



Storgatan

Riksväg 70

Kommunalhuset

Första rondellen

Nya torget

Järnvägsstationen

Ny restaurang

Enån

Resecentrum

Ovals rondellen

Torget

Långbryggan

Ny rondell

Campingområde

Ny strandpromenad

Lokstallarna

Ny rondell

Campingområde

Projekt Vackert Rättvik
Banverket, Vägverket
Rättviks kommun





Ny dragning
av Pilgatan
Ny vägport

Ny rondell
Campingområde

Lokstallarna

Ny strandpromenad

Ny rondell

Campingområde

Resecentrum

Ovala
rondellen
Torget
Långtids-
parkering



Utsikten över Siljan vid Söderås på riksväg 70 mot Rättvik.

Vackert Rättvik – ett ovanligt projekt

Det ovanliga med projektet är dess syfte: att utveckla nya samarbetsformer. Uppgiften är att förbättra ett centralt område i Rättvik, något som involverar både Banverket, Vägverket och kommunen. Normalt arbetar de var för sig, och resultatet blir ofta en splittrad miljö. I *Vackert Rättvik* tar man ett gemensamt ansvar för helheten, för den totala miljön. De ofta motstridiga kraven från boende och trafikanter har därför kunnat samsas i ett brett och målmedvetet gestaltningsarbete.

I mitten av 90-talet befann sig Vägverket i en intensiv period av nybyggande. Man hade tidigare angripit genomfartsproblemet med att dels bygga förbifarter, dels bygga om till miljöprioriterade genomfarter. Vägen genom Rättvik var något annat, ett försök att kombinera lokalsamhällets krav på en vacker, säker och trygg trafikmiljö med en riksvägs krav på kapacitet och framkomlighet.

Under den här perioden förändras också målformuleringarna för de två största aktörerna inom transportsektorn; Vägverket och Banverket. Vägverkets insatser ska utformas »så att de harmonierar med omgivningen och uppfyller höga krav på gestaltning«. Banverkets uppdrag »omfattar samband mellan samhällsstruktur och järnvägssystemet, planeringsformer, gestaltungsfrågor och kulturhistoriska aspekter«. Gestaltungsfrågorna får en större betydelse.

Vid denna tidpunkt satsade Vägverkets huvudkontor på ett forsknings- och utvecklingsprojekt (FoU) för att göra en fördömlig miljöupprustning i ett samhälle med en större genomfart vars läge och funktion inte skulle ändras inom överskådlig tid.

Valet föll på Rättvik. Rättvik har ett fantastiskt läge vid Siljan, en fin strand och vacker natur inom räckhåll, men skiljs från Siljan av riksväg 70 och den parallella järnvägen. Mycket av skönheten har gått förlorad i tillfälliga lösningar som berövat områdena kring riksväg och järnväg sammanhang och karaktär.

Passagen över spåren, som via järnvägsstationen förband centrum med stranden och den unika Långbryggan från 1895, blockerades på 1980-talet av allt längre tåg. Problemet lösning var en ny krånglig omväg över spåren, vilket förstärkte den barriär som riksväg och järnväg utgjorde mellan samhället och Siljan.

Sammantaget var projektet *Vackert Rättvik* en utmaning för boende, stadsplanerare, arkitekter, trafiktekniker och beteendevetare, för statliga, kommunala och regionala instanser. Alla i någon konstellation medverkande i Rättviks omvandling.

Problemen

I Rättvik fanns samma problem som i många mindre orter som delas av en stor väg med tung och tidvis stark trafik. De ljusreglerade korsningarna fungerade dåligt, med störningar och irritation som följd.

Här fanns dessutom speciella problem: stads- och trafikplanerarna hade inte tagit hänsyn till Rättviks gamla samband och rörelsemönster; affärsgatan hamnade vid sidan av när riksvägen flyttades och den viktiga axel som Långbryggan bildar bröts när planövergången stängdes. Det sistnämnda skapade ett lokalt uppror som yttrade sig i sönderklippta stängsel och ett fortsatt bruk av den gamla passagen med fara för liv och lem.

Det var svårt att orientera sig i samhället, gång- och cykelstråken hängde inte ihop, skyltningen var slumpmässig och otydlig, vägbelysning och övrig ljussättning av låg klass och växtligheten lämnade mycket i övrigt att önska. Samhället var ur balans.

Utfarten mot norr med en otuktad flora av skyltar.





Rättvik är en populär turistort som drar till sig många besökare och dessutom är det många som passerar på väg till andra turistmål. Det ger ett oregelbundet trafikflöde. Vintertid skapar stugbytdagarna i fjällen en intensiv trafik och sommartid genererar campingområdet väster om riksvägen – ett av de större i Sverige – anseelig tvärtrafik till centrum affärer. Under lågsäsong är trafiken däremot måttlig.

Ovan. Den avstängda övergången till Långbryggan användes trots uppenbar risk.

Nedan t.v. Tidigare parkerade många bilen mitt för portalen och gångvägen.

T.h. Vid tät trafik är ljussignaler ett irritationsmoment för både lokal- och genomfartstrafik.

De fyra delmålen

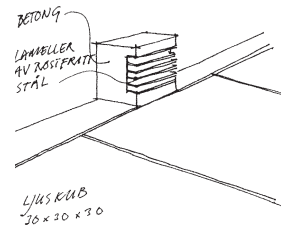
Redan 1995, efter några arbetseminarier, gjordes ett översiktligt program för *Projekt Vackert Rättvik*. Där slogs de övergripande målen fast:

<i>Ett vackert Rättvik</i>	Skönhet för invånare och trafikanter
<i>Ett tydligt Rättvik</i>	Identitet som stannar i minnet
<i>Ett säkert Rättvik</i>	Trygghet för fotgängare, cyklister och bilister
<i>Rättvik vid Siljan</i>	Självklara passager mellan centrum och Siljan

Dessa mål har präglat etapp 1 och 2 och arbetet fortsätter med samma inriktning i etapp 3, som börjar genomföras under 2003.



Projekt Vackert Rättviks tre etapper, etapp 1 och 2 är genomförda och etapp 3 påbörjas under 2003.



Tidig skiss av den nya armaturen för Långbryggan.



Vänster sida. Järnväggsgatan mot Långbryggan före och efter omvandlingen.

T.h. Ett exempel på den omsorgsfulla markbehandlingen, här vid den första rondellen.

Ett vackert Rättvik

Skönhet för invånare och trafikanter är målet. Vägen till skönhet går över ordning och begriplighet; för att uppleva det vackra måste man kunna orientera sig och omfatta helheten.

I Rättviks fall har det varit nödvändigt att rensa i mångfalden och ta bort det ovidkommande. Enskilda favoriter kan få stryka på foten för att helheten ska framträda på ett bättre sätt.

Vackert Rättvik arbetar med att ge Rättvik ett eget grundackord, en stomme för improvisationer. En konsekvent gestaltning med återkommande lösningar och medvetna val av material, form och färg på gångvägar, övergångsställen, gatumöbler, parkeringsplatser. Som trafikant ska man inte behöva tveka om vägen. Markbeläggning, belysning och skyltning ska visa rätt.

Verksamhetsområdet i den norra delen av centrum mellan riksvägen och järnvägen är stökigt och rörigt med bensinmackar och andra trafikintensiva verksamheter. Riksvägen får här en bred kantplantering som ramar in området visuellt.

Campingområdet får sin del av ordningen och begripligheten. Tydliga gränser skapas mellan olika funktioner, stugorna samlas i tydliga zoner och grupperas så att sikten mot Siljan främjas. Strandområdet får en ny promenadväg och restaurang.





Kommunalhuset, Järnvägsstationen och Lokstallarna.

Ett tydligt Rättvik

Det är just mängden av disparata intryck som gör att Rättvik lämnar ett splittrat intryck efter sig. Än så länge. Många förändringar har skett hastigt och stundom ogenomtänkt. När väg 70 drogs om kom bebyggelsen i söder att vända ryggen till besökaren och från norr dominerade bensinmackarna med sina stora skyltar.

Vackert Rättvik har tagit fasta på befintliga karaktärsdrag som kan skapa identitet: tallmon och vackra byggnader.

Det ursprungliga landskapet har inspirerat till den övergripande gestaltningsidén: väg i park, där tallmon med sin relativa genomsiktlighet ska öppna utblickarna mot vattnet igen och ge Rättvik en tydlig karaktär.

Tre karaktärsfulla byggnader lyfts fram; Järnvägsstationen, Kommunhuset och de gamla Lokstallarna. De kommer att bli än mer framträdande när de rustats upp, fått en passande omgivning och ljussättning.

Om järnvägen i Rättviks historia var den ena axeln, så var Långbryggan med sina 628 meter den andra. Vid holmen i bryggans ände lade ångbåtarna till och bryggan stod för bytet av färdmedel och kontakten med orterna runt Siljan.

Nu återställs denna förbindelse och järnvägsstationen bildar navet i ett nytt resecentrum med omstigning mellan – om inte båt – så tåg, buss, bil och cykel. Ordentliga, tydliga hänvisningar och bra parkeringsplatser underlättar användningen.

Det finns ett detaljerat gestaltningsprogram för hur allt detta ska konkretiseras. Det styr de förestående förändringarna i etapp 3 och ska därefter vara en hjälp vid kommande förändringar, till den dag identiteten satt sig i blodomloppet.

Vänster sida. Samma vy före och efter. Kommunhusets flygel har nu fått en rättvisande inramning och det nya torget och fontänen har tillkommit.

T.h. En vy från campingområdet som låter en ana tallmons karaktär.



Ett säkert Rättvik

Trafiksäkerhet går i första hand ut på att separera fotgängare och cyklister från motortrafik där så är möjligt. Om inte, ska de oskyddade trafikanternas villkor prägla trafikmiljön lika mycket som bilisternas. Det handlar om att ge tydliga tecken, antingen det gäller att gå, cykla, köra bil eller tåg.

Tecknen kan vara mycket påtagliga, som de rondeller som byggts och nu planeras i Rättvik, eller mycket subtila, som en skiftning i markbeläggning mellan en cykelbana och en gångbana. Men även subtila medel är effektiva om de är konsekvent genomförda.

I Rättvik har gång- och cykelvägarna nu fått en genomtänkt sträckning. De löper genom samhället på ömse sidor av riksvägen och det är lätt att ta sig till järnvägsstationen, till turistbyrån, till affärer och ner till Siljan. Mellan dem och körbanorna är det ordentliga skiljeremsor. Övergångsställena poängteras med förhöjd eller särskild markbeläggning och tydlig belysning. Tydligheten i utformningen ökar sannolikheten för att de olika trafikanterna observerar och respekterar varandra.



T.v. bussparkeringen. T.h. ovan gång- och cykelbana och nedan övergångsställe. Alla med den karaktäristiska nya armaturen.

Gestaltningen av mötet med samhället har dramatiserats; nu är det tydligt att man anländer till ett samhälle som har något att säga. I de centrala delarna avstår man från vägbelysningen och i stället läggs mer ljus på omgivningarna. Det betyder att bilistens synfält breddas och uppmärksamheten på det som händer vid sidan av körbanan ökar. Tillsammans med rondellerna och de smalare körfälten ger det en mjukare och säkrare trafik.

Järnvägens plattformar rustas upp för att öka säkerheten för tågtrafikanter och tågförare. En kraftig belysning tänds när ett tåg närmar sig och släcks först när tåget har gått.

Pilgatans förlängning får en vägport under järnvägen som förenklar kontakten mellan centrum och Siljan.

Den ovala rondellen tillåter de gamla rörelsemönstren mellan centrum vid Torget och området på andra sidan riksvägen.



Rättvik vid Siljan

När man närmar sig Rättvik på riksväg 70 öppnar sig en storlagen utsikt där hela Siljan ligger framför en och samhället kan anas över sluttningsarna. Väl där ser man knappast vattnet längre. Nivåskillnader, men också växtlighet och skyltar, omintetgör den visuella kontakten med sjön. Förbindelsen mellan samhället och sjön ska återupprättas och närheten till Siljan och dess vackra stränder ska bli en del av Rättviks identitet.

Att ersätta den gamla korsningen vid Pilgatan med en vägport under järnvägen ger två stora förbättringar. Biltrafiken mellan samhället och stranden underlättas och passagen vid Långbryggan blockeras inte längre eftersom tågen nu kan parkera längre norrut. Projektets intentioner är att till sommaren 2003 kunna öppna övergången till Långbryggan vid järnvägen så att hela tvärstråket får liv igen, från det nya torget och ut på bryggan till holmen 628 meter ut i sjön.

Att röja och rensa slänterna ner mot sjön från sly och andra hinder är ett mer långsiktigt projekt, liksom att ge zonen mellan samhället och Siljan en karaktär av tallmo. Dess glesa natur ska tillåta vattenblänket att nå ända in i centrum av Rättvik.

Hela strandområdet kommer på sikt att bli attraktivare. Här ska man kunna finna lediga parkeringsplatser nära tåg och bussar. Här ska man kunna campa, bada, leka och njuta en god middag på en ny restaurang vid Långbryggans fäste. Och kanske kan de nyrenoverade Lokstallarna i framtiden bjuda på en föreställning eller utställning.

Ett Rättvik vid Siljan igen.



Vänster sida. Ovan t. v. Den stängda men forcerade planövergången till Långbryggan.

T. h. Gångvägen mot Långbryggan som den ser ut idag. Under detalj av portalen med klockan.

Nedan. Badliv vid bryggan.

T. h. Det var vid järnvägen och Siljan som Rättvik växte fram och sambanden syns ännu.

Nya arbetsmetoder

Det övergripande nya i *Vackert Rättvik* är den konsekventa satsningen på samarbete och delat ansvar.

Det hela började med ett arbetsseminarium dit utomstående arkitekter, landskapsarkitekter, trafikingenjörer och specialister inom t ex belysning och vegetation bjöds in för att tillsammans med lokala politiker och tjänstemän klarlägga problemen och skissa på olika lösningar. Mötet sammanfattades i en enkel bild av huvudfrågorna: de dominerande rörelseriktningarna och det brutna sambandet mellan samhället och Siljan. En bild som låg till grund för projektets logotype.

Arbetsseminarierna blev sedan ett återkommande moment i projektet. Korsningen vid torget var länge en gordisk knut som fick sin lösning vid ett sådant möte. Den ovala rondellen bevarade på ett genialt sätt det gamla vägnätets rörelsemönster samtidigt som den tillgodosåg genomfartstrafikens behov.

Även det formella planarbetet har samordnats. Kommunen, Vägverket och Banverket använder normalt olika sorters dokument för att redovisa användningen av mark och vatten. Processerna regleras i PBL (plan- och bygglagen), väglagen, järnväglagen och Miljöbalken. I detta fall har arbetet utmynnat i gemensamma dokument. Samråden med allmänhet och länsstyrelse har gått via en instans istället för tre.

Processen har gått snabbare, smidigare och enklare och ses nu som ett inlägg i diskussionen om förändring av gällande lagstiftning.



Den ursprungliga skissen och den slutgiltiga logotypen för *Vackert Rättvik*.



En vision av Rättvik från den norra infarten efter avslutad etapp 3.

Rättviksborna och samhällets fastighetsägare och köpmän är viktiga parter i projektet. Ledningsgruppen har inbjudit till flera möten där aktuella frågor diskuterats och utomstående experter stått till tjänst.

År 1997 gjordes en enkätundersökning av Rättviksbornas inställning till samhällets problem, till projektet och dess förslag. Den visade på många av de problem som projektet sedan arbetat med. En uppföljning 2001 kan sägas vara ett kvitto på projektets relevans. Åtta av tio anser att miljön på och omkring riksvägen blivit bättre och 87 procent ser projektet som viktigt för dem.

En riskanalys som Banverket genomförde 1997 visade att ca 4 000 personer tar sig över järnvägsspåren en vacker sommare dag och att var fjärde av dessa tar den förbjudna vägen! Detta blev ett kraftigt argument för att sätta igång den process som ledde till att planövergången kan öppnas igen.

För att lyckas med detta var vägporten vid Pilgatan ett villkor. Nivåförhållandena är svåra och i ett skede arbetade man med en sandmodell av området under ledning av en skulptör. Metoden gjorde det möjligt att både upptäcka svårigheterna och till slut finna en möjlig lösning.

Nya idéer provas

Vackert Rättvik är ett FoU-projekt, vilket ger större frihet att pröva nya lösningar. Resultatet kommer att utvärderas och erfarenheterna kommer att spridas långt utanför Rättvik.

Belysningen är ett exempel. Det mest slående är att ljussättningen omfattar hela Rättvik. Inte, som det oftast är och tidigare varit, att Vägverket ansvarar för belysningen av vägarna,



Banverket för järnvägsområdet och kommunen för det övriga. I den belysningsplan som nu upprättas står helhetsupplevelsen av miljön i centrum, i ett försök att samordna intressena från både invånare, trafikanter, köpmän och turister.

Genom samarbete och ett gemensamt ansvar för resultatet har man kunnat minska antalet armaturtyper och förhoppningsvis även energiförbrukningen. Standardarmaturer används överallt, men det nya Långbryggestråket får en särskild armatur för att markera denna viktiga axel och vara en symbol för Rättvik.

Belysningen över spårområdet dämpas kraftigt. Perrongerna får ett milt ljus som inte hindrar blicken att nå Siljan från samhället. Men när ett tåg närmar sig stationen tänds starka lampor som inte släcks förrän tåget har lämnat området. Med bibehållen säkerhet får man därmed lägre energiförbrukning och en trivsammare miljö.

Ökad säkerhet och lägre hastighet på genomfarten var ett av huvudmålen för projektet. Förutom att bygga smalare körfält och rondeller gör man även ett experiment med belysningen; ett slags lappkast. Den belysning som följer riksvägen genom Rättvik upphör på den mest centrala sträckan. Ljuset koncentreras till korsningarna, särskilt övergångsställena, och centrala byggnader vid sidan av vägen.

Ett sätt att tala om att här befinner du dig i ett levande samhälle med kommunalhus, torg med skulptur, korsande trafik och folk som ska med tåget. Se upp!

T.v. Det är inte lätt att på bild fånga den nedsläckta delen av riksvägen, det är snarare frånvaron av den som får visa att det är omvärlden som belyses.

T.h. Kommunalhusets effektbelysning är exempel på hur omgivningen runt riksvägen kommer att betonas.

PROJEKT VACKERT RÄTTVIK

LEDNINGSGRUPP

Bobo Hjort, Bobo Hjort arkitektkontor
Sven Eriksson, Banverket
Roland Olsson, Banverket
Bo Bävertoft, Vägverket
Hans-Olov Åström, Vägverket
Rune Daniels, Rättviks kommun
Tommy Ek, Rättviks kommun
Leif Kratz, Rättviks kommun
Kjell Wikström, Rättviks kommun

UPPLYSNINGAR

Bobo Hjort
projektledning, FoU-projekt
tel. 08-646 42 70

Tommy Ek
stadsarkitekt i Rättvik
tel. 0248-701 61

www.vackertrattvik.nu

RED. OCH TEXT Madeleine Franzén

GRAFISK FORM Sture Balgård

AKVARELLER Jonas Berglund omslag

Marica Ohlsson s. 14

FOTOGRAFER Tommy Ek 1, 8 a-b, 9 a-c, 16 a-b

Leif Forslund 3, 7, 9 d, 10, 11 a-c, 12 b

Johnny Hedman 4 a-b, 6 a, 12 a, 12 c

Leif Kratz 4 c, 6 b

Bengt Lindcrantz 13

Mats Olofgörs / Hans Peterson 14 a-d

Yvonné Wennberg Öhrnell 12 d

TRYCK Henningsons Tryckeri AB, Borlänge 2003