



Att smälta samman tätort och trafik

Projekt Vackert Rättvik – fem fristående utvärderingar i sammanfattning

Innehåll

Erfarenheter värda att sprida	5
Enkätundersökning (Evidens)	
Det blev vackrare och säkrare för alla	6
Trast-analys (Sweco)	
Trafiklösning före sin tid	9
Energi och belysning (Ejhed arkitekter, Sweco Energuide)	
Genomtänkt ljus spar också energi	11
Samordnad process (Sweco)	
Samordnad process spar tid och pengar	13
Projektets formgivningskompetens (Gillark)	
Estetisk kompetens sätter spår i projekt	15

Titel: Att smälta samman tätort och trafik

Publikation 2009:149

Utgivningsdatum: 2009-12

Utgivare: Vägverket

Kontaktperson: Inga-Maj Eriksson

Projekt Vackert Rättvik är ett forsknings- och utvecklingsarbete som bedrivits i samarbete mellan Vägverkets huvudkontor, Vägverket Region Mitt, Rättviks kommun och Banverket Mellersta Regionen.

Utvärderingen har skett i samråd mellan parterna och letts av Johnny Hedman, Sweco.

Sammanfattning: Karin Wennermark, journalisterna.com

Foto: Ulf Palm, Johnny Hedman, Lars-Eric Boberg, Rättviks kommun, Hans Gillgren

Förord

Vackert Rättvik har blivit ett begrepp, ungefär som Glada Hudik. Det blev klart för mig när jag inför projektets avslutande seminarium nämnde för kolleger i verket att jag skulle dit – och från samtliga fick den spontana reaktionen: Jaha – till Vackert Rättvik!

Bara det visar på betydelsen av den process som pågått från 1994 fram till nu. Mina egna minnen av att färdas genom Rättvik är dels från den ursprungliga genomfarten, där man passerade mellan affärerna på Storgatan, dels från den första resan på den nya riksvägen som stod klar 1983. Jag minns att jag reagerade på att det var fult. Jag tänkte inte då på att det var en barriär mellan samhället och Siljan, utan det tydliga för mig var att man färdades på affärsstråkets baksida. Lastbryggor, sopcontainerar och skräpiga parkeringar kantade vägen.

Nu kan jag känna stolthet när jag åker genom Rättvik. Projektet innehåller så mycket av det som nu blivit självklart, men då var helt nytt och oprövat. Det gäller inte bara en vackrare genomfart – utan också ett samhälle där järnväg, väg och allmänna platser bildar en sammanhållen helhet. Man kan med fog påstå att Vackert Rättvik är en viktig pusselbit i Vägverkets utveckling från vägbyggare till samhällsbyggare. Vi har fått ett i praktiken genomfört samhällsbyggnadsprojekt i verklig mening – långt innan Vägverket började tala i de termerna.

De föredrag och redovisningar som presenterades under slutseminariet gav upphov till nya frågor – och en starkt insikt om att Vackert Rättvik fortfarande har mycket att ge; inte minst som kunskaps- och erfarenhetsbank för andra liknande samarbetsprojekt.

Beslutet blev att utvärdera några särskilt intressanta delaspekter – och den här rapporten sammanfattar de utvärderingarna. Min förhoppning är att en del frågetecken rätats ut, och att du som läsare får en bättre grund att stå på när du – helst på ort och ställe – analyserar platsen och resultaten i Rättvik.

Håkan Wennerström
direktör Vägverket



Utsikten över Siljan är magnifik när man kommer ned mot Rättvik på riksväg 80 söderifrån.



Före ombyggnaden var riksvägen genom Rättvik ful, skräpig och svår att forcera för oskyddade trafikanter.



Rättviks centrum i dag: Rondeller har ersatt trafikljusen och hela genomfarten har blivit mer överskådlig, säkrare samt mer tillgänglig för alla trafikslag.

Erfarenheter värda att sprida

Projekt Vackert Rättvik pågick i mer än tio år. Det inleddes med ett arbetsseminarium i juni 1994, och den sista fysiska etappen slutfördes hösten 2005. Under den tiden har Rättviks centrum och genomfart fått en rejäl ansiktslyftning, ett vackert torg och en återupprättad förbindelse med Långbryggan och Siljan.

Men Vackert Rättvik har också varit ett FoU-projekt, vilket betyder att det inom sig innehåller experiment och nytänkande. Det handlar till exempel om nya sätt att arbeta med belysning och växtlighet, men också om själva processen som var ett långtgående samarbete mellan Vägverket, Banverket och Rättviks kommun. I de sista etapperna hade samarbetet kommit så långt att även den formella planprocessen till stora delar kunde hanteras gemensamt.

En förebild att inspireras av

Initiativet till projektet kom från Vägverkets huvudkontor, och avsikten var att skapa en genomfart som kunde bli en förebild både vad gäller utformning och arbetssätt.

Målet med förändringarna i Rättvik formulerades i fyra punkter:

- 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.

Det finns naturligtvis mycket att berätta om ett så omfattande – och alls inte problemfritt – projekt. Det gör projektledaren Bobo Hjort i sin slutrapport **Vackert Rättvik. Rapport från ett utvecklingsprojekt** (VV publ 2007:56). Det görs också – mer översiktligt – i dokumentationen **Vackert, Rättvik!** från avslutningsseminariet i juni 2007, där deltagarna summerar sina erfarenheter.

Små delar av helheten

Vid det avslutande seminariet framfördes önskemål om att vissa delar av projektet skulle utvärderas särskilt, eftersom deltagarna bedömde att där kunde finnas mer att hämta som kan underlätta kommande samarbeten kring infrastruktur och samhällsbyggnad. Inte minst var man nyfiken på i vilken mån lagstiftningen tillåter att modellen med en gemensam planprocess – som gett så stora vinster i Projekt Vackert Rättvik – kan förfinas och utvecklas ytterligare.

Befolkningens betyg på genomfarten, eventuella energivinster med belysningen, trafiklösningen ur ett Trast-perspektiv och arkitektkompetensens betydelse för slutresultatet var andra områden som man ville ha ytterligare belysta.

Resultatet blev fem fristående utvärderingar av dessa delaspekter av Projekt Vackert Rättvik. I den här skriften är de kraftigt förkortade och sammanfattade. De fullständiga utvärderingsrapporterna kan hämtas från projektets hemsida www.vackertrattvik.nu. Där finns också ytterligare material om projektets tillblivelse, arbete och resultat.

Det blev vackrare och säkrare för alla

Enkät bland rättviksbor om nya genomfarten
Utvärdering: Roger Bernow, Evidens

Tre fjärdedelar, 76 procent, av rättviksborna ger den nya genomfarten toppbetyg. Innan den byggdes om var det bara 18 procent som gav betyget 4 eller 5 på en femgradig skala.

De positiva omdömena gäller både estetisk utformning, trafik-säkerhet och framkomlighet – och omfattas av såväl bilister som cyklister och gångtrafikanter.

1997, innan arbetena startat, gjordes en enkätundersökning bland både rättviksbor och besökande turister. De fick svara på frågor om skönhet, trafiksäkerhet och tillgänglighet på och kring riksvägsge-nomfarten. Det innebär att man har ett jämförelsematerial att väga slutresultatet mot. Visserligen var svarsfrekvensen i den första un-dersökningen besvärande låg (45 procent) – men stabiliteten i svaren, om man jämför olika befolkningsgrupper, tyder på att resultatet inte skulle blivit påtagligt annorlunda med en högre svarsfrekvens. Det är också mycket stora skillnader mellan svaren 1997 och 2008, vilket ger ännu ett skäl att våga lita på resultatet.

Samma frågor, mer positiva svar

Jämförelsen är gjord mellan svar på frågor som formuleras identiskt lika i båda undersökningarna. Samma mönster går igenom överallt: Rättviksbornas värdering av miljön på och kring riksvägen är avse-värt mer positiv 2008 än 1997. Det gäller både helheten och enskilda detaljer.

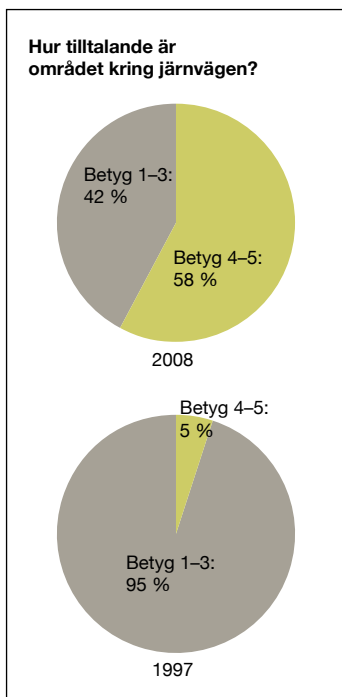
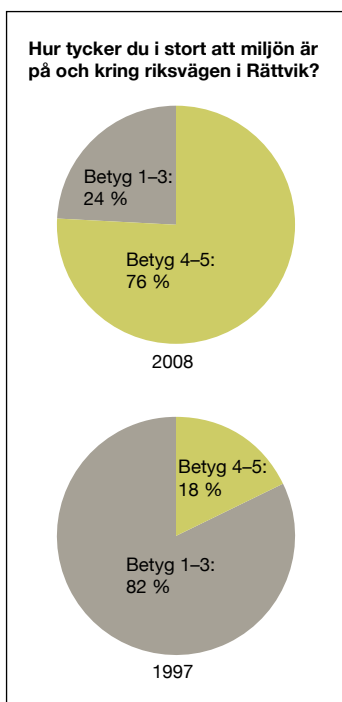
Medelbetygen har höjts kraftigt. Ett ännu tydligare tecken på uppskattning är att andelen svarande som gett betyget 4 eller 5 ofta mångdubblats. På frågan "Hur tilltalande tycker du att området kring riksvägen genom Rättvik är?" gav 8 procent något av de två högsta betygen 1997, medan 66 procent – åtta gånger fler – ger 4 eller 5 i betyg 2008.

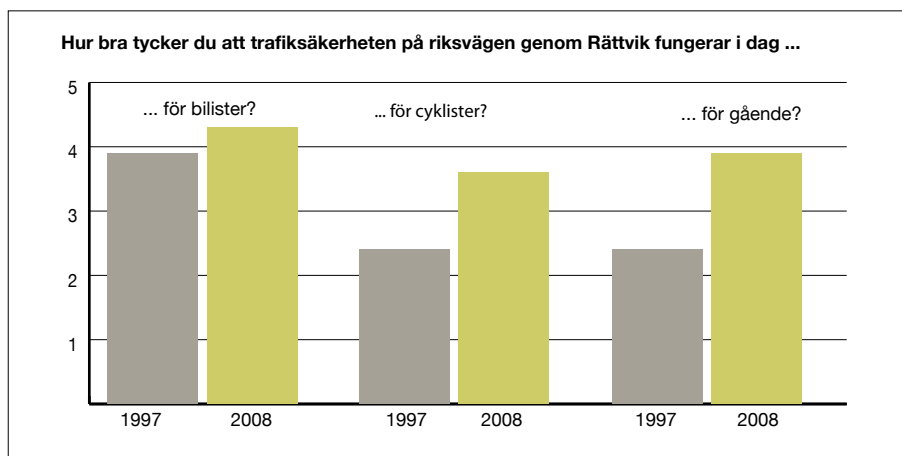
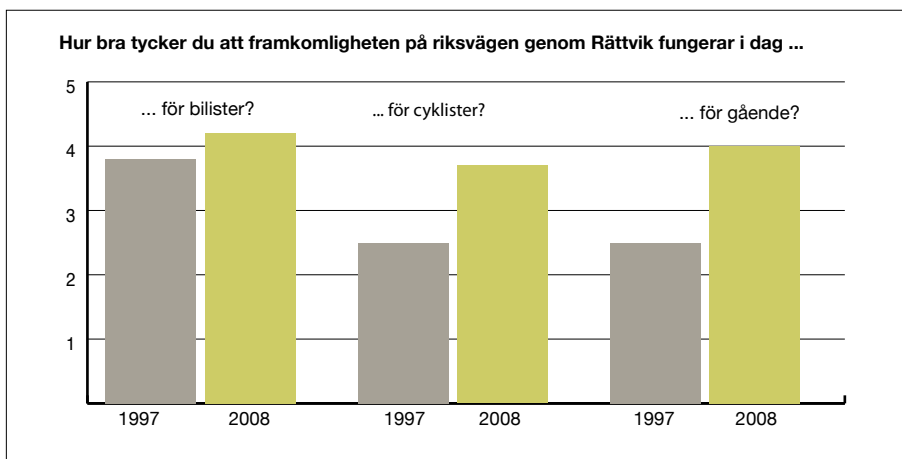
Största lyftet kring järnvägen

Största lyftet bland enskildheterna tycks området kring järnvägen och busstationen ha fått. Där var det 5 respektive 8 procent som gav bety-get 4 eller 5 i enkäten 1997, mot cirka 60 procent som gav något av de högsta betygen 2008.

Här avspeglas troligen rättviksbornas uppskattning över att man, inom projektets ram, flyttat plankorsningen över järnvägen till sitt ursprungliga läge i Långbryggans förlängning. Den avstängda – men naturliga – passagen över järnvägen har genom hela projektet stått överst på listan över problem som rättviksborna velat ha lösta.

Strandområdet och Långbryggan har också uppvärderats, om än inte lika kraftigt eftersom de fick relativt höga betyg redan 1997. Även





Medelbetygen för tillgänglighet och trafiksäkerhet har ökat för alla tre trafikslagen.

Torget, Storgatan och parken vid Enån uppskattas nu mer än tidigare.

När det gäller infarterna till samhället är det nu liksom tidigare riksvägens södra infart som får högst betyg. Men både den södra och den norra infarten upplevs betydligt mer tilltalande 2008 än 1997.

Säkrare och mer tillgängligt

Syftet med Projekt Vackert Rättvik var både att skapa mer tilltalande miljöer och att skapa större säkerhet och bättre framkomlighet för alla trafikantgrupper; bilister, cyklister och gående. Det verkar också ha lyckats.

Allra tydligast är förbättringen för de oskyddade trafikanterna. 1997 ansåg knappt 20 procent att framkomligheten för gående fungerade väl, 2008 var motsvarande andel 75 procent. För cyklisterna har det också skett en avsevärd förbättring, samtidigt som tillgängligheten för bilister förbättrats något.

Även trafiksäkerheten har ökat på liknande sätt; mest för gående och cyklister, men även för bilister anser de svarande att säkerheten blivit bättre.

Den första enkätundersökningen (Vägverket, publ 1997:82) riktades till 500 slumpmässigt utvalda rättviksbor över 18 år samt 162 turister. 45 procent, eller 298 personer, svarade. 2008 omfattade urvalet 700 slumpmässigt valda rättviksbor äldre än 18 år. Av dem svarade 462, dvs 66 procent, på enkäten.



Kompletterande intervjuer bekräftar bilden

Leif Kratz, samhällsbyggnadschef i Rättvik, får ta emot många studiebesök från andra kommuner. De vill förstås se hur det blev, men också veta hur man gjort för att få loss pengar ur den kommunala budgeten och hur en liten kommun kan hävda sig i samarbetet med bjässar som Vägverket och Banverket.

– Då brukar jag svara att man måste vara öppen och förstå varandras riktlinjer och situation. Förtroendet är viktigt.

Leif uppfattar det som att rättvikarna är stolta över sitt centrum. Själv är han särskilt nöjd med tillgängligheten.

– Det är mycket rullatorer ute och går här. När man ser dem ta sig över riksvägen och ut på Långbryggan utan problem, då känns det som man har lyckats!

Håkan Johansson, köpmannaföreningen, är väldigt nöjd med den nya genomfarten, utom på en punkt: Skyltningen.

– Vi saknar tydliga skyltar som hänvisar in i centrum och talar om vad som finns där. De som passerar har inte en aning om att här finns massor av butiker, restauranger, systembolag och apotek.

Per Mårthans, ordförande i Rättviks turistförening, tycker att det blev väldigt bra.

– Nu får folk en chans att se båthamnen, Långbryggan och stranden. Övergången till Långbryggan blev väldigt bra, och fontänen vid Torget är en pärla!

Per berömmar också planeringen av gång- och cykelvägarna som han tycker "slingrar sig runt på ett intelligent sätt".

– Och tallarna, dem gillar jag! Det har varit mycket debatt om dem, men jag tycker det är vackert. Det **var** ju en tallhed här innan det blev centrum.

Håkan Berg, rörelsehindrad företagare, har framfört en hel del synpunkter till kommunen på till exempel trottoarkanter som skulle behöva sänkas ned.

– Men det är några ställen där man missat. Annars är det mycket som är bra: det har blivit lättare att komma över riksvägen och mer gång- och cykelvägar över huvud taget.

Jonas Ajger, trafikledare och busschaufför på Dalatrafik, är väldigt glad över förändringarna.

– Det fungerar riktigt bra. Det är mycket lättare att komma ut på riksvägen nu när det är rondell, förut var det mycket rött ljus där man fick stå och vänta. Nu flyter trafiken bättre över huvud taget.

Det har blivit bättre för bussresenärerna också, tycker han.

– Nu har de perronger att stå på när de väntar, det är bättre belysning och lättare att se vart bussarna ska. Förut syntes bara bakändan på bussarna när man kom från centrum.

Intervjuerna ovan är gjorda per telefon av Karin Wennemark våren 2009.

Rättviksborna är glada över sitt nya lätt-tillgängliga centrum.



Rättviks samhälle har åter fått direktförbindelse med Långbryggan vid Siljans strand.

En trafiklösning som utvecklar tätorten

**Vackert Rättvik – ett balanserat trafiksystem.
Utvärdering: Roger Johansson och Berny Markung, Sweco Göteborg.**

I dag är TRAST – trafik för en attraktiv stad – en väl känd handbok och ett redskap till stöd för trafikplanering i tätort. Genom att analysera stadens eller ortens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan skapar man underlag för att bygga ett trafiksystem som påverkar samhällets utveckling i positiv riktning.

Men när Projekt Vackert Rättvik startade 1994 hade den metoden ännu inte prövats i någon större utsträckning. Rättvik hade – precis som många andra orter – successivt försökt anpassa genomfarten till ökade trafikströmmar, med resultat att samhället trängts undan av biltrafiken. Väg- och tågtrafik tillsammans bildade en effektiv barriär mellan Rättviks centrum och Siljans strand.

Balansen är återställd

Roger Johansson och Berny Markung går i sin analys – som utgår från Trast-modellen – igenom de fyra stadier av trafiklösningar som Rättvik levtt med sedan 1950-talet. De konstaterar att situationen på 1950-talet, när trafiken gick genom centrum men ännu inte nått så stora volymer, var ganska väl balanserad.

Sedan följde en period när biltrafiken ökade så att den ställde till



Den ovala rondellen löste problemet med flera utfarter från samma sida av riksvägen.



Bussterminalens utformning blev bättre för både förare och passagerare.

problem i samhället. Tillgängligheten försämrades både för bilister och för oskyddade trafikanter. Genomfarten flyttades utanför centrum, parallellt med järnvägen – och resultatet blev den trafikbarriär som utgjorde huvudproblemet när Projekt Vackert Rättvik startade.

Man hade fått bort trafiken från centrum – men också centrum från trafiken, och Siljan från samhället. Konsekvensen blev förföljning, otrygghet och splittring av miljöer.

1994 startar så Projekt Vackert Rättvik. Johansson och Markung konstaterar att om de tre tidigare trafiksystemen man studerat varit barn av sin tid så är den lösning som projektet leder till före sin tid. De bedömer att det nu råder balans mellan samhällets och trafikens behov, men påtalar att den inte är evig. En ständig följsamhet mot förändrade förutsättningar behövs.

En del av samhället

Så här sammanfattar Johansson och Markung sin analys av Projekt Vackert Rättviks trafiklösning:

”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.”



Genomtänkt ljus spar också energi

Ljuset ligger på gång- och cykelbanor, utvalda fasader eller som här den nya fontänen vid Torget. Det skapar en tryggare och vänligare miljö.

Energi och belysning.

Utvärdering: Jan Ejhed, Ejhed arkitekter, samt Sofia Klugman och Oskar Räftegård, Sweco Energuide AB.

Belysningens funktion har varit en central del i Projekt Vackert Rättvik. Den ljusmiljö man skapat har medverkat till att sänka bilar-
nas hastighet, knyta samman centrum med Siljans strand samt skapa en trygg och behaglig atmosfär.

Arbetet har, precis som i hela Projekt Vackert Rättvik, bedrivits ur ett helhetsperspektiv. En och samma konsult har, integrerat med den övriga planeringen, ljussatt hela området; kommunens torg lika väl som Vägverkets riksväg och Banverkets plattformar. Därmed har man kunnat undvika estetiska krockar mellan olika sorters armaturer samt att belysning på närliggande ytor stör eller tar ut varandra.

Energibesparing på köpet

Att spara energi var aldrig något uttalat syfte med belysningsarbetet inom Projekt Vackert Rättvik. Frågan för denna utvärdering är om det ändå – på grund av mer sammanhållen planering – ledde till energibesparingar jämfört med om arbetet bedrivits på vanligt sätt.

Jämförelsen görs mellan den existerande installationen och en kalkylerad installation som utförts enligt de arbetsmodeller och det regelverk som gällde år 2000. I den kalkylerade installationen utgår



Belysningen längs gångvägen ut till Långbryggan är utformad speciellt för projektet.



Även långtidsparkeringen vid järnvägsstationen har fått särskild belysning.



man också från att Banverket, Vägverket och kommunen ljussatt sina respektive delar efter den standard som rådde då belysningen projekterades.

Jämförelsen visar att den totala energibesparingen med anledning av Projekt Vackert Rättvik uppgick till cirka 24 MWh/år. Antaget ett elpris på 70 öre kWh motsvarar det en kostnadsbesparing på 17 000 kr per år, där den största delen kommer Vägverket till del. Merparten av besparingen görs efter riksvägen, där energibehovet för belysning av den 2,4 km långa vägsträckan genom Rättvik minskades med 38 procent i jämförelse med normal projektering.

Mer ljus bredvid vägen

Den minskade energiåtgången på riksvägen hänger samman med att man valt att belysa gång- och cykelvägar, övergångsställen samt utvalda husfasader längs vägen snarare än själva körbanan. Ljussättningen medverkar dessutom till sänkta hastigheter och en lugnare trafikrytm över huvud taget.

Sammantaget har säkerheten för cyklister och gångtrafikanter ökat samtidigt som kontakten mellan centrum och Siljan stärkts. Helhetstänkandet har också lett till en minskning av antalet ljuspunkter och därmed energiförbrukningen.



Samordnad process spar tid och pengar

Vackert Rättvik – samordnad process. Att utveckla samarbetsformer vid infrastrukturplanering i stadsmiljö. Utvärdering: Yvonne Seger, Sweco.

Samarbetet i Projekt Vackert Rättvik utvecklades i etapp 3 till att gälla även den formella planprocessen. Handlingar upprättades, ställdes ut och lämnades in gemensamt av de tre parterna, vilket sparade både tid och pengar.

Tillvägagångssättet är möjligt att använda även i andra projekt, förutsatt att parterna är överens och att ingen ny mark tas i anspråk.

Grunden till den smidiga hanteringen lades i en gemensam avsiktsförklaring, vilken följdes av ett gestaltungsprogram som parterna ställde sig bakom. Redan tidigt i processen höll representanter för kommunen, Vägverket och Banverket gemensamma informationsmöten med rättviksborna, men det var först i etapp 3 som även den formella planprocessen kunde hanteras gemensamt.

Gemensam programhandling

Etapp 3 innehöll bland annat en ny plankorsning över järnvägen och många andra för projektet och rättviksborna viktiga förändringar. Den stora tidsvinsten gjordes när kommunen valde att inte göra en fördjupad översiktsplan. I stället lämnade man, tillsammans med Banverket och Vägverket, in en gemensam programhandling som innehöll kommunens program för detaljplan, förstudie väg och förstudie järnväg. Dessutom en gemensam miljöbedömning, kallad förstudie MKB.

Kommunen har rätt att välja mellan att göra en fördjupad översiktsplan eller att gå direkt på detaljplaneprogram. Länsstyrelsen kan ha synpunkter på valet, men det är kommunen som avgör. I det här fallet fanns inga riksintressen att ta hänsyn till och arbetet var dessutom väl förankrat både hos länsstyrelsen och hos parterna.

Ett års tidsvinst

Kommunens val av planinstrument påskyndade i sig processen med ett halvt till ett år, bedömer Yvonne Seger. Dessutom innebar den samordnade handläggningen att planerna kunde ställas ut och samrådsmöten hållas gemensamt, vilket gjorde det lättare både för berörda myndigheter och för allmänheten att bilda sig en uppfattning om projektet och få svar på frågor.

Den fortsatta planprocessen i etapp 3 bestod av en ny detaljplan för kommunen samt arbetsplan för vägen. Dessa handlingar togs fram separat, men samordnades delvis sinsemellan. Bland annat kunde samrådsförfarandet för cirkulationsplatser förenklas eftersom förändringen redan reglerats i den nya detaljplanen. Det bedömdes inte som nödvändigt att ta fram en ny järnvägsplan eftersom ingen ny mark togs i anspråk för bygget. (De förändringar som gjordes reglerades i efterhand genom markbyte med kommunen.)



Med tiden utvecklades samarbetet så att parterna till och med hanterade den formella planprocessen gemensamt.

Mycket är möjligt inom lagens ram

Eftersom alla inblandade upplevt den samordnade planprocessen som en stor förbättring jämfört med traditionell, parallell hantering av formaliteterna uppstår frågan om metoden kan användas i andra projekt och vilka formella hinder som eventuellt finns för detta.



Yvonne Seger konstaterar att om förändringar på ett vägområde är förutsatta i och stämmer överens med kommunens detaljplan, behöver arbetsplanen för väg inte ställas ut. Motsvarande lättnad finns ännu inte för järnvägsplan.

Den stora förenklingen – och vinsten – har dock inte med formalia att göra. Den består i att parterna på ett tidigt stadium kommit överens om innehåll och utformning, upprättar sina planer och program i samråd och möter allmänhet och myndigheter gemensamt. Då kan mycket av arbetet samordnas och stora vinster göras.



Vägporten under järnvägen fick en nättare utformning än de som Banverket annars brukar bygga.

Formell planprocess i projekt Vackert Rättvik, etapp 3		
PLAN- OCH BYGGLAG	VÄGLAG	JÄRNVÄGSLAG
Program för detaljplan + Förstudie för väg + Förstudie för järnväg samt gemensam "Förstudie MKB"		
Projekt Vackert Rättvik, etapp 3, Ombyggnad av stationsområdet, rv 70 cirkulationsplatser, nytt läge för Pilgatan med vägport under järnvägen, plankorsning i Långbryggans förlängning, beslutshandl 2002-06-06		
Detaljplan för Projekt Vackert Rättvik, etapp 3 laga kraft 2003-01-08		
	LST beslut 2002-05-24 ej betydande miljöpåverkan.	LST beslut 2002-05-24 ej betydande miljöpåverkan.
	MKB för arbetsplan godkänns av lst 2002-11-06	MKB godkänns av lst 2002-11-06
	Enkel arbetsplan	(ingen järnvägsplan)

-  Samordnad planhandling
-  Delvis samordnad planhandling



Den ovala rondellen kom till efter ett arkitektseminarium inom Projekt Vackert Rättvik.

Estetisk kompetens sätter spår i projekt

Hur har projektets formgivningskompetens påverkat resultatet?
Utvärdering: Hans Gillgren, Gillark

Projekt Vackert Rättvik var speciellt på många sätt. Bland annat deltog ovanligt många personer med formgivningskompetens i projektet, både som konsulter och i ledningen. Frågan är hur stor betydelse det hade för slutresultatet.

Arkitekt Hans Gillgren har jämfört Projekt Vackert Rättvik med tre andra liknande projekt som utfördes under samma tidsperiod, och kommer fram till att formgivningskompetens – särskilt om den också finns i projektledningen – har stor betydelse för den arkitektoniska kvaliteten. En annan viktig faktor är ambitionen och förmågan att ta ansvar för helheten i ett projekt med många delar och flera huvudmän.

Banverksprojekt

De tre projekt som jämförts med Rättvik är Holmsveden i Söderhamns kommun, Storvreta i Uppsala kommun och Kolbäck i Hallstahammars kommun. Samtliga är huvudsakligen Banverksprojekt, som initierats för att man behövt bygga om stationsområdet, men har också innehållit delar som berört Vägverket och respektive kommun.

I Holmsveden anlätades Banverket en landskapsarkitekt för utformningen av stationsområdet. I Storvreta hade markkonsulten en landskapsarkitekt inkopplad i projektet. Ombyggnaden av stationsområdet i Kolbäck handlades upp som funktionsentreprenad, där utformningen utvärderades i samband med anbudsprövningen. Ett råd för estetisk utformning deltog i utvärderingen.



I Holmsveden saknar Hans Gillgren en samlad idé. Till exempel har belysningsstolparna olika utformning beroende på om de ingår i Banverkets eller Vägverkets del av projektet.

Helhetsgreppet saknas

I **Holmsveden** (färdigt 2002) ser utvärderaren flera goda utformnings-exempel men saknar en samlad idé. Till exempel har belysningsarmaturerna olika utformning beroende på om de ingår i Banverkets projekt eller Vägverkets.

I **Storvreta** (färdigt 1995) ser det inte heller ut som om någon tagit ett helhetsgrepp på utformningen. Tidsplanen var mycket pressad och fokus tycks mest ha legat på bullerfrågorna.

Även i **Kolbäck**, som är det färskaste av projekten (färdigt 2007), brister det i samordning mellan Vägverkets, kommunens och Banverkets delar. Däremot är själva stationsmiljön – som är den dominerande delen i projektet – väl sammanhållen och gestaltad.

Rättvik en vinnare

Projekt Vackert Rättvik vinner jämförelsen med god marginal, och Hans Gillgren listar fem slutsatser han drar av det:

1. Bredare formgivningskompetens ger högre arkitektonisk kvalitet. Rättvik har haft en bredare uppsättning av formgivningskompetens än de övriga exemplen. Det är rimligt att anta att det är förklaringen till en sammantaget högre arkitektonisk kvalitet i resultatet – det gäller till exempel belysning, markarbeten, trafiklösningar och broutformning – skriver Gillgren.

2. Formgivningskompetens i projektledningen ger mer sammanhållen helhet. Rättvik visar en betydligt starkare sammanhållning i utformningen mellan kommunens, Vägverkets och Banverkets områden än i de övriga exemplen. Den rimliga förklaringen är dels det ursprungliga helhetsgreppet som stadsmiljöuppdrag i Rättvik, dels att det fanns formgivningskompetens i projektledningen. Ju starkare samordningen av de olika delarna i miljön är, desto högre blir den samlade arkitektoniska kvaliteten i hela bebyggelsemiljön.

3. Tidpunkten påverkar ambitionsnivån. Det tidigaste jämförelseprojektet, Storvreta, är också det med den lägsta ambitionsnivån vad gäller utformning, såväl av helhet som av ingående delar. Formgivningsfrågorna har fått större betydelse genom åren.



Inte heller i Storvreta ser det ut som om någon tagit helhetsgrepp på utformningen. Tidsplanen var pressad och bullerfrågorna har kommit i första hand.

4. Helhetsansvar kan skapa högre ambitionsnivå. Ett intressant resultat av jämförelsen är att Kolbäck i själva stationsanläggningen har en mer sammanhållen formgivning än de övriga, inklusive Rättvik. En förklaring kan vara att Banverket i Kolbäck var initiativtagare till projektet och att man därigenom känt större ansvar för helhetslösningen än i Rättvik där Banverket bara var en del av projektet.

5. Kommunens ansvarstagande för helhetslösningar är lågt. I alla fyra exemplen, såväl Rättvik som de tre andra, tonar en bild fram av lågt kommunalt engagemang för att ta ansvar för tätortsmiljön i sin helhet i samband med att projekt initieras av Vägverket eller Banverket. I inget av fallen har kommunen tagit på sig en ledande och samlande roll i syfte att skapa en sammanhållen tätortsmiljö, trots att detta är kommunens roll enligt Plan- och bygglagen PBL.

En förklaring kan vara att kommunerna ser den som initierar ett projekt – särskilt om det är ett statligt verk med betydande ekonomiska resurser – som naturligt ansvarig, även för den påverkan projektet har för den egna kommunens tätortslösningar. En annan förklaring kan vara bristande kompetens vad gäller utformning av tätortsmiljöer. Den senare frågan har dock inte studerats i den här utvärderingen.

Rekommendationer

Hans Gillgren avslutar med några rekommendationer för framtida väg- och/eller järnvägsprojekt i tätortsmiljö:

1. Vidareutbilda projektledare i tätortsformgivning.

Projektledarens kunskap och förståelse för tätortsformgivning är avgörande för resultatet. Vidareutbildningen bör även riktas till konsulter som får projektledaruppdrag.

2. Ta in kompetens i stadsmiljöformgivning. Särskild kompetens i stadsmiljöformgivning bör tas in i projektets inledningskede och som löpande expertstöd för projektledaren under projektets gång, och särskilt i samverkan med formgivare i projektets olika delar.


3. Ställ krav på formgivningskompetens hos konsulter. Kraven bör ställas vid anbudsupphandling av konsulter inom mark, brobyggnad, husbyggnad, belysning med mera – och sedan gäller det att



Stationsmiljön i Kolbäck känns väl sammanhållen och gestaltad – till och med bättre än den i Rättvik. Det kan bero på att Banverket var initiativtagare till ombyggnaden i Kolbäck, medan man bara var samarbetspart i Rättvik.

utnyttja denna kompetens genom att konsulterna ges frihet att formge till exempel broar och gångportar.

4. Skapa typbibliotek. Vägverket och Banverket bör utveckla formgivningen av tekniska anordningar, broar, vägportar med mera, förslagsvis genom formgivningstävlingar, för att skapa ett typbibliotek av funktionella, ekonomiska och vackra lösningar som kan vara utgångspunkt och exempel för projektering runt om i landet.



Vägverket
Huvudkontoret
781 87 Borlänge

www.vv.se. vagverket@vv.se.

Telefon: 0771-119 119. Texttelefon: 0243-750 90. Fax: 08-98 30 30.



Vägverket