvalitet
- 1 Ej redovisat lösning

3.2 BILTRAFIKEN BLIR EN BARRIÄR I SAMHÄLLET, TIDSPERIOD 1960 - 1983

ALLMÄNT

Rättvik förändras under denna period. En järnväg läggs ner, biltrafiken ökar, alternativa sträckningar för en avlastande väg diskuteras och kommunen börjar frilägga mark till den nya vägen. Perioden kännetecknas av ett samtal om hur den starka samhällsomvandlingen med ökad köpkraft, kraftig expansion av bilismen och en tillbakagång för järnväg, ska hanteras. Inga svar är givna, hela samhället står inför en förändring som inte har sin motsvarighet i ett tidigare skeende. Ny kunskap och förståelse behövs för att hantera situationen. Insikten om att en förändring inom ett till synes avgränsat område har återverkningar inom flera andra områden är inte allmänt känd. Effekterna av förändringarna är inte heller allmän kunskap.

GÅENDE

De gående har ännu inte fått några förbättringar som ger dem ett bättre trafiksystem. De trängs således tillbaka av biltrafiken. Som gående får man stå och vänta på att en tillräckligt stor lucka ska uppstå i trafikströmmen så att passage kan ske. Biltrafiken har blivit en barriär.

CYKEL

Cykeltrafiken har inte heller den fått några förbättrade villkor. Den får också känna av ökad konkurrens och konflikt med biltrafiken. Cykeltrafiken minskar under perioden.

BUSS

Busstrafiken löper genom samhället och ned till järnvägs- och busstationen. Tillgängligheten till busstationen minskar under perioden, att gå till busstationen innebär att biltrafiken på väg 70 måste korsas.

BIL

Biltrafiken till Rättvik har lätt att nå sina mål. Alla vägar bär till centrala Rättvik. För passage av Rättvik kan det emellertid vara krångligare. Genom centrala Rättvik måste biltrafiken bromsa sin framfart då annan biltrafik ska passera gatukorsningarna.

GODS

Godsflödena har ökat. Villkoren är likartade sedan föregående period, men konflikter uppstår då gods ska hanteras kring affärer utmed Storgatan.

GENOMFART

Genomfartstrafiken ökar i takt med att biltrafiken ökar. Korsningar, affärgata (Storgatan) och de oskyddade trafikanterna utgör inslag som begränsar genomfartstrafikens framkomlighet.

SÄSONG

Det ökande välståndet ger ökande trafik kring sommar- och vintersäsong. Konflikter uppstår vid passage av centrala delar av Rättvik.

TILLGÄNGLIGHET

Beskrivningen av resp. trafikslag ovan är i huvudsak de aspekter på tillgängligheten som kan beskrivas med stöd av det underlag som finns tillgängligt.

KARAKTÄR

Ännu har inte trafiksystemet förändrats nämnvärt, men belastningen på trafiksystemet har ökat avsevärt. Biltrafiken får därför en dominerande inverkan på hur Rättvik uppfattas. Genomfarten är dominerad av biltrafikens anspråk och andra anspråk får stå tillbaka. Biltrafiken genom Rättvik mer än fördubblas under perioden.

TRYGGHET

Trafiksystemet är otryggt. Den ökande biltrafikströmmen har skapat en barriär som är otrygg att passera, särskilt för barn, äldre och människor med nedsatta funktioner. Hastigheterna är inte så höga men i lågtrafik finns fortfarande ingen dämpning eller hastighetssäkring.

TRAFIKSÄKERHET

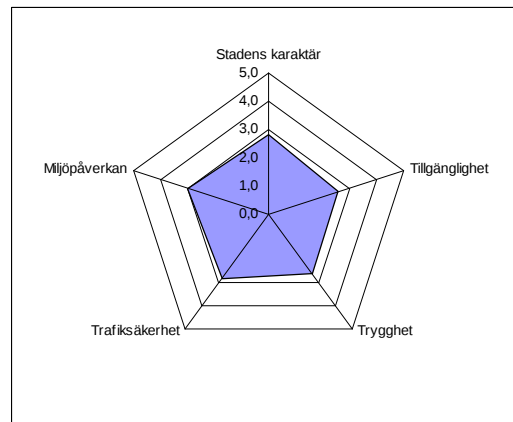
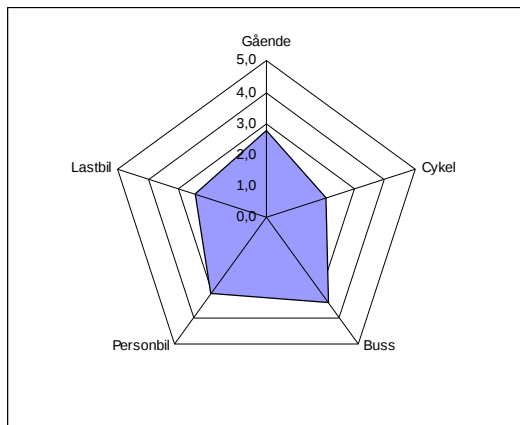
Trafiksäkerheten försämras till följd av den ökade exponeringen. Fler människor skadas. Under denna period räknar man också egendomsskador med samma intresse som personskador. Även egendomsskadorna ökar och blir de som till antalet blir tydligast.

MILJÖPÅVERKAN

Buller och luftkvalitet påverkas av de ökande trafikströmmarna. Bullernivån i närliggande fastigheter bör ha överskridit de riktvärden som används idag. Luftkvaliteten kanske inte överstiger aktuella gränsvärden, men den borde sommartid ha uppfattas som påtagligt påverkad.

VÄRDEROSOR FÖR ATT ILLUSTRERA DEN OVANSTÅENDE BESKRIVNINGEN

Värderosorna visar påtagliga försämringar jämfört med föregående period. Den ökande biltrafiken i trafiksystemet reducerar kvaliteten i de flesta avseenden.



- 5 God kvalitet och kreativt mervärde
- 4 God kvalitet
- 3 Acceptabel kvalitet
- 2 Ej acceptabel kvalitet
- 1 Ej redovisat lösning

3.3 VÄG 70 BLIR EN BARRIÄR MELLAN SAMHÄLLET OCH MÅLPUNKTER VÄSTER OM VÄGEN, TIDSPERIOD 1984 - 1995

ALLMÄNT

Ny väg 70 byggs mellan centrum och järnvägen. Några av orsakerna till att det görs är bl.a. de problem som lyfts fram i föregående periods beskrivning. Kunskapen och erfarenheten av att genomföra projekt av denna typ är begränsad. Många av de problem som ska lösas blir lösta, men insikten om att nya skapas är inte så stor.

Väg 70 bildar tillsammans med järnvägen och de ytor som ligger närmast ett stort trafikrum, med dimensioner som är avvikande mot vad man i Rättvik är van vid. Trafikrummet skärmar av samhället från järnvägsstation, busstation, Långbryggan etc. Vägen har skapat sitt eget utrymme avskilt från samhället.

Samtidigt om vägen byggs ut tas initiativ till att utveckla trafiksystemet i Rättvik. Insikten om att frågan måste hanteras är stark. Frågan är mångfacetterad och tas upp på ett brett och öppet sätt.

GÅENDE

De gåendes villkor i centrala Rättvik förbättras. Biltrafikbarriären reduceras men kvalitetsbristerna med avsaknad av hastighetssäkring består.

För gående till västra sidan av väg 70 är villkoren annorlunda. Signalregleringarna ger färre men allvarigare olyckor. Antalet punkter där passage kan ske är reducerade. De boende protesterar mot låg tillgänglighet till bland annat Långbryggan.

CYKEL

Cykeltrafiken är måttlig, dess villkor i stort oförändrade i centrala Rättvik. Viss utbyggnad av cykelstråk vid/under väg 70 sker.

BUSS

Järnvägs- och busstationens läge består, kopplingen till samhället uppfattas inte som acceptabel av Rättviksborna.

BIL

Biltrafiken har fått en avsevärd kvalitetsförbättring, såväl i centrala Rättvik som vid infart till och passage av Rättvik. Ny väg 70 ger bilisterna stora kvalitetsförbättringar.

GODS

Godsmängderna ökar och andelen tung trafik ökar. Den nya landsvägen ger även denna trafik ökad tillgänglighet.

SÄSONG

Nu har säsongstrafiken vuxit ytterligare i omfattning. "Lådrallyt" till fjällen är en realitet. Trafikströmmen passerar förbi Rättvik utan att påverka samhället i särskilt hög grad. Tillgängligheten för denna grupp har förbättrats.

Sommartid är Rättvik målpunkt för traditionell turisttrafik och från närområdet.

TILLGÄNGLIGHET

Beskrivningen av resp. trafikslag ovan är i huvudsak de aspekter på tillgängligheten som kan beskrivas med stöd av det underlag som finns tillgängligt.

KARAKTÄR

Karaktären på genomfartsleden då trafikanter närmar sig eller passerar Rättvik har förändrats. Samhället har blivit ett område intill en dominerande väg.

TRYGGHET

I centrala Rättvik upplevs tryggheten som större än tidigare. Trafikbarriären är till stor del borta. För att passera väg 70 finns det två trafiksignaler till hjälp. Dessa ger trygghet. Gångpassagerna uppfattas som trygga.

TRAFIKSÄKERHET

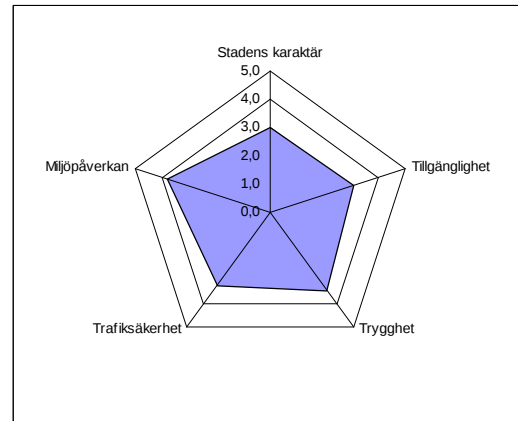
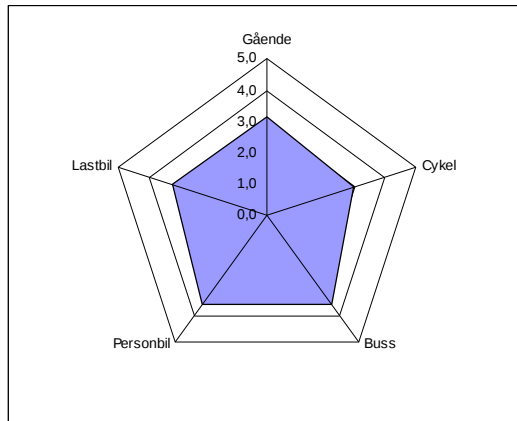
I centrala Rättvik förbättras trafiksäkerheten då antalet konflikter mellan oskyddade trafikanter och biltrafik minskar. Centrala Rättvik saknar hastighetssäkring. För passage av väg 70 ger trafiksignalerna färre men allvarigare olyckor.

MILJÖPÅVERKAN

Buller och luftkvaliteten förbättras i centrala Rättvik. Såväl genomfartstrafiken som en stor del av trafiken förs ut på den nya väg 70.

VÄRDEROSOR FÖR ATT ILLUSTRERA DEN OVANSTÅENDE BESKRIVNINGEN

Värderosorna nedan visar kvalitetsförbättringar för biltrafikens tillgänglighet och för miljöpåverkan. Övriga förändringar kan slå åt två håll, en förbättring centralt och en försämring perifert. Detta gäller exempelvis för gående.



- 5 God kvalitet och kreativt mervärde
- 4 God kvalitet
- 3 Acceptabel kvalitet
- 2 Ej acceptabel kvalitet
- 1 Ej redovisat lösning

3.4 ETT BALANSERAT TRAFIKSYSTEM LÄKER SAMMAN SAMHÄLLET, FRÅN ÅR 1995 OCH FRAMÅT

ALLMÄNT

Reaktionerna på den nya barriären, väg 70, lät inte vänta på sig. Det togs flera initiativ för att åstadkomma en förändring. Det behövdes en hel del sammanlöpande skeenden för att en förändring skulle komma till stånd. Bakom varje förändring finns alltid en mänsklig aktivitet. Dessa namnges inte i denna analys, enbart sakförhållanden. Dock förtjänas att påpeka att utan mänskliga initiativ och engagemang kommer få förändringar till stånd. Rättvik är ett påtagligt exempel på det.

Vackert Rättvik blev ett varumärke som står för en väl sammanfogad, avvägd och balanserad lösning där alla intressen lyfts fram och där särintressena har hanterats på ett balanserat sätt.

GÅENDE

Gåendes villkor har förbättrats. Cirkulationsplasterna ger hastighetssäkring såväl på väg 70 som på anslutande gator. Hastighetssäkring och måttliga flöden ger rimliga barriärer att hantera. I en stor del av samhället har ett 30 km/tim-område införts, dock är detta ännu ej hastighetssäkrat.

CYKEL

Cykeltrafiken har fått egna utrymmen utmed väg 70. I centrala Rättvik är trafiksituationen förbättrad genom cirkulationsplatsernas hastighetssäkring

BUSS

Bussterminalen är ombyggd, vägen till terminalen är förbättrad.

BIL

Biltrafiken får ta det lite lugnare genom Rättvik, inte formellt men reellt, då cirkulationsplatserna dämpar farten. Väntetiderna i korsningarna har reducerats. Vänstersvängarna har blivit enklare.

GODS

För godstransporterna har centrala Rättvik förbättrats, lastning och lossning till Storgatans butiker har fått en bättre lösning.

GENOMFART

Genomfarten på väg 70 innebär en acceptabel sidorörelse även för tunga ekipage.

SÄSONG

"Lådrallyt" har fortsatt men ger mindre problem för Rättviksborna. Cirkulationsplatserna ger luckor i biltrafiken som räcker till för att alla trafikslag ska kunna passera korsningarna på ett bekvämt sätt. Sommartid har iordningsställda parkeringsplatser och attraktiv gågata i centrum lockat till sig nya besökare.

TILLGÄNGLIGHET

Beskrivningen av resp. trafikslag ovan är i huvudsak de aspekter på tillgängligheten som kan beskrivas med stöd av det underlag som finns tillgängligt.

KARAKTÄR

Genomfarten har ändrat karaktär. Från att ha varit en plats för trafik har den omformats till att bli en del av samhällets rum. Formen och proportionerna associerar till samhällsbyggande i hög grad och till vägbyggande i mindre grad. Vägen har blivit en del av samhället igen. För den som närmar sig, kör in i och passerar Rättvik är samhället uppenbart närvarande. Viktiga kopplingar i samhället lyfts fram och syns.

TRYGGHET

Trafiksignalerna gav en trygghet som inte helt motsvaras av den trygghet som cirkulationsplatserna ger. Tryggheten är dock acceptabel.

TRAFIKSÄKERHET

Trafiksäkerheten har förbättrats. På väg 70 är den nära god, i centrala Rättvik kan den lätt bli det med hjälp av hastighetssäkring.

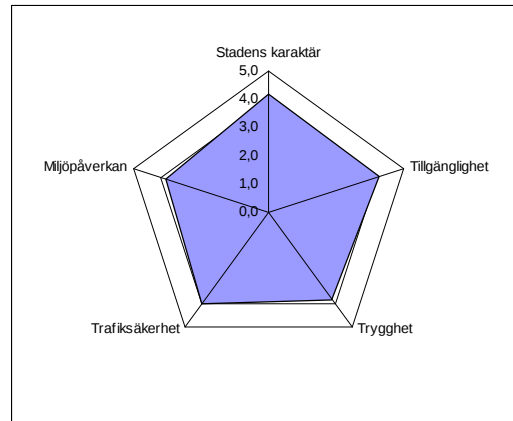
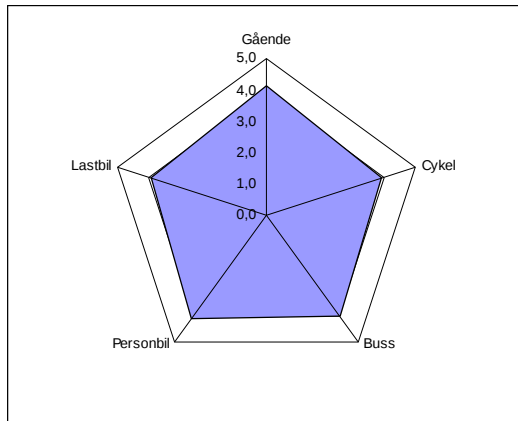
MILJÖPÅVERKAN

Bullernivåer och luftkvalitet från 1995 och framåt motsvarar ungefär situationen under föregående tidsperiod.

VÄRDEROSOR FÖR ATT ILLUSTRERA DEN OVANSTÅENDE BESKRIVNINGEN

Värderosorna ger en bild av en väl balanserad lösning som är tillbaka på kvalitetsnivåer som Rättvik hade innan samhället invaderades av bilismen.

Värderosorna ger en bild av en trafiklösning som lever upp till de mål som sattes om en väl balanserad och avvägd lösning.



- 5 God kvalitet och kreativt mervärde
- 4 God kvalitet
- 3 Acceptabel kvalitet
- 2 Ej acceptabel kvalitet
- 1 Ej redovisat lösning

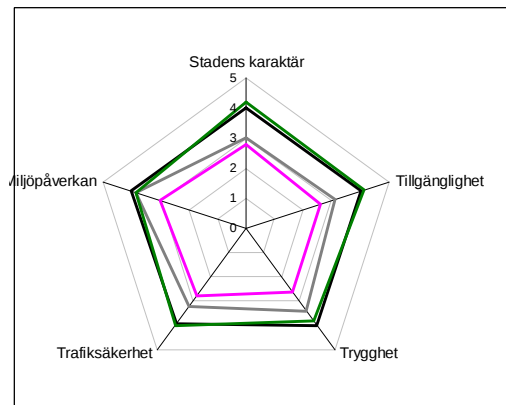
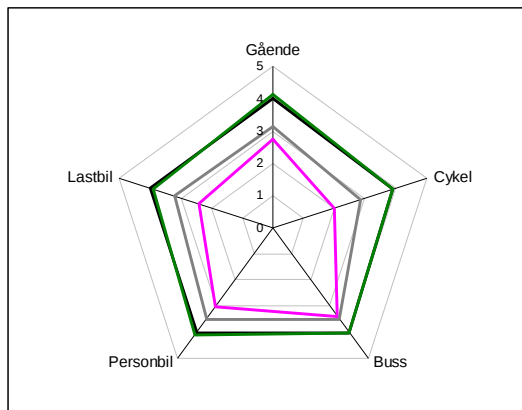
4. ETT BALANSERAT TRAFIKSYSTEM

Trafiken påverkar samhället. Trafiken ger samhället en del av dess tillgänglighet. Tillgängligheten är dock inte den enda kvalitet som påverkas av hur trafiksystemet utformas och används. Ett väl balanserat trafiksystem uppstår i balans mellan efterfrågan på transporter, utformning av trafiksystemet och infogning av trafiksystemet i sitt sammanhang. När någon av förutsättningarna förändras rubbas balansen. Ett trafiksystem i obalans med sitt sammanhang ger oacceptabla effekter. Exemplet Vackert Rättvik ger en illustration i fyra steg där trafiksystemet inledningsvis befinner sig i balans med sina förutsättningar för att sedan överbelastas med biltrafik och vidare förändras i sin utformning men utan att finna en ny balans. Slutligen blir Vackert Rättvik den balanserade lösning som i huvudsak löser upp de obalanser som kraftigt ökad trafikbelastning och suboptimerad trafiklösning gett.

Vägen från situationen där trafiksystemet överbelastats av biltrafik och fram till den balanserade lösningen Vackert Rättvik kantas av kunskapsuppbyggnad. Insikten om att samhällsbyggandet ska vara långsiktigt och väl avvägt är dels en ständig kamp mellan kortsiktiga, opportuna intressen och långsiktiga, kunskapsbaserade krafter. Kunskapen om den gemensamma långsiktiga nyttan är en evigt återkommande aha-upplevelse.

Nedan finns en sammanställning av kvalitetsbedömningen av de fyra olika stadier som trafiksystemet i Rättvik genomgått. Stadierna har troligen stora likheter med de stadier som de flesta orters trafiksystem går igenom. Skillnaden är att Vackert Rättvik är ett balanserat tillstånd. Ett tillstånd som få samhällen lyckats åstadkomma. Balansen är dock inte evig. En ständig följsamhet mot förändrade förutsättningar behövs. Vad händer i nästa steg?

Värderosor för att illustrera den ovanstående beskrivningen



- Ej överbelastat trafiksystem, exemplifierat med år 1950
- Biltrafiken blir en barriär i samhället, tidsperiod 1960 - 1983
- Väg 70 blir en barriär mellan samhället och målpunkter väster om vägen, tidsperiod 1984 - 1995
- Ett balanserat trafiksystem