



Vackert Rättvik

Rapport från ett utvecklingsprojekt



Vackert Rättvik

Rapport från ett utvecklingsprojekt

Bobo Hjort

| | |
|---|----|
| Förord | 3 |
| Bakgrund | 4 |
| Händelseutvecklingen | 7 |
| Resultaten | 19 |
| Att utveckla samarbetsformer | 19 |
| En genomfart på samhällets villkor | 21 |
| Diskussion | 23 |
| Förutsättningarna | 23 |
| Metoden | 23 |
| Problemområden | 24 |
| <i>Samarbete</i> | 24 |
| <i>Konkurrens</i> | 24 |
| <i>Beställaren</i> | 24 |
| <i>Gränsöverskridande</i> | 24 |
| <i>Mål</i> | 25 |
| <i>Språk</i> | 25 |
| <i>Detaljer</i> | 25 |
| <i>Fördomar</i> | 25 |
| <i>Brukarinflytande</i> | 25 |
| Några exempel | 27 |
| <i>Bron</i> | 27 |
| <i>Skulpturen</i> | 28 |
| <i>Blomlådorna</i> | 28 |
| <i>Upphandlingsform</i> | 29 |
| Slutkommentar | 30 |
| Några litteraturreferenser | 32 |
| Bilaga 1. Dokument som tagits fram i projektet | 33 |
| Bilaga 2. Utmärkelser som projektet erhållit | 34 |
| Bilaga 3. Kommentarer från några medverkande | 35 |
| Bilaga 4. En personlig kommentar | 39 |
| Bilaga 5. Processen som kalender | 41 |
| Bilaga 6. Personer som har deltagit i projektet | 43 |

Titel: Vackert Rättvik – Rapport från ett utvecklingsprojekt
Författare: Bobo Hjort
Publikation: 2007:56
Utgivningsdatum: 2007-05-30
Utgivare: Vägverket
Kontaktperson: Ulrika Runblom
Grafisk form: Frankfeldt Grafisk Form, GIB kommunikation & form
Foto: Tommy Ek, Bobo Hjort och Michael Varming
Tryck: Nyttorgstryckeriet, Stockholm 2007
ISSN: 1401-9612

Förord

Det finns mycket att lära av Projekt Vackert Rättvik. Projektet visar att en attraktiv och representativ tätortsmiljö kan kombineras med kraven på välfungerande trafiklösningar. Projektet startade 1994 och har under en tioårsperiod förverkligats i etapper som ett samarbete mellan Vägverket, Banverket och Rättviks kommun. Den gemensamma lärprocessen har bidragit till att utveckla Rättviks centrala delar och har resulterat i intressanta erfarenheter. Många komplexa frågor har behandlats i detta pionjärprojekt under de år idéer utvecklats från skiss till byggd anläggning. Hur ska exempelvis kravet på en god bebyggd miljö kombineras med de anspråk genomfarts-trafikanterna har på framkomlighet? Och hur väl stämmer utformningen av järnvägen och riksvägen med lokala behov och rörelsemönster?

Bobo Hjort, som varit projektledare, beskriver i denna slutrapport sina erfarenheter av samarbete och det fysiska resultatet i Rättvik. Rapporten analyserar och diskuterar förutsättningar för samverkan och samordning mellan olika aktörer och presenterar planerings- och förhandlingsmetoder som stödjer allmänhetens aktiva medverkan. Designmetodik har varit ett centralt redskap för att fånga behov och skapa en gemensam bild av hur olika anspråk kan kombineras.

Många av de utmaningar inom samhällsbyggandet vi idag står inför är beroende av kreativa samarbetsformer som den i Rättvik. Angreppssättet är mer aktuellt än någonsin, när samhället ställer krav på att städer och transportsystem ses som en helhet. Projekt Vackert Rättvik visar på betydelsen av en gemensam vision och hur en aktiv förvaltning av visionen är nödvändig för genomförandet av ett projekt som kräver åtgärder från flera aktörer.

Borlänge i maj 2007

Torbjörn Suneson
chefsarkitekt

Bakgrund

av Johnny Hedman

Sverige befann sig i början av 1990-talet i ett svårt läge. All den framtidstro och tillväxtoptimism som präglade föregående decennium hade ersatts av ett utbrett missmod med ökande arbetslöshet, en allt svagare valuta och vikande marknader som främsta kännetecken. Det är mot den bakgrunden 1990-talets satsning på infrastruktur ska ses – en kraftansträngning för att möta krisen och dämpa konsekvenserna av den. Detta politiskt motiverade uppdrag innebar för Vägverket att många väg-, bro- och tunnelprojekt skulle genomföras den kommande tioårsperioden. Begreppet ”Infrastrukturens årtionde” myntades. För Vägverkets anställda innebar satsningen att man nästan helt fick fokusera på de moment som tillhör nybyggnation. Under stark tidspress skulle Vägverket planera, projektera, bereda och lotsa fram de konkreta projekten så att de kom till genomförande.

I början av 1990-talet övertog också Vägverket vägghållaransvaret från kommunerna för många tätortsgenomfarter, från den gigantiska Essingeleden i Stockholm till ett stort antal genomfartsvägar på mindre orter. Fortfarande gällde dock att Vägverket i mycket var ett ”landsvägens vägverk”, vars traditioner och kunskaper främst omfattade landsbygdens vägar. Men det fanns undantag, t.ex. att verket tillsammans med berörda kommuner hade deltagit i några ombyggnationer av tätortsvägar. Dessa vägar byggdes delvis efter holländsk förebild, s.k. *miljöprioriterade genomfarter*¹⁾. Målet var att anpassa vägen (ofta vägbredden) till sin funktion för fordonstrafiken så att den även erbjöd utrymme för oskyddade trafikanter. Det handlade främst om att dämpa farten för genomfartstrafiken och samti-

digt underlätta för fotgängare och cyklister med medel som exempelvis sidoförskjutningar, gupp, avsmalningar och att ersätta Vägverkets standardsortiment för räcken, belysning etc. med en mera småskalig utrustning. Det fanns en framväxande kritik mot dessa ombyggda genomfarter för att de inte tillräckligt anpassades till lokalsamhällets egenart. Blandningen av färger, former, sorter ledde inte till den förskönande insats som varit en av hörnstenarna i projekten, utöver förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Vägverkets dåvarande generaldirektör Per Anders Örtendahl hade sedan slutet på 1980-talet drivit frågan om vägarnas och broarnas utformning. Med starkt eftertryck hävdade han att Vägverket måste ta ett större ansvar för vägarnas utseende, verket skulle erbjuda trafikanterna vackra vägar och broar. När den stora infrastrukturensatsningen tog fart betonade Per Anders Örtendahl att Vägverket inte skulle hamna i samma produktionsinriktade och oestetiska fälla som bostadsbyggandet gjorde under miljonprogrammet²⁾. Estetik blev ett honnörsord inom verket och ingen medarbetare kunde undgå verksledningens uttalade ambitioner. Två tongivande händelser kan nämnas här: Vägverkets råd för kultur och skönhet bildades. Rådets ledamöter – som var fristående experter – hade som en av sina viktiga uppgifter att kritisera Vägverkets planer och anläggningar, där både processer och färdigbyggda resultat granskades. Tävligen *Vackra vägars pris* inrättades 1991 med rådet som jury.

I min tjänst som landskapsarkitekt vid Vägverkets huvudkontor ville jag pröva det interna intresset för det befintliga vägnätets estetiska problem mitt i

¹⁾ Den första byggdes i Åstorp 1984. I lagstiftningen infördes begreppet ”gårdsgata med gångfart” 1994.

²⁾ 1965 bestämde Sveriges riksdag att en miljon nya bostäder skulle byggas under den kommande tioårsperioden

denna nybyggnadsepok. Jag ansåg att uppmärksamheten borde ägnas även dessa miljöer, som var tämligen osynliga i den pågående interna och externa diskussionen om värdet av vackrare vägar. Intresset var inte översvallande men ledningen stöttade tanken och 1994 formulerades uppdraget ”Förbättring av befintlig vägmiljö” med syfte att skapa en förebildlig genomfart. Några frågor blev centrala för projektets upplägg: Hur ska miljön utanför vägområdet behandlas och integreras om man vill ta ett ansvar för helheten? Vilka samarbetspartners ska involveras? Vilka arbetsformer ska väljas? Finns det någon särskilt lämplig plats för ett fullskaleförsök som tydligt åskådliggör det vi vill åstadkomma?

Valet föll på Rättvik av flera skäl. I Rättvik fanns en tydlighet som var svår att överträffa, från en fantastiskt vacker och inbjudande vägvy med utblickar över Siljan till en estetiskt helt misslyckad situation i och genom samhället. Skillnaden mellan skönt och oskönt kunde inte bli mer uppenbar vare sig för trafikanter eller boende, vilket borde ge goda möjligheter att få till stånd en bred uppslutning för möjliga förbättringar. Så gick resonemanget i den grupp som förberedde de inledande momenten i projektet. Det fanns givetvis också andra problem med genomfarten, säkerheten för de oskyddade trafikanterna var inte bra, riksvägen bildade tillsammans med järnvägen en stark barriär mellan samhället och Siljan, korsningarna i samhället fungerade dåligt med mera.

De frågor som rörde miljön utanför vägområdet (helhetstanken) och lämpliga samarbetspartners var till synes relativt enkla att besvara. Det visuella område

som var synligt från riksvägen torde vara en naturlig utgångspunkt för projektets ytmässiga omfattning. Den uppfattningen kom snart att revideras efter starka reaktioner från lokalbefolkningen, mer om det längre fram i rapporten. Berörda markområden behärskades framför allt av Rättviks kommun, Banverket och SJ fastigheter (förutom väghållaren Vägverket). Frågan om lämpliga arbetsformer var inte lika självklar. Den bärande tanken var att åtminstone inledningsvis bjuda in representanter för alla som hade intressen i hur vägen och dess närområde borde gestaltas. I ett inledande seminarium skulle alla åsikter få uttalas, intressekonflikter klargöras och gemensamma önskemål identifieras. Seminariet hade ett enda mål – att ta reda på om det fanns tillräckligt med engagemang och bärkraftiga idéer för en eventuell fortsättning med förbättringsinsatser längs genomfarten i Rättvik. I förberedande syfte anlätades en konsult som i en enkel rapport med skisser och bilder visade hur problemen såg ut, så att även nyanlända medarbetare i projektet skulle ha en någorlunda klar bild av sammanhanget och projektets avsikter.

Som initiativtagare till, och projektledare de första åren för Vackert Rättvik finns det skäl att nu i efterhand fråga sig om utgångspunkterna för projektet var riktiga och rimliga, och om det bitvis skakiga genomförandet var värt allt besvär. Mitt råd till dig som läsare av rapporten är att inte stanna vid denna beskrivning av det som skett. Ett besök i Rättvik krävs för att förstå platsen, se sammanhangen och de förändringar som ägt rum.



Händelseutvecklingen

av Bobo Hjort

Vägverkets huvudkontor bjöd in till ett arbetsseminarium i juni 1994. Inbjudna var politiker och tjänstemän från kommunen, representanter för Banverket, Länsstyrelsen, polisen, turistbyrån, och företagarna. Jag hade tillsammans med arkitekt Michael Varming anlitats att leda seminariedagarna där projektidén presenterades tillsammans med en inventering av den befintliga miljön som under våren hade utarbetats av en konsult. Till vår hjälp hade vi sex hus- och landskapsarkitekter som ledde grupparbeten där analyser, problemformuleringar, diskussioner och förslag togs fram.

Situationen var något egendomlig eftersom flera av de närvarande inte såg några problem i Rättvik och således hade uppfattningen att förhållandena var bra. På Vägverkets regionkontor ansåg man att det fanns viktigare uppgifter eftersom riksvägen genom Rättvik som hade byggts om bara tio år tidigare uppfyllde gällande krav. På Banverket ansåg man att det inte fanns några problem i Rättvik som kunde föras till verkets ansvar, och inte heller på kommunen uppfattade man några allvarigare problem.³⁾

Vår uppgift blev att göra problemen synliga. Vi startade med en busstur genom Rättvik från norra infarten till den södra och tillbaka igen där jag i högtalaren försökte förmedla de spontana intryck en utomstående (jag hade aldrig tidigare varit i Rättvik) får när man passerar genom Rättvik. Michael Varming redogjorde för en analys i form av studier och teckningar, och vi gick igenom den kritik som fanns i inventeringen. Flera problem blev på så sätt uppenbara och därmed var det möjligt att i mindre arbetsgrupper göra djupare analyser, ringa in problem och söka lösningar.

Så småningom uppstod en kreativ stämning som resulterade i en mängd

påpekanden och förslag, och vid summeringen efter två intensiva arbetsdagar kunde deltagarna enhälligt konstatera att man hade kommit långt. De flesta hade fått upp ögonen för att det fanns många problem, en del stora och en del små, men också upptäckt att det fanns lösningar inom räckhåll. En viktig orsak till att arbetet flöt så väl och kom så långt var säkert att varje arbetsgrupp leddes av en arkitekt med uppgift att dels fänga upp skilda uppfattningar och idéer, dels genast föra ner dem på ritningar. Problem kunde därigenom fördjupas och lösningar utvecklas genom konkretiserades på pappret och gavs en form som alla hade möjlighet att bedöma. På ritningar, planer, sektioner och bilder kunde man uppfatta en större helhet och upptäcka oanade sammanhang och tänkbara konsekvenser.

I en avslutande sammanfattning kunde vi konstatera att det fanns några övergripande problem där det viktigaste var avsaknaden av en enkel förbindelse mellan centrum och Siljan. Den naturliga övergången över järnvägen i den storartade Långbryggans förlängning hade flyttats och utgjorde nu en lång omväg. Det framstod som klart att förutsättningen för att projektet skulle lyckas var att detta

kunde få en lösning. Michael Varming visade situationen i en enkel skiss som senare blev projektets logga.

Efter att ha utvärderat resultatet och snabbt svarat i form av en rapport inbjöd Vägverket till ett nytt möte i september som följdes av ytterligare ett i oktober där representanter för kommunen, Banverket, SJ och Länsstyrelsen formellt bekräftade intresse för ett gemensamt projekt. Med tanke på att Banverkets huvudkontor vid denna tid hade deklarerat en vilja att skapa en bättre banestetik fanns inom projektgruppen en förhoppning att den nära förestående upprustningen av spårområdet skulle kunna bli ett första exempel på vad denna viljeyttring skulle innebära i praktiken.

Kommunen gjorde i november en målbeskrivning, ledningsgruppen påbörjade ett programarbete och ett program med det nya projektnamnet *Vackert Rättvik* låg klart under vårvintern 1995. Kontakter togs med de bensinbolag som kantade riksvägen för att få med dem på en enkel uppstädning vad gällde skyltning och markplanering i linje med projektets intentioner, men deras intresse var svagt. En trafikmätning genomfördes och förhandlingar startade som syftade till att kommunen skulle överta en del av SJs mark utmed spårområdet. Projektet presenterades vid stadsarkitektdagen.

På Banverket gjordes en utredning för att se om det var möjligt att återuppätta den gamla övergången i Långbryggans förlängning. Den visade att det var tekniskt möjligt om plankorsningen med Pilgatan flyttades 200 meter norrut i enlighet med programskissen,⁴⁾ men att detta samtidigt stred mot Banverkets

³⁾ Detta kan förefalla obegripligt med tanke på att det fanns ett mycket påtagligt problem som var en källa till ständiga konflikter; en avstängd övergång över järnvägsspåren. Förklaringen till att det inte omedelbart nämndes är sannolikt att man hade vant sig och inte längre hoppades på någon lösning.

⁴⁾ Problemet var att på stationsområdet fanns det dubbelspår där tåg inväntade mötande tåg. De inväntande tågen var så långa att de blockerade passagen i Långbryggans förlängning.

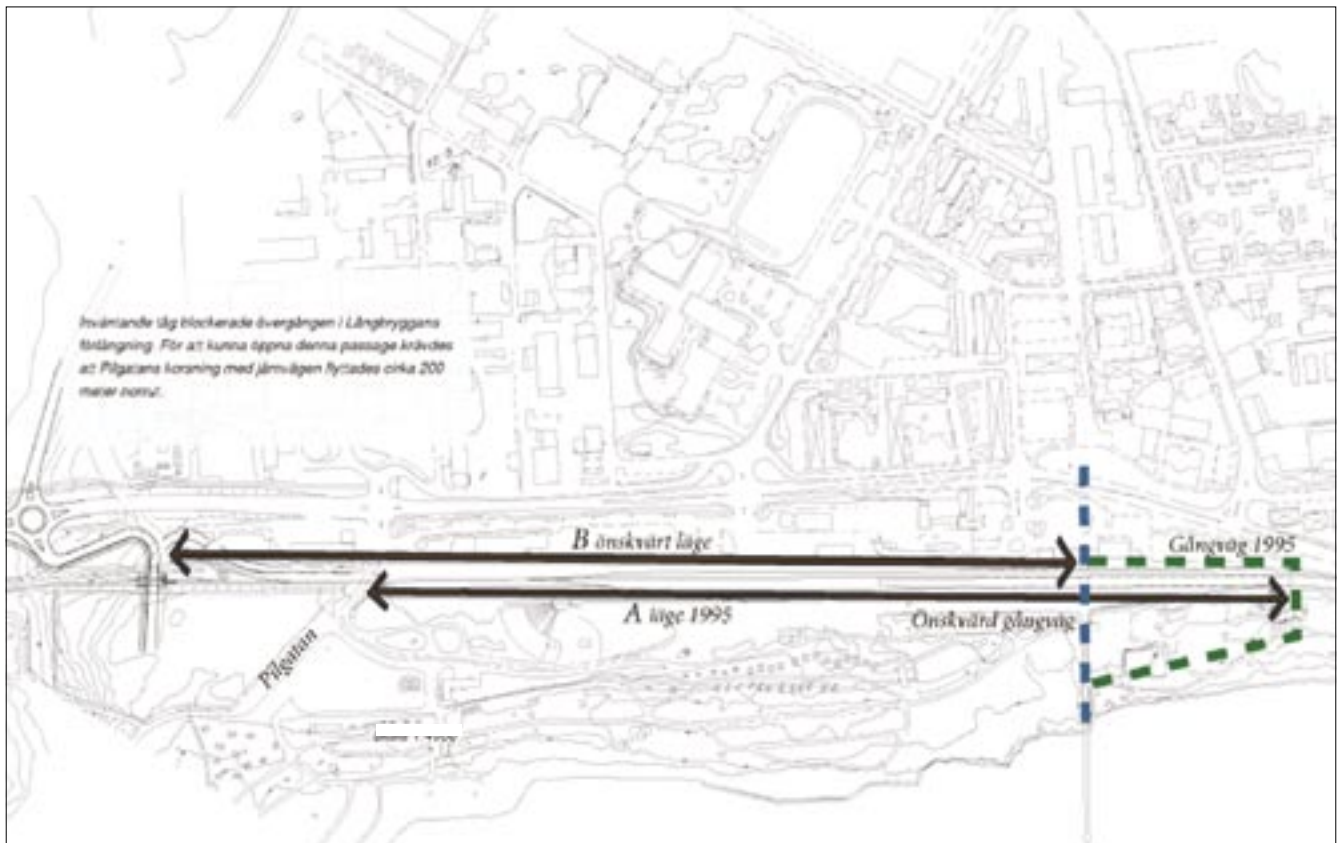


Bild 1.

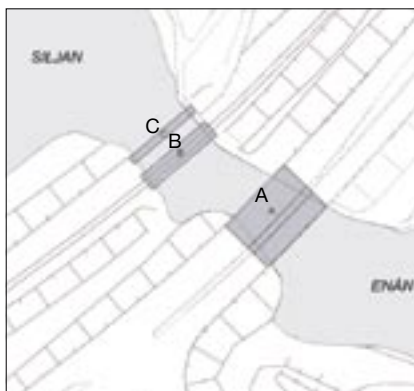


Bild 2.
 A Vägbro
 B Järnvägsbro
 C Gångbro

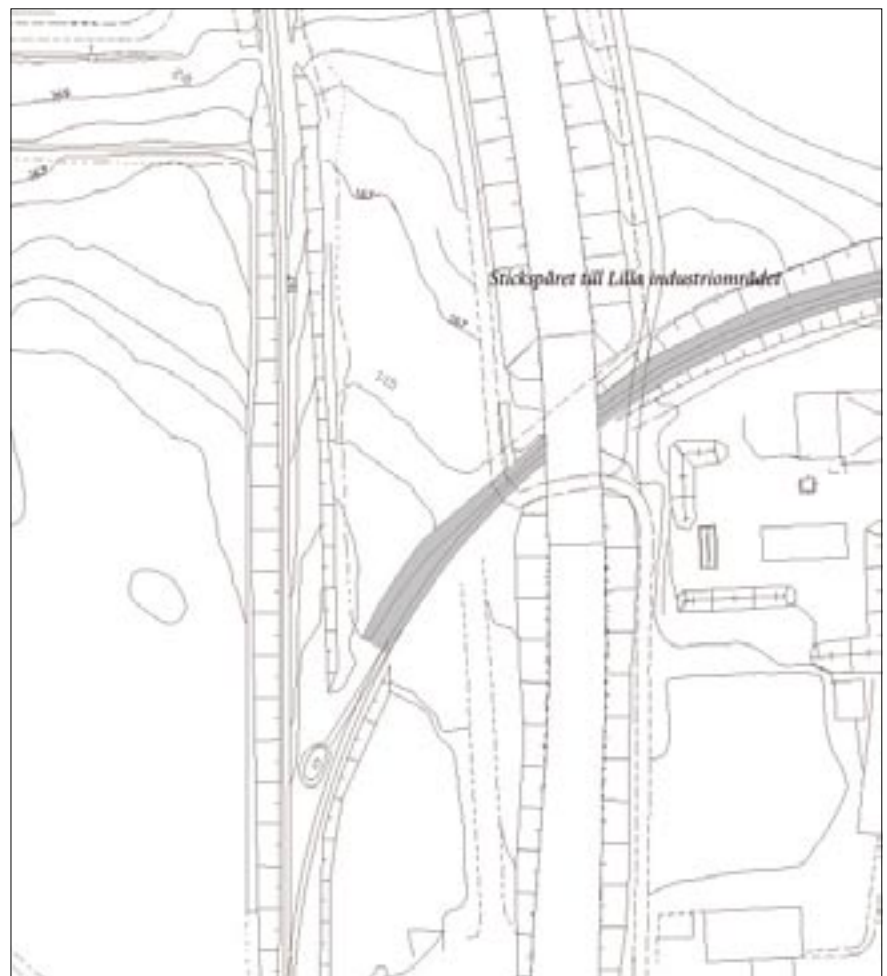


Bild 3.
 Stickspåret under riksvägen

policy att öppna en ny planövergång, bild 1. Såväl Banverket som SJ var emellertid beredda att acceptera en sådan lösning under förutsättning att riskerna inte blev större än dagens och att kommunen stod för kostnaderna. När kommunen svarade att den inte kunde klara en sådan utgift (cirka 9 miljoner kronor) erbjöd sig Banverket att i samband med upprustningen av spårområdet bygga en tunnel under spåren till en kostnad av ungefär 3,5 miljoner.

Ett informationsmöte i Rättvik om den här frågan i maj 1995 visade tydligt att många invånare i Rättvik ville återupprätta den gamla övergången och att man inte ville ha en tunnel. Mötet visade också att man på Banverket såg stora problem när det gällde juridik och säkerhet med att öppna en planövergång. Förhandlingar gick vidare och Banverket beslöt att genomföra en riskanalys. Vägverket Region Mitt meddelade under våren 1995 att man hade medel att genomföra smärre ombyggnader i Rättvik. Från början var avsikten att starta vid södra infarten där både Banverket och kommunen stod i begrepp att bygga om broar över Enån, järnvägsbron respektive den intilliggande gångbron, bild 2, men tankar framfördes att i stället direkt försöka flytta Pilgatan för att möjliggöra en gångpassage i Långbryggans förlängning.

För att klara det på ett ekonomiskt rimligt sätt krävdes att ett befintligt stickspår till Lilla industriområdet revs, bild 3. Spåret var inte längre i bruk men frågan var besvärlig i en tid när man ville lägga om den tunga trafiken från bil till järnväg. Kommunen kunde acceptera en nedläggning men ville ha garantier för att det skulle leda till öppnandet av den önskade gångpassagen, men några sådana kunde Banverket inte ge innan riskanalysen var klar.

Eftersom det pågående arbetet med banområdet inte kunde avbrytas beslöt Banverket att tills vidare inte göra några

förändringar utan bara rusta upp enligt tidigare planer och under tiden utreda vidare för att fastställa en slutlig lösning.

Ett tecken på att det fanns en vilja till samarbete visades när kommunen presenterade sitt förslag till en gångbro intill järnvägsbron. Kommunen vill bygga en bågbro medan Banverket hade projekterat en balkbro. De visuella konsekvenserna var förödande, men genom att Vägverket bidrog med medel kunde även gångbron utföras som en balkbro och de två broarna blev en enhet.

Ett annat synligt uttryck för projektet blev de nya belysningsarmaturer som med kort varsel togs fram för en nybyggd vägkorsning i höjd med lantbruksgymnasiet vid norra infarten. De fick en ny form och en färg som valts ur det färgprogram som just hade tagits fram inom projektet.

Vägverket beslöt i detta tidiga skede att göra en vägutredning och kommunen påbörjade fördjupade studier av de områden som berördes av den föreslagna vägutformningen. Utredningar för belysnings- och skyltprogram påbörjades och man diskuterade en utredning om trafikantbeteende. En avsiktsförklaring började utarbetas.

I avvaktan på Banverkets riskanalys återupptogs arbetena med en första etapp vid södra infarten. Skisser togs fram och förelades ledningsgruppen som kom fram till att man inte kunde genomföra något förrän man hade helheten klar och att ett övergripande program inte kunde beslutas innan man hade resultatet av Banverkets analys.

Farten i projektet och den optimistiska och kreativa inställning som hittills hade rått mattades något under slutet av 1995 och början av 1996. Förutom att man var tvungen att invänta resultatet av Banverkets utredning bidrog vissa förändringar i kommunen till detta. Dels hade man bytt politisk majoritet, dels lämnade två för projektet viktiga personer sina tjänster; kanslichefen och stadsarki-

tekten. Dessutom hade generaldirektören för Vägverket, en betydelsefull person för projektets status, avgått och eftersom han ersattes med generaldirektören för Banverket blev det ett chefsbyte även där. Slutligen drabbades den nyutträdande stadsarkitekten av en lång tids sjukdom som innebar att planarbetet fick läggas ut på ett privat arkitektkontor.

Den nya socialdemokratiska regimen visade ett svagt intresse för projektet: ”Vi prioriterar andra saker istället” kunde man läsa i en tidningsartikel sommaren 1996. Visst arbete pågick ändå, vägutredningen som föreslog smalare riksväg och fyra cirkulationsplatser färdigställdes och ställdes ut, man började undersöka möjligheterna att få EU-bidrag och vidare studier av riksvägen genomfördes när det visade sig att det fanns pengar att bygga några cirkulationsplatser.⁵⁾ Banverket avtalade med Confortia att ansvara för riskanalysen, och arbetade med planer på ett miljöseminarium som skulle hållas i Rättvik och ha projektet som ett exempel. Under hösten presenterades projekt Vackert Rättvik vid det Danska Vejdirektoratets konferens i kulturhuvudstaden Köpenhamn.

Eftersom det inom kommunen fanns ett visst motstånd mot de föreslagna ”många rondellerna” beslöts att dels ordna ett informationsmöte med cirkulationsplatser som tema, dels göra en studieresa till Norge där man hade byggt många ”rundkjöringer” de senaste åren. Mötet och studieresan genomfördes i september 1996 med deltagare från de båda verken samt kommunens politiker och tjänstemän. Under resan studerades sådana orter som deltagarna kunde identifiera sig med och det gavs många tillfällen att studera cirkulationsplatser vilket medförde att motståndet mot ”rondeller” avtog. Under hösten besökte Vägverkets skönhetsråd Rättvik och en avsiktsförklaring undertecknades av chefen för Banverkets mellersta region, chefen för Vägverket

⁵⁾ De ljusreglerade korsningarna skulle anpassas till EU-normer och för detta fanns medel avsatta. Om korsningarna utfördes som cirkulationsplatser, behövdes inte ljussignalerna och pengarna kunde användas till detta.

region Mitt och kommunalrådet för Rättviks kommun.

En händelse som pekade på att projektets intentioner ännu inte hade slagit igenom var att kommunen under hösten 1996 uppförde ett "båthus" för en kyrkbåt alldeles intill riksvägen. Den stod på kommunens mark men inom det område som man hade beslutat att projektet skulle ansvara för, och som det dessutom fanns förslagsritningar för. Utan att meddela övriga parter i projektgruppen hade kommunen planerat och byggt huset. Projektet var trots avsiktsförklaringen ännu inte förankrat.⁶⁾

Under våren 1997 redovisade Banverket hur man hade tänkt sig att genomföra riskanalysen och eftersom Vägverket samtidigt hade beställt en trafikantbeteendestudie beslutades att de två skulle samordnas. De genomfördes under våren och sommaren och rapporterades till hösten. Det som ledningsgruppen begärt av riskanalysen, nämligen att jämföra riskerna mellan de tre alternativen: den befintliga situationen, en passage i Långbryggans förlängning och en tunnel gav Confortias rapport inte svar på. Man förordade visserligen tunnel men motiveringarna var oklara och hade svag förankring i det framlagda materialet. Det väsentliga resultatet av undersökningen var att den tydligt visade att dagens situation var oacceptabel. Bland annat konstaterades att under högsäsong kunde upp till 1000 personer per dag korsa järnvägen på ett otillåtet sätt. Här fanns alltså ett allvarligt problem som, i och med att det var uttalat, Banverket inte längre kunde negligera.

Den andra rapporten, en PDS-studie (Problem Detection Study), beställd av Vägverkets huvudkontor, syftade till att via intervjuer rangordna de problem och förbättringsönskemål som olika trafikantgrupper uppfattade eller upplevde när de gällde trafik och miljö inom projektets område i Rättvik.

Svaren visade tydligt att projektet hade rätt fokus. De tre viktigaste önskemålen var att förbättra vissa specifika miljöer kring riksvägen, att återskapa en övergång över järnvägen i Långbryggans förlängning och att förbättra centrumkänslan. De visade också att invånarna visserligen retade sig på ljussignalerna men att "rondellerna" ännu inte hade något starkt stöd trots att motståndet mot dem hade minskat. Slutligen framgick det att projektet som helhet hade ett starkt stöd hos flertalet Rättviksbor.

För att informera om och öka intresset för projektet speciellt bland de yngre invånarna i Rättvik arrangerades en teckningstävlan som vände sig till personer under 15 år. Uppgiften var att visa hur man ville att Rättvik skulle se ut: "Mitt vackra Rättvik." Många förslag kom in och ställdes ut under hösten och vid en ceremoni delades ett antal priser ut.

Det program för en genomfartsplan som kommunen hade gjort och haft utställt under sommaren hade gett synpunkter som överensstämde med PDS-rapporten. På kommunen hade man också gått vidare med planarbetet över framför allt de centrala delarna av Rättvik med torget och stationsområdet. I september presenterades planen samt de båda rapporterna för allmänheten vid ett offentligt möte då även ordföranden för köpmannaföreningen i Torsås fick redogöra för vad ett liknande projekt, en miljöprioriterad genomfart, hade betytt för handeln, miljön och trafiken där.

De planförslag som kommunen hade tagit fram pekade på många problem och svårigheter i centrum och för att få en bred analys och idéer till lösningar inbjöds ett antal arkitekter och tekniker till ett tvådagars arbetsseminarium i oktober 1997. Det gällde att klara av olika trafikrörelser, bussuppställning, parkeringar och samtidigt ge de offentliga platserna tydlig funktion och karaktär. Dessutom gällde det att ge torget en

bättre kontakt med Siljan. En uppenbar svårighet var att bestämma vilken av parallellgatorna runt torget som skulle möta riksvägen med en cirkulation, och hur man skulle behandla den andra gatans korsning.

Fyra lösningar presenterades och en av dem, Hans Bäckströms, uppfattades som lika självklar som genial när den väl förelåg. Den visade att en oval rondell som behandlade de båda parallellgatorna likvärdigt löste flera knutar och att de bakomliggande problemen snarare hade bestått av mentala låsningar än verkliga problem. Förslaget vidareutvecklades av kommunen och kunde snart presenteras för och accepteras av de berörda buss- och taxiföretagen.

Under våren 1998 steg plötsligt trycket i projektet. På Banverket hade man beslutat att behandla planövergången som ett pilotfall eftersom det fanns ett principiellt intresse med tanke på verkets ansvar när det gällde samhällsplanering. Man hade därför bestämt sig för att beskriva fallet och begära kommentarer från berörda instanser internt. Projektet hade därmed etablerats på Banverkets huvudkontor. Både kommunen och Vägverket hade nu medel att starta ett delprojekt omgående och det fanns dessutom stora möjligheter att få bidrag från flera håll. Det fanns alltså vilja och möjligheter att dra igång omedelbart men eftersom projektet förutsatte en planövergång var man ändå låst i avvaktan på Banverkets svar.

Vid ett möte mellan generaldirektörerna för Banverket och Vägverket samt riksantikvarien presenterades projektet kopplat till ett föredrag om järnvägens och riksvägens plats i samhället Rättviks historia. Riksantikvarien fann projektet viktigt och ansåg att frågan om hur man löser stationsområdet var av intresse för ämbetet. Banverkets generaldirektör ville vänta med några uttalanden tills den interna utredningen var avslutad.

⁶⁾ I avsiktsförklaringen står att: "om- och nybyggnadsarbeten inom projektet Vackert Rättvik genomföres av respektive huvudman efter samråd med de övriga.

Något senare beslöt man i projektets ledningsgrupp att ändå starta vissa delprojekt. För Vägverket och kommunen fanns uppgifter som man ville åtgärda och som fanns skäl att lösa oavsett vad Banverket kom fram till. Som en första etapp ville man snarast ersätta den signalreglerade korsningen mellan Vasagatan och riksvägen med en cirkulationsplats i samband med en av kommunen redan planerad ombyggnad av Storgatan, Som en andra etapp tänkte man sig att bygga den ovala rondellen och skapa ett resecentrum.

Strax före sommaren beslöt Vägverket och kommunen gemensamt att starta projektering av cirkulationsplatsen Vasagatan/riksvägen. Man arbetade samtidigt vidare med den tänkta bussterminalen och enades om ett förslag. Man började ta kontakter för eventuell inlösen av mark och förde diskussioner om behovet av en för projektområdet övergripande belysningsplan. Tre personer ur ledningsgruppen genomförde en kort studieresa till England för att studera miljöupprustningar där.

Under samma tid aktualiserades en fråga som skulle visa sig vålla problem. Kommunen hade ett antal år tidigare arrangerat en tävling om en skulptur framför kommunhuset. Vinnare hade utsetts men man hade saknat medel att uppföra den. Nu hade kommunen de ekonomiska möjligheterna att göra det och man beslöt i kommunledningen att så skulle ske. I ledningsgruppen för Vackert Rättvik, som nu hade kommit ganska långt i planarbetet för de centrala delarna, såg man här en möjlighet att lösa vissa problem genom att placera skulpturen på en annan plats. Analyser och skisser hade visat att det behövdes någon form av manifestation, gärna en skulptur, vid det nya torg som skulle avsluta Långbryggans fortsättning över järnvägen och riksvägen. Projekteringsgruppen föreslog därför att man skulle uppföra skulpturen här i stället för framför kommunhuset med motiveringen att den där bäst skulle bidra till den övergripande idén att skapa ett vackert Rättvik.

Detta mottogs med blandade känslor och inom kommunen utvecklades två viljor som skulle drivas in i en konflikt. Den ena sidan såg ett redan fattat beslut som skulle verkställas medan den andra såg en möjlighet att skapa en ny samlingsplats i Rättvik. Den ena sidan såg att detta var ett ärende som kommunen ensam hade ansvar för medan den andra hänvisade till avsiktsförklaringens ord om ett gemensamt ansvar för miljön.

Efter sommaren meddelade man från Banverket att man hade färdigställt skrivelsen om övergången och sänt ut den till berörda på verket och att man hoppades kunna leverera en bra lösning under hösten.

För att driva arbetet med en belysningsplan arrangerades under hösten ett arbetsseminarium om belysning i Rättvik som ett samarbete mellan Banverket, Vägverket och Arkus (Arkitekternas forskningsstiftelse). Belysningssituationen i Rättvik analyserades och man tog fram förslag till lösningar men även till mer övergripande viktiga forskningsinsatser. Den skyltplan som kommunen hade arbetat med gick under hösten ut på remiss.

Planarbetet fortskred trots att ett slutligt besked från Banverket om hur de ville handskas med den önskade planövergången dröjde. Remisserna från internskrivelsen hade varit ganska negativa men det fanns öppningar till fortsatta diskussioner. Till slut var emellertid tiden för ytterligare utdragna diskussioner ute och man måste bestämma vad detaljplanen skulle visa. Att ta med planövergången innebar risk i och med att Banverket senare skulle kunna säga ett klart nej men något alternativ var egentligen inte längre aktuellt. Beslutet blev att rita in en planövergång på detaljplanen och att snarast uppvakta Banverkets regionchef för att beskriva den kritiska situationen samt redovisa förutsättningarna och ledningsgruppens analyser och bedömningar.

Mötet med regionchefen var positivt i den meningen att han dels var intresserad av att försöka att åstadkom-

ma den önskade planövergången, dels beredd att tillsammans med Vägverket och kommunen skriva under en ansökan om EU-medel för att bygga om de centrala delarna och skapa ett resecentrum. Från SJ kunde man acceptera detaljplanens innehåll under förutsättningen att säkerhetsfrågan blev godtagbart löst.

Under ledningsgruppens sista möte för året beslöts att man skulle försöka starta anläggningsarbeten till våren. Detta krävde att detaljplan och MKB omgående färdigställdes och att programhandlingar snarast påbörjades. Kommunen åtog sig att ansvara för förfrågningshandlingar och byggledning men hade inte resurser att upprätta det gestaltningsprogram som skulle utveckla tankarna från tidigare program och utredningar, varför Vägverkets huvudkontor åtog sig den uppgiften. Informationsarbetet utvecklades genom att en hemsida, länkad till Rättviks kommun öppnades och man beslöt att ha en återkommande spalt i publikationen Rättviksnytt.

Året 1998 avslutades för projektets del i en väldig aktivitet. Samtidigt fanns i denna ansträngning början till en splittning genom att parterna arbetade skilda från varandra. På Banverket undersökte man om det var möjligt att klara en övergång inom sitt regelverk. Detta skedde i Borlänge. I Rättvik och Falun arbetade kommunen och Vägverket region Mitt med att tillsammans färdigställa detaljplan, projektorganisation och anbudsunderlag för projektering. Vägverkets huvudkontor ledde arbetet med att dels färdigställa ett gestaltningsprogram, dels lösa ett antal planfrågor, och det skedde i Stockholm. Till synes strävade alla mot samma mål, men de gemensamma mötena var få.

I januari 1999 hölls det första projekteringsmötet för etapp 1: cirkulationsplatsen där Vasagatan mötte riksvägen. Ett utkast till ett gestaltningsprogram, som alltså avsåg både etapp 1 och de centrala delarna (etapp 2), låg klart i februari och vid en genomgång av slutversionen i april beslöts att godkänna den trots att kom-

munen hade en avvikande uppfattning i några redovisade frågeställningar som man avsåg att gemensamt bearbeta under projekteringen.⁷⁾

Under våren började man bygga den första etappen och gestaltungsprogrammet presenterades för Vägverkets skönhetsråd och kommunstyrelsen. En projektör handlades upp och fick en föredragning om projektets bakgrund och egenart i samband med att gestaltungsprogram och övriga programhandlingar överlämnades. Detaljplan för centrumområdet fastställdes i juli.

I juni skulle kommunen bestämma var skulpturen skulle stå. Frågan var besvärlig eftersom den offentliga diskussionen hade varit högljudd och det fanns starka förespråkare för båda platserna. Skulptören, Tomas Hellström, som bor i Rättvik, tillfrågades om vilken plats han förordade och när han valde den nya platsen blev det sannolikt avgörande för utgången. Fullmäktige valde efter långa diskussioner den nya platsen trots att kommunstyrelsen hade föreslagit den gamla. Platsen blev bestämd men den slutliga utformningen av torget återstod.

Tempot under hela året hade varit högt beroende på att det av bidragsskäl var nödvändigt att starta byggandet av etapp 2 under året, något som för Rättviks del innebär på hösten innan snö och tjäle slår till. Hela energin inom projektet riktades alltså mot det intensiva arbetet med etapperna 1 och 2 och något formellt ledningsgruppsmöte hölls inte under hela den här tiden. Detta var inte bra och gradvis uppstod en allvarlig konflikt.

Det finns naturligtvis skilda uppfattningar om vari konflikten bestod och varför den uppstod, och när jag nu försöker redogöra för detta gör jag det som part i målet. Det är alltså min tolkning som kommer till uttryck. Det bakomliggande problemet fanns i

de samarbetande parternas skilda roller och villkor när det gällde mål och medel. Vägverkets huvudkontor som hade initierat projektet ville se en förebildlig genomfart samt nya samarbetsformer och man anslog utvecklingsmedel för att leda projektet och pröva nya idéer. Vägverket Region Mitt skulle genomföra ombyggnaden av riksvägen i enlighet med gestaltungsprogrammets avsikter och stå för dessa kostnader. Kommunen hade accepterat att genomföra det föreslagna projektet i samarbete med Ban- och Vägverk och var beredd att sätta till medel för detta. Banverket hade alltmer tagit till sig projektets tankar men ännu inte beslutat om medel för några större investeringar.

Uppdraget att skapa nya samarbetsformer hade nått vissa framgångar men också stött på svårigheter. Det utvecklades ett intresse hos de inblandade parterna för att vidga sina ansvarsområden till att omfatta den totala miljön. Samtidigt kvarstod ett revirbevakande, och deras intresse för att på allvar förstå och hjälpa till att lösa de andra parternas problem var inte särskilt utvecklat. När alltså åsikterna gick isär för ett förslag var det alltför enkelt för parterna att falla tillbaka i gamla roller. Uppdraget att skapa en bra genomfart var lätt att få acceptans för så länge alla var överens om vad som menades med bra. Det var när man hade skilda uppfattningar om detta som problemen uppstod.

Konflikten startade när gestaltungsprogrammets intentioner skulle omsättas i projekteringshandlingar. Ledningsgruppen för etapp 1 och 2 (genomförandegruppen), som hade fått sitt uppdrag av ledningsgruppen för projekt Vackert Rättvik, började handla alltmer självständigt dels därför att deras uppgift nu var det som drog till sig den mesta uppmärksamheten, dels beroende på att deras formella mandat i förhållande till ledningsgruppen för Vackert Rättvik var oklar.⁸⁾

I projekteringsuppdraget ingick att man under projekteringen skulle ha tre kvalitetssäkringsmöten, där aktuella handlingar skulle redovisas för ledningsgruppen, och de konsulter som hade utarbetat gestaltungsprogrammet. Någon kallelse till ett sådant möte kom inte från projektören men ett informellt möte kom till stånd i juli när jag av en händelse träffade deras arkitekt under semestern. De handlingar som jag då fick se stämde inte med gestaltungsprogrammet och jag slog larm.

Ett formellt möte kom till stånd i augusti. Man var överens om att projektörens handlingar inte stämde med gestaltungsprogrammet men var oense om det också gällde programmets intentioner. Inom genomförandegruppen ansåg man dessutom att gestaltungsprogrammet endast var vägledande och att man hade en sorts tolkningsrätt. Några av ändringarna hade sin bakgrund i att stadsarkitekten efter sin långa sjukdom nu hade återinträtt i tjänst och framfört synpunkter. Dessa hade emellertid inte förts vidare till ansvariga för gestaltungsprogrammet och några tydliga motiv till ändringarna framfördes inte.

Projektledaren från huvudkontoret ansåg att eftersom man lagt stora resurser på att genomarbeta programmet så skulle det följas om det inte framkom starka skäl att ändra. Beslutet blev att omarbeta handlingarna på många punkter, bland annat lyftes hela vegetationskapitlet ut, men det var inte ett beslut som togs i god sämja och gemensam övertygelse utan snarare som en kompromiss som ingen var riktigt nöjd med.

Årets enda ledningsgruppsmöte hölls i oktober. Den färdigbyggda cirkulationsplatsen, etapp 1, inspekterades och fick beröm av både projektledning och allmänhet, och från Banverket kom det glädjande beskedet att det nu fanns

⁷⁾ Det gällde framför allt skulpturens placering och dragningen av en gångväg.

⁸⁾ I praktiken existerade två grupperingar inom ledningsgruppen för Vackert Rättvik: "genomförandegruppen" med framförallt tjänstemän i Rättviks kommun och Vägverkets Regionkontor samt "gestaltungsgruppen" med projektledaren för Vackert Rättvik som fanns på Vägverkets huvudkontor och de konsulter som ansvarat för gestaltungsprogrammet.

ett förslag till hur man skulle klara övergången.⁹⁾ Detta var uppmanande men dessvärre präglades mötet i övrigt av den ökande motsättningen mellan kommunen och Vägverkets huvudkontor. Till synes handlade det om tolkningen av gestaltungsprogrammet men djupare handlade det om tolkningen av det övergripande projektets intentioner. Här prövades idén om det gemensamma ansvaret för den totala miljön.

Förändringar i förhållande till programmet hade skett utan att kontakt hade tagits med någon i programgruppen. Kommunen påpekade att de stod för stora kostnader men hindrades att bestämma hur det skulle se ut i deras eget centrum medan huvudkontoret som inte betalade kunde ställa krav. Vägverket Region Mitt, som också stod för stora kostnader, höll sig utanför konflikten. Projektledaren påpekade att från huvudkontorets sida var detta fortfarande ett pilotprojekt vad gällde både samarbete och utförande och föreslog att frågorna skulle lyftas till en styrgrupp, bestående av dem som hade undertecknat avsiktsförklaringen. Detta framfördes också senare på dagen när ledningsgruppen uppvakade kommunens ansvariga politiker.

Ett nytt kvalitetssäkringsmöte hölls i januari 2000 där nya ritningar presenterades. Torget, den nya platsen med skulpturen, var ännu inte slutligt löst och det återstod oklarheter vad gällde vegetation och belysning. Kommunen presenterade betongelement för Långbryggans förlängning vars färg inte stämde med programmet. Detta påpekades och man beslutade att följa programmet. Gestaltungsgruppen åtog sig att komma med ett förslag för torget, och en skiss levereras efter tio dagar. En månad senare hölls nästa möte där kommunen meddelade att man hade handlat upp betongelement med en ny kulör som inte heller den stämde med

programmet. Man hade också i en skrivelse meddelat att man avvisade gestaltungsgruppens förslag till utformning av torget.

I den brevväxling som följde på detta menade man från kommunen att även om projekt Vackert Rättvik i och för sig var lovvärt så var det omöjligt att ”blanda det övergripande projektet med genomförandet i byggskedet”, och att kommunens tjänstemän skulle stå för färgsättningen. När man i ett senare brev skrev att kommunen tillsammans med Vägverket Region Mitt ”äger projektet” avbröt projektledaren alla förhandlingar och rapporterade den uppkomna situationen till Vägverkets generaldirektör.

Generaldirektören kallade övriga parter till ett möte i mars där han klargjorde att projektet skulle läggas ner om det fanns risk att dess två syften – att nå en förebildlig utformning och att utveckla goda samarbetsformer – inte skulle nås. För en fortsättning krävdes dels att etapp 2 slutfördes i enlighet med projektets syften, dels att vissa förändringar genomfördes i organisationen.

Det blev min sak att efter detta möte försöka väcka liv i projektet igen eftersom Johnny Hedman i samma veva tog tjänstledigt i Vägverket. Han lämnade inte projektet helt men rollen som projektledare vilken jag fick överta. Även projektledaren för etapp 2 hade lämnat sin anställning i Rättvik varvid samordningsansvaret hade övertagits av den nyutträdde kommundirektören.

Min första uppgift blev att meddela parterna förutsättningarna för en nystart och kalla till ett möte. Dessvärre visade det sig omgående att motsättningar fanns kvar och att samarbetsklimatet inte hade blivit bättre. Ett möte ägde visserligen rum i slutet av april där alla parter (Väg-

verkets huvudkontor, Vägverkets regionkontor, Banverkets regionkontor och Rättviks kommun) accepterade förutsättningarna och sade sig vilja driva projektet i hamn, men svårigheter uppstod genast när det gällde att enas om problemställningar och att hitta lösningar.

En avsiktsförklaring skrevs men blev inte undertecknad. Försök att nå beslut om utformningsfrågor misslyckades, och jag uppfattade att sådana frågor förhåldes medan anläggningsarbeten för etapp 2 drevs vidare av den nye projektledaren i Rättvik. Informationen om vad som hände var knapp och mina möjligheter att påverka utformningen var små. I juli tvingades jag konstatera att det inte var möjligt att klara uppdraget att slutföra etapp 2 i enlighet med projektets syften vilket jag rapporterade till min huvudman på Vägverkets huvudkontor.

Några ytterligare turer på olika nivåer genomfördes under hösten för att rädda projektet, men i oktober fann jag i samråd med Johnny Hedman som då hade återvänt till Vägverket att vidare försök var meningslösa och föreslog att projektet skulle läggas ner. Medan man på Vägverket diskuterade vad detta skulle innebära och hur man skulle använda de erfarenheter man hade dragit, uppvaktades Vägverkets miljöchef av Rättviks kommunalråd. Kommunen önskade fortsätta projektet och man var beredd att rätta till sådant som byggts i strid mot dess intentioner samt att tillsätta nya representanter i ledningsgruppen.

Det för projektet så besvärliga år 2000 slutade ändå med att kommunen och Vägverket undertecknade en överenskommelse om vilka rättelser som skulle göras, och i slutet på året utarbetades en PM för ett projekt i projektet, nämligen hur man skulle plantera och sköta de tallar som gradvis skulle ge centrala Rättvik en ny och tydlig karaktär.

⁹⁾ Den finurliga lösningen innebar att man inte öppnade en ny planövergång eftersom det var omöjligt enligt policyn, utan att man flyttade den befintliga.

I januari 2001 drogs projektet igång på nytt med nya personer i ledningsgruppen. Kommunen hade fått en ny stadsarkitekt som redan var insatt i projektet och Johnny Hedman deltog nu som huvudkontorets representant i styrgruppen. Den första uppgiften gällde möjligheterna att genomföra en tredje etapp. Några ekonomiska garantier för att klara en sådan fanns inte men väl ambitioner och vilja och man beslöt i ledningsgruppen att ta fram ett förslag.

Det stora problemet var fortfarande hur planövergången skulle klaras och den lösning man såg som möjlig var som tidigare att flytta banområdet cirka 200 meter norrut och dra Pilgatan i en tunnel under järnvägen. Föregående höst hade man mellan Vägverkets regionkontor och kommunen prövat tanken att dra om väg 301 i det gamla industrispårets läge och ansluta den till riksvägen i deras korsningspunkt. Där skulle man riva en befintlig vägbro, sänka vägen och bygga en cirkulationsplats som även Pilgatan i nytt läge skulle ansluta till. Man hade tagit fram skisser som visade att det fanns en tekniskt möjlig lösning och mycket talade för den men eftersom en omläggning av väg 301 inte var aktuell på flera år så var den inte genomförbar inom de närmaste åren.

Man sökte nya lösningar och en som verkade möjlig var att låta Pilgatan ansluta till riksvägen i en cirkulationsplats vid befintligt läge och sedan dra den i en trång passage mellan järnvägen och en befintlig byggnad och vidare i en kort backe med stark kurva under järnvägen på ett sätt som skulle göra det möjligt att senare koppla den till en framtida cirkulationsplats med anslutning till väg 301. Detta var ingen självklar lösning men den visade sig efter en del detaljstudier fullt möjlig ur både teknisk och ekonomisk synpunkt. De svårigheter man kunde ana var framför allt av arkitektonisk art.

När man därmed hade en tänkbar lösning på det övergripande problemet så såg man att den förde med sig både nya problem och nya möjligheter. Uppgiften vidgades och ytterligare studier gjordes

på flera olika platser: sammanhängande gång- och cykelvägar, utvecklat resecentrum, godshandling och uppsnygning inom lilla industrirådet, långtidsparkering väster om järnvägen, avsmalning av riksvägen med anslutningar, rivning av spår och nya plattformar, ny användning av de gamla lokstallarna, utvidgning och förändringar av campingområdet. Resultatet blev ett beslut att låta etapp 3 innefatta ett större område än som var tänkt från början. Det skulle sträcka sig från Siljan i väster till och med riksvägen i öster och från den tänkta järnvägsbron i norr till och med Långbryggan i söder. Kommunen som redan hade en detaljplan för en del av detta område liggande hos Länsstyrelsen för godkännande beslöt nu att dra tillbaka den och arbeta in den i en ny detaljplan för hela det område som skulle innefattas i etapp 3.

Banverket som akut behövde genomföra vissa arbeten på banområdet kunde klara det så att en planövergång i Långbryggans förlängning underlättades. Avsiktsförklaringen omarbetades något och undertecknades av de fyra parterna. Man förde diskussioner om utförande frågor och utformningsdetaljer och gav den konsult som hade ansvarat för avsnittet belysning i gestaltningsprogrammet i uppdrag att utarbeta principer för ljussättningen av hela projektområdet. Man beslöt att ta fram ett informationsprogram och uppdatera webbsidorna.

En tidplan för etapp 3 började skisseras med målet att projektera under 2002 och påbörja anläggningsarbetena 2003. Vissa arbeten var redan i gång: tallplanteringen hade påbörjats och på banområdet skulle spår och ledningsbryggor kunna rivas redan till sommaren, riksvägen med anslutningar samt Pilgatans dragning bearbetades, utkast till planer och gestaltningsprogram hade påbörjats och man diskuterade en arkitektävling för en tänkt restaurang vid Siljan intill Långbryggan. I maj presenterades planerna dels för styrgruppen, dels för allmänheten vid ett offentligt informationsmöte.

Efter sommaren tog ledningen för Vägverket Region Mitt upp frågan om

anslutningen av väg 301 till riksvägen och en eventuell rivning av vägbron och man konstaterade att eftersom bron var i gott skick var en rivning nu inte försvarbar. Man stödde emellertid den lösning som arbetats fram och som gjorde det möjligt att i framtiden bygga en cirkulationsplats i vägbrons läge (bild 4). Ledningsgruppen för Vackert Rättvik beslöt då att på allvar pröva detta alternativ vilket krävde fördjupade arkitektoniska studier. För att förstå hur vägen skulle upplevas anslag man pengar till modellstudier av den nya Pilgatan och järnvägsbron.

De tre parterna i projektet äskade pengar från respektive huvudmän för att kunna projektera under 2002 och bygga under 2003. Man avsatte medel för programarbete och uppdrog åt samma grupp som ansvarat för det tidigare gestaltningsprogrammet att följa upp det i ett nytt gestaltningsprogram för etapp 3. Ett ledningsgruppsmöte förldades till Enköping för att ledamöterna där gemensamt skulle studera det nya resecentret och hur man hade gett genomfartslederna karaktär med hjälp av vegetation.

Man bestämde att Rättviks kommun även denna gång skulle ansvara för projektledning och kommunen tillsatte en ny projektledare som började arbeta fram projekteringsplan och tidplan. Eftersom det nu fanns ett fungerande samarbete där parterna gemensamt tog ansvar för idéer och genomförande blev det aktuellt och intressant att försöka göra gemensamma handlingar avseende förstudier, planer och samråd. Frågan togs upp med Länsstyrelsen som visade intresse men konstaterade att man där saknade tydliga regler för hur det skulle gå till. En arbetsgrupp tillsattes med uppgift att finna lösningar.

Ett etapp 2 hade medfört stora förändringar i centrala Rättvik och etapp 3 skulle innebära ännu större förändringar. Den allmänna uppfattningen inom ledningsgruppen var att invånarna hade accepterat och till och med uppskattat det som hittills hade gjorts men inför projekteringen av etapp 3 ville man säkerställa att man hade folket med sig. Man beslöt att åter göra en PDS-studie med syfte

att dels få klara besked om Rättviksbornas omdömen om etapp 2, dels få deras uppfattningar om planerna i etapp 3. För att enkelt få ut aktuell information uppdaterades webbsidan som nu fick egen adress – www.vackertrattvik.nu – som länkades till alla parterers hemsidor.

Under hösten genomfördes undersökningar för att pröva en idé som gick ut på att belysa byggnader och anläggningar utmed riksvägen men låta själva vägbanan vara obelyst. Hypotesen var att bilisten som kom in i centrum där vägen blev mörk medan byggnader utmed vägen framträdde, skulle vidga seendet, känna av omgivningen och dämpa farten. Resultatet ledde till att man bestämde sig för att genomföra förslaget och låta sträckan genom centrum vara utan belysningsarmaturer.

Programarbetet kom igång och drevs intensivt eftersom det var många idéer som skulle ges en form samtidigt som många problem dök upp på vägen. De planterade tallarna inspekterades och resultatet var till belåtenhet. Projektet presenterades på Vägverket dels för dess planerargrupp, dels för de projektledare som gick kurs i vägarkitektur.

I januari 2002 presenterades en sandmodell av Pilgatan och järnvägsbron. Modellens material gjorde det möjligt för ledningsgruppen att enkelt pröva olika förslag, se och bedöma konsekvenserna och dessutom med god säkerhet uppskatta de massor som skulle flyttas i olika alternativ. Studierna ledde till att ledningsgruppen blev förvissad om att det var den till synes märkliga dragningen av Pilgatan, mellan järnvägen och byggnaden RP-bil som man skulle satsa på. Dessutom kunde man enas om en uppfattning om hur järnvägsbron skulle utformas.

Arbetsgruppen för samordnade handlingar (Plangruppen) kunde konstatera att den nya trafikpolitiska propositionen påtalade vikten av att samordna planeringssystemen och att projektet därmed var en föregångare även i detta avseende. Arbetet intensifierades och ett samrådsmöte med en gemensam samrådshandling hölls i Rättvik i mars. Vid mötet redovisades

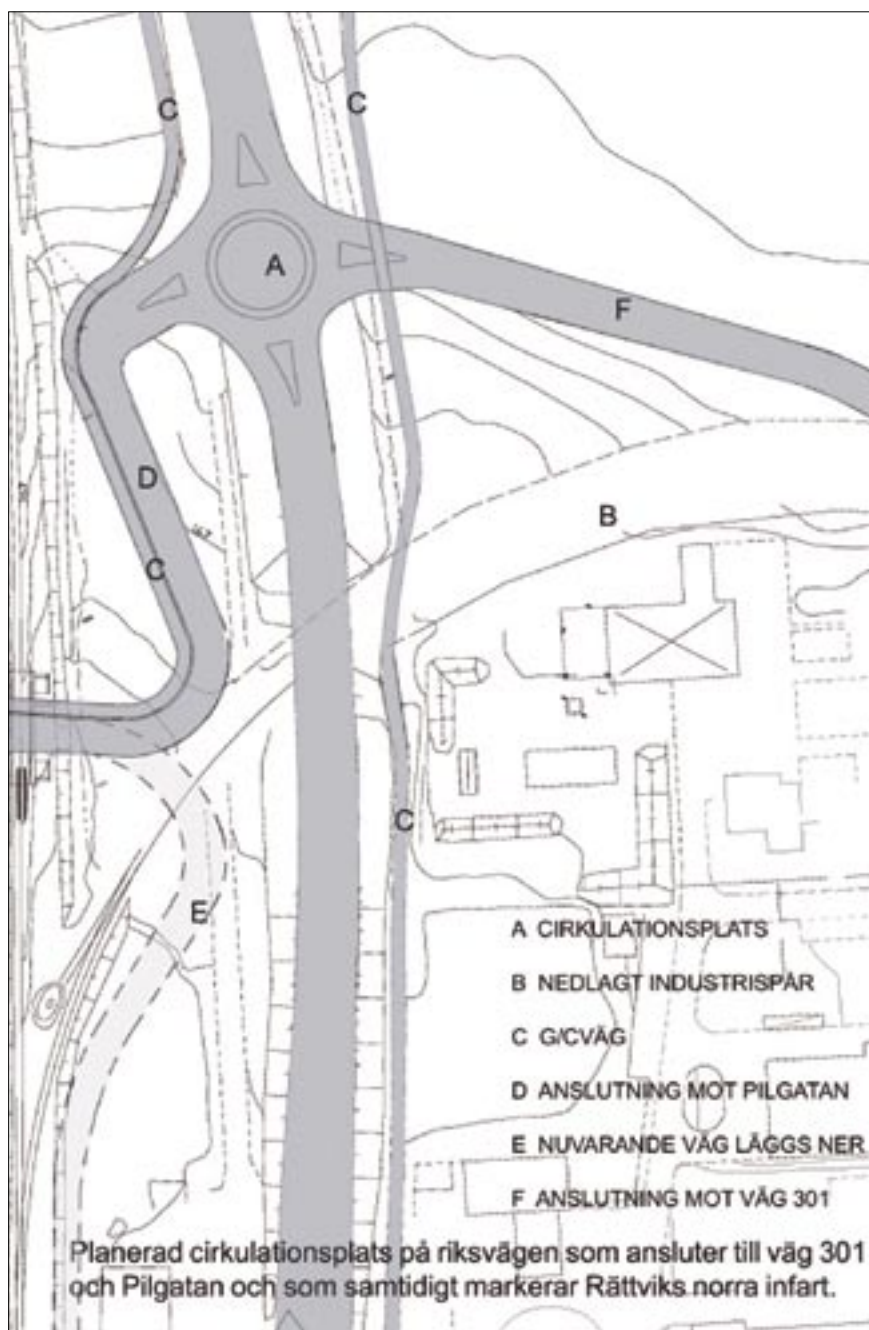


Bild 4.

även sandmodellen. En projektorganisation fastställdes och även en tidplan som innebar att byggarbeten skulle starta 2003.

Resultatet från PDS-studien föredrogs i mars för ledningsgruppen och inbjudna från kommunstyrelsen. Den visade att de frågor som projektet hittills hade hanterat och nu stod i begrepp att hantera i etapp 3 uppfattades som väsentliga av Rättviksbor och besökande. Resultatet från etapp 1 och 2 var också i stort sett

uppskattade. Det som möjligen ifrågasattes var de nyplanterade tallarna.

Arbetet med programmet fortskred i en positiv anda där revirgränser inte utgjorde något hinder. Trots att problemen var både många och knepiga lyckades man finna lösningar som gruppen som helhet kunde acceptera för att inte säga känna stolthet över. Ett av dessa problem gällde området mellan riksvägen och järnvägen som var ostrukturerat och skräpigt med flera fastighetsägare och

verksamheter av skiftande slag. Kontakter togs med fastighetsägarna men några större förändringar kunde de inte bidra med. Den lösning som till slut togs kom efter en studieresa till Danmark där man hade försökt försköna några industriområden genom att skapa en tydlig struktur; breda vägområden och tydliga tomtgränser i form av häckar och planteringar.

Arbetet inom plangruppen fortskred i samma positiva anda. De gemensamma samrådshandlingarna skickades till länsstyrelsen och man beslöt att tillsammans med detaljplanen färdigställa en för alla parter gemensam MKB. Ett avtal avseende geografiska och ekonomiska ansvarsgränser för etapp 3 utarbetades och man begärde av styrgruppen ett godkännande att genomföra etapp 3 så snart programhandlingar, detaljplan och länsstyrelsens godkännande förelåg.

Utformningen av bron krävde vissa extra insatser. Banverket ville ha en rambro som byggdes bredvid spåret och lanserades in från sidan för att trafiken skulle vara avstängd så kort tid som möjligt. Med den förutsättningen gällde det att finna en lösning som tillgodosåg de gestaltningsidéer som studierna i sandmodellen hade gett. En konstruktör kopplades till gestaltningsgruppen och ett förslag till konstruktion blev klart under sommaren. Datum för lanseringen som måste bestämmas i god tid före kommande tidtabell fastställdes till vecka 34 år 2003.

För campingområdet gällde det att samordna skilda intressen. De som drev campingens såg en möjlighet att få fler besökare i och med att området kunde utvidgas samtidigt som den planerade järnvägsbron skulle göra det lättare att nå campingplatsen. I kommunens intresse låg att inom området ordna gångvägar och badplatser för allmänheten samt att göra några luckor i vegetationen för att skapa utblickar från samhället ut över Siljan. I samband med detta arbete aktualiserades frågan om att låta uppföra en restaurang på den plats nära Långbryg-

gan där det tidigare legat ett pensionat och man beslöt att lägga in en byggrätt på detaljplanen och söka intressenter.

Eftersom etapp 3 hade blivit så omfattande ansåg man att det var dags att göra en informationsbroschyr som skulle redovisa det som hittills hade gjorts och det som nu planerades. Målet var att den skulle vara färdig i god tid innan anläggningsarbetena för etappen drogs igång. Man beslutade också att på något sätt manifesteras de resultat man skulle uppnå i etapp 3 särskilt bron och öppnandet av den nya övergången över spåren någon gång under hösten 2003. Man hade också beslutat att utveckla den speciella belysningsarmatur för Långbryggans förlängning som fanns i det första gestaltningsprogrammet och förhoppningen var att även den skulle finnas på plats då.

Under hösten utsågs en projektör, detaljplanen ställdes ut och projekteringen tog fart. Det visade sig då att grundvattenförhållandena vid broläget inte var klarlagda vilket innebar att en hydrologisk undersökning omedelbart måste genomföras. Eftersom projekteringen av bron måste invänta resultaten från undersökningen skulle arbetet försenas så mycket att tidpunkten för lanseringen måste flyttas till våren 2004. Man beslöt att ändå hålla kvar tiden för manifestationen och låta invigningen av den nygamla övergången över spåren vara huvudnumret.

Under hösten hade en undersökning av projektet genomförts och resultatet presenterades vid ledningsgruppens första möte 2003. Studier hade genomförts inom Vägverket för att klarlägga projektuppbyggnad och beslutsgångar inom skilda projekt och Vackert Rättvik hade utsetts att vara en av dessa. Rapporten blev inte någon tydlig utvärdering beroende dels på att de frågor som ställdes passade illa för projektet, dels på att de flesta deltagarna – av detta skäl – hade missuppfattat frågorna. Presentation och diskussion gav ändå deltagarna en förtydligande bild av projektets lite udda karaktär, hur mål och metoder gradvis hade vuxit fram och framför allt att alla deltagarna var stimulerade av sättet att samarbeta.

De hydrologiska undersökningarna genomfördes och resultatet blev ett beslut om att förse bron med en pumpgröp. I arbetet med att projektera bron deltog Banverkets broavdelning och gestaltningsgruppens konsult förutom projektören. Flera olika lösningar diskuterades eftersom det gällde att behålla den smäckra formen från gestaltningsprogrammet; en lång och tunn brokant och en vinkelställd mur utan märkvärdiga konstruktioner.

Anbudshandlingar för etapp 3 gick ut med undantag för bron och vissa anläggningar på bangården. Bland annat var det stora skärmtaket på huvudperrongen inte med och Banverket varnade för att det inte skulle uppföras förrän året därpå. Datum för invigning fastställdes och en kommitté för att arrangera festligheterna och boka in talare och honorationer bildades.

En prototyp för Långbryggsarmaturen togs fram under våren och efter provbelysning beslöt man att låta tillverka den. Kontakt togs med KTH/Arkitektur och Örebro Högskola/Grythyttan som båda visade intresse för att låta en student från varje skola i ett gemensamt examensarbete göra ett förslag till en restaurang vid Långbryggan.

Informationsbroschyren blev klar under våren och spreds via de inblandade parternas nätverk. Man arbetade också med att komplettera den med ett OH-material eftersom alltför många besökare kom till Rättvik för att studera projektet och då gärna ville ha en presentation. Ett informationsmöte för allmänheten hölls i maj som visade att projektet hade ett gott stöd i samhället och att det som skulle realiseras i etapp 3 var välkommet.

I detta läge när allt såg bra ut inträffade några händelser som vållade problem. På relativt kort tid försvann ledamöter i styr- och ledningsgrupp och ersattes av nya. Johnny Hedman lämnade Vägverket och ersattes av den nyträdde chefsarkitekten, och både Banverket och Vägverkets regionkontor fick nya representanter i ledningsgruppen. Problemen var inte så stora men projektets särart

medförde att det krävdes inskolningstider för ersättarna innan rutinerna kunde fungera.

Ett annat problem som uppstod var att det bolag som skulle trafikera järnvägen hade tåg som var längre än de tåg som plattformarna var planerade för. Plattformarna kunde förlängas men huvudplattformen, den som låg närmast samhället, kunde inte göras tillräckligt lång. Lösningen som valdes innebar att ett fåtal persontåg skulle tvingas angöra den borte plattformen och därmed bli obekvämare för resenärerna.

Ett större problem var emellertid att Banverket just när entreprenören för etapp 3 skulle handlas upp meddelade att man saknade medel att genomföra sin del. Detta förlamade projektet för en tid då det inte ens gick att hitta tider för ett möte för att söka lösningar. Till slut lyckades man efter olika förhandlingar få till ett telefonmöte där problemet löstes så att Banverket kunde klara sina åtaganden. Anläggningsarbetena kom därefter igång, projekteringen av bron fullföljdes, OH-materialet färdigställdes och planerna för invigningen fastställdes.

Den 25 oktober skedde så invigningen där tre band klipptes av landshövdingen: vid Långbryggans start på nya torget, vid passagen över riksvägen och vid passagen över järnvägen. De många människor som hade samlats bjöds på tal, fanfarer i näverlur, utställning och för-täring. Stämningen var hög men för ledningsgruppen dök det upp nya problem att ta hand om.

Det första var att kvaliteten på de nya belyningsarmaturena och betongelementen till långtidsparkeringen var dålig. Gjutningen saknade precision och ytan var flammig. Entreprenören ville inte godkänna betongelementen och de åtgärder för att dölja bristerna som leverantören hade föreslagit godkände inte ledningsgruppen. Leverantören medgav vissa brister men hävdade att kvaliteten överensstämde med projektörens anvisningar. Entreprenören och projektören hade en annan uppfattning och båda si-

dor skulle kontakta jurister för att försöka lösa tvisten.

Det andra och mer oroande problemet var att man på Banverket på kort tid hade haft flera dåliga erfarenheter av rambroar som hade monterats på platser med samma höga vattenflöde som i Rättvik. Man hade därför kommit fram till slutsatsen att bron måste projekteras om. Detta skulle påbörjas omedelbart och med målet att dels forma bron efter de första skisserna, dels lansera bron vid den beslutade tidpunkten. Man kom fram till att en lösning med spårbyggor kunde klara de ursprungliga gestaltningsidéerna men att den fria höjden under bron då skulle sänkas något. En förutsättning var att man kunde genomföra två tågstopp i stället för ett. En ny bro projekterades och lämnades ut på anbud i början av 2004.

Problemen med betongelementen ledde till flera. I den juridiska bedömningen kunde man inte enas om tolkningen av projektörens anvisningar, vilket innebar att man inte klart kunde säga om felet låg hos projektören eller leverantören och att då kräva att de fula elementen skulle ersättas med nya var inte möjligt. Det som återstod var att söka lösningar där fullheterna inte märktes. Ett vidhängande problem var att ytterligare betongelement hade beställts av samma leverantör med samma utförandeanvisningar. Dessa, som var ett viktigt inslag i gestaltningsidén, skulle stå utmed riksvägen en lång sträcka vid infarten från norr och ses av många. Här gällde det att hitta en lösning som resulterade i god kvalitet utan att ta till exklusiva och kostsamma kravspecifikationer.

När anbudena på bron kom in i mars visade det sig att det bara var två och att de skilde stort i pris. Det ena stämde med anbudshandlingarna medan det andra var en bro byggd med en annan teknik och ett annat utseende men till en betydligt lägre kostnad. Det dyrare alternativet låg avsevärt över projektörens kostnadsberäkning och efter en tids diskussioner och förhandlingar beslöt man att ta den billigare bron, använda den intressanta

tekniken men försöka förändra utseendet så att det bättre stämde med de gestaltningsprinciper som hade styrts projektet. Vissa förbättringar genomfördes men tidspress och hot om fördyringar gjorde att den tekniska lösningen aldrig kom att utvecklas till en tydlig form.

Samtidigt som man inom ledningsgruppen under slutet av 2003 och början av 2004 fick lägga mycket kraft på att projektera om bron och lösa tvisten med betongelementen började man diskutera en avslutande etapp 4. Här fanns få problem; det gällde snarast att fullfölja de tankar och planer som man hade utvecklat i de tidigare etapperna. En enkel skiss med kostnadsuppskattning och tidplan togs fram för att föreläggas styrgruppen. Inte heller denna gång gick det att samla alla de fyra ledamöterna i styrgruppen, men under våren 2004 gav gruppen ändå sitt bifall till att starta projektering i enlighet med ledningsgruppens förslag. Kommunen och Banverket accepterade sina parter av kostnaderna medan man från Vägverket ville dröja något för att internt diskutera kostnadsfördelningen mellan huvudkontoret och regionkontoret.

Vid samma möte diskuterades också förslaget att avsluta projektet med en konferens. Tanken accepterades och man enades om att den skulle hållas under det så kallade designåret 2005. Som lämplig tidpunkt angavs hösten när arbetena med etapp 4 i stort sett skulle vara avslutade. Tanken på att söka EU-medel hade återkommit och en ny grupp hade bildats som under våren undersökte vilka möjligheter som fanns där. Försöken att få fram ett examensarbete om restaurangen hade lett till att det fanns intressenter från arkitekturskolan men dessvärre inte från restauranghögskolan.

Under åren hade anläggningsarbetena inom projektet av naturliga skäl då och då vållat problem i trafiken när vägbanor hade byggts om eller när gator tillfälligt hade stängts av. Detta hade invånare och besökare fördragit med jämnmod men när det blev klart att brobygget krävde att Pilgatan skulle stängas av under sommaren

utbröt ett missnöje som växte till rubriker i tidningarna. Det var inte den påtvingade omvägen som störde utan oron för att den gamla kyrkvägen skulle förstöras, kyrkfriden störas och att olyckor skulle inträffa. Inom ledningsgruppen bedömde man inte dessa risker som stora men man fick ändå ägna en hel del kraft åt frågan. Vid det informationsmöte som hölls i maj för att presentera etapp 4 kom diskussionen att i hög grad handla om Pilgatan.

Den forcerade projekteringen av bron tvingade fram snabba beslut och i början av sommaren övergavs den utformning som man hittills strävat emot. Avsikten med den hade varit att med en rambro som räämne skapa ett längre spann och få öppningen att framstå som vidare. Eftersom den nya konstruktionsprincipen i

sig gav en bredare öppning och även ett längre spann blev den gamla formidén inaktuell. Framför allt blev den mur som tidigare hade varit ett bärande element nu meningslös och kunde tas bort.

Bron började byggas under sommaren och stod färdig i september. När trafiken på den nya Pilgatan släpptes på kunde man konstatera att den pressade tidplanen hade skördat vissa offer. Varken utformningen av bron eller marken omkring den nådde riktigt de kvaliteter som eftersträvades i gestaltningsprogrammet. Den nya planskilda korsningen var ändå en stor framgång för projektet och det visade sig dessutom att de befarade störningarna på omvägen runt kyrkan inte hade inträffat. En smickrande händelse under hösten var att projektet nominerades som ett av

fem till Sveriges arkitekters planpris för år 2004.

Mindre smickrande var att etapp 3 hade blivit dyrare än beräknat och framför allt hade projekteringskostnaderna kraftigt överskridit anbudssumman. Detta hade fört med sig dels att man hade tvingats inleda förhandlingar med projektören för att gå igenom och reglera kostnaderna, dels att man för etapp 4 började fundera över alternativa upphandlingsformer. Möjligheten att inom ramen för LOU finna en upphandlingsform som baserades på samarbete och förtroende utreddes under hösten. I oktober gick man ut med en anbudsförfrågan gällande ett partneringavtal och ett avtal skrevs med en entreprenör vid årsskiftet. Eftersom finansieringen ännu inte var klar fanns det med en



klausul om att samarbetet kunde brytas efter projektering. En work shop för att starta samarbetet hölls i januari 2005.

De kalkyler som snart kunde beräknas på ett mer genomarbetat förslag gav en lägre slutsumma än anbudets, och sedan man kommit överens om hur kostnaderna skulle fördelas mellan Banverket, Vägverket och kommunen återstod att besluta att projektet skulle slutföras. Banverket och kommunen hade sin finansiering klar men ännu återstod att reda ut hur Vägverkets andel skulle fördelas mellan huvudkontor och regionkontor och efter utdragna diskussioner konstaterades att ingen av dem hade de fem miljoner kronor som krävdes.

I den uppkomna situationen, när man stod inför möjligheten att tvingas

skjuta etapp 4 på framtiden, valde man att söka nya lösningar att klara ekonomin. Att skjuta upp avslutningen skulle naturligtvis kännas snöpligt därför att man dels hade lagt ner så mycket arbete och kommit så långt, dels hade annonserat en avslutningskonferens. Det som ändå var mest svårsmält var att det var Vägverket – som hade initierat och drivit projektet i tio år – som backade ur. En lösning kom så till stånd som innebar att kommunen förskottade Vägverkets andel. När ett sådant avtal skrevs under mellan Rättviks kommun och Vägverket kunde anläggningsarbetena för den sista etappen påbörjas i april, och i slutet av månaden hölls det sista informationsmötet för allmänheten.

Medan anläggningsarbetena pågick slutplanerades konferensen: talare engagerades, flyer och programfolder utformades och i juni annonserades den ut. I augusti stod det klart att alldeles för få anmälningar hade kommit in, trots påminnelser och utsträckt anmälningstid, vilket innebar att ledningsgruppen tvingades ta beslutet att ställa in konferensen.

I början av oktober hölls ett ledningsgruppsmöte där etapp 4 avsynades. Trots att vissa arbeten återstod och några ändringar diskuterades beslutade man att projektet nu var slutfört och att detta var ledningsgruppens sista möte. Man beslöt till sist att anmoda styrgruppen att arrangera ett uppföljningsmöte och någon form av invigningsceremoni.



Resultaten

När projektet startade var det övergripande målet att skapa en förebildlig genomfart. Man ville på Vägverket åstadkomma en väg som inte bara tillgodosåg biltrafikens krav utan som skulle fungera som en integrerad del i det samhälle den passerade; en genomfart på samhällets villkor. Eftersom detta innefattade ett vidare område än det som Vägverket ansvarade för krävdes nya former av samarbete.

Det normala förfaringssättet var att Vägverket förhandlade och kom överens med andra berörda parter varefter parterna, i det här fallet Banverket och Rättviks kommun förutom Vägverket, var för sig löste sina problem på sina ägor utan att någon tog ett tydligt ansvar för helheten. När man nu ville skapa en förebildlig genomfart och en bra miljö inom ett vidare område krävdes alltså en annan rutin byggd på samarbete med gemensamt ansvar för att nå gemensamma mål. Projektet fick därför snart två uttalade mål: Att bygga *en genomfart på samhällets villkor* och *att utveckla samarbetsformer* för att klara det.

Att utveckla samarbetsformer

För att få ett samarbete till stånd är det naturligtvis nödvändigt att det finns minst ett gemensamt mål som alla inblandade parter kan enas om och denna förutsättning fanns inte i starten. För att skapa den önskade förebildliga genomfarten var det önskvärt att Länsstyrelsen, Banverket och SJ deltog förutom Vägverket och kommunen. Länsstyrelsen visade intresse och deltog i diskussioner men av naturliga skäl mera som myndighet än som drivande aktör. Banverket ställde sig från början tveksam till projektet men deltog, och ju fler personer därifrån som involverades desto mer ökade verkets intresse för den övergripande frågan att åstadkomma en bättre miljö i Rättvik. SJ deltog i samtalen framför allt i sin roll som fastighetsägare men visade inget större intresse för den övergripande frågan.

I det samarbete som på detta sätt ändå något trevande kom till stånd stod Vägverkets huvudkontor för initiativ och drivkraft under den första tiden. Kommunen, Vägverkets regionkontor och Banverket deltog med ett gradvis ökande intresse men var knappast drivande när det gällde att vidga sina ansvarsområden och göra dem till något gemensamt. Länsstyrelsen och SJ stod något vid sidan av och bevakade snarare än kom med nya idéer.

I möten och seminarier fördes dialoger som syftade till att spåra problem i Rättvik oavsett inom vems ansvarsområde de återfanns. Man bearbetade och fördjupade de övergripande frågorna om skönhet, säkerhet, identitet och kontakten med Siljan, och sakta men säkert kunde man formulera mål och skissa på lösningar. Till slut hade man nått så långt att det faktiskt förelåg sådana gemensamma mål som var samarbetets förutsättning. Man kunde då driva fram planförslag för det område som man ansåg att projektet skulle behandla, och påbörja detaljplanearbete för delområden.

När det så efter tre år blev dags att realisera dessa förslag och planer uppstod tydliga meningsskiljaktigheter. Den samarbetskultur som hade börjat utvecklas krackelerade och slogs till slut sönder. Det finns inte en enkel förklaring till detta misslyckande. Det är möjligt att våra försök att få till ett samarbete hade varit för idealistiska, illa strukturerade eller otillräckligt formellt säkrade, det är också möjligt att de beslut som tagits gemensamt vid närmare granskning inte

var tillräckligt fördelaktiga för alla parter. Det är också möjligt att det handlade om ett återfall i gamla rutiner när det var dags för de avgörande proven. Det som inträffade var att de två parter som berördes av den första ombyggnaden och som också stod för kostnaderna för den fann det naturligt att själva bestämma utan inblandning från övriga parter.

Oavsett orsakerna var detta ett klart misslyckande, och eftersom den konflikt som då uppstod blev så omfattande var man på Vägverkets huvudkontor beredd att avbryta projektet. När sedan projektet startades om efter ordentliga förhandlingar fanns en tydligare formell struktur och en ökad medvetenhet om den skörhet som finns i den här sortens samarbete. Ett tydligare regelverk var utan tvekan nödvändigt, men insikten om hur lätt experimentet kan rasa samman var kanske ännu viktigare för fortsättningen. De personer som nu tog vid, gamla som nya i projektet, visste att förutsättningarna för att lyckas byggde på att alla måste bidra med vilja och engagemang. Dessutom måste man gemensamt utveckla både öppenhet och tillit.

Sedan nystarten har samarbetet mellan de många personer som varit involverade i projektet fungerat tillfredsställande och ledningsgruppen har stått enad även då svåra problem har uppstått som när först Banverket och sedan Vägverket ville dra sig ur för att de saknade pengar. Med en större vilja till samförstånd och klarare medvetenhet om de övergripande målen ökade dessutom kreativiteten och arbetsglädjen.

Inför den fjärde och sista etappen kunde så samarbetet utvidgas till att också omfatta entreprenören. Med erfarenheter från framför allt den tredje etappen som dels hade inneburit problem med projektören dels förstärkt den inre gemenskapen beslöt man att handla upp en entreprenör

för partneringsamverkan. Från denna i sammanhanget mindre omfattande och ganska enkla etapp är erfarenheterna av den sortens samverkan i stort sett goda.

En genomfart på samhällets villkor

En stor väg genom ett samhälle innebär problem; buller, barriär och fara för olyckor och så var det i Rättvik. De här problemen skulle vi försöka åtgärda men det fanns flera inom vägens närhet som mer indirekt hade orsakats av väg och järnväg och som vi behövde ta itu med om vi skulle uppnå målet.

Handelsområdet hade splittrats på två när man på 1980-talet hade dragit om riksvägen. Den del som låg utmed den gamla genomfarten, Storgatan, hade blivit avskild och ganska osynlig från riksvägen medan den del som låg intill torget syntes väl men saknade viktiga affärer. Att det ena området till synes låg i bakvatten var ett problem och ett annat var att kontakten mellan de två enheterna var dålig.

Gång- och cykelvägarna var osammanhängande vilket delvis berodde på att riksvägen hade dragits om och delvis på att det var svårt att passera väg och järnväg. På området med buss- och taxi-station intill järnvägsstationen uppstod ofta problem beroende på att det saknades parkeringsplatser för bil och cykel. Även på torget var parkeringssituationen då och då besvärlig och båda platserna var skräpiga och ganska ogästvänliga.

Över huvud taget kändes området utmed väg och järnväg genom hela samhället nergånget. Rättvik var inte välkomnande utan utstrålade oengagemang eller uppgivenhet. Belysningen var nyckfull, med lyktor av många olika sorter som ibland lutade. Vegetationen visade tecken på att man hade gjort ett antal insatser men aldrig lyckats få till en sammanhängande helhet. Skyltarna var så många och så olika att de var förvirrande. Området saknade karaktär.

De här var problem som vi skulle försöka lösa men inte vart och ett för sig

utan sätta i ett större sammanhang där ett väl fungerande centrum var målet, och vi formulerade fyra övergripande delmål som en beskrivning av vad vi ville åstadkomma.

■ *Ett vackert Rättvik. Skönhet för invånare och trafikanter.*

Tanken var att städa och rensa bland skyltar, vegetation, armaturer, bänkar etc. och försöka ersätta det tillfälliga och osammanhängande med en mer genomtänkt ordning. Tanken var också att försöka utveckla en formgrammatik som dels skulle underlätta orientering, dels skapa en bas för framtida underhåll och förändringar.

■ *Ett tydligt Rättvik. Identitet som stannar i minnet.*

Tanken var att försöka hitta och utveckla platsens karaktär. Här fanns skönhet och dramatik i det omkringliggande landskapet att utgå från och här fanns Långbryggan och några karaktärsfulla byggnader och träd. Genom en medveten rensning hoppades vi kunna synliggöra några tydliga drag som människor kunde använda för att identifiera och minnas Rättvik.

■ *Ett säkert Rättvik. Trygghet för fotgängare, cyklister och bilister.*

Tanken var att försöka förändra trafiksituationen så att villkoren skulle förbättras för de oskyddade trafikanterna utan att bilisters och tågresenärers villkor nämnvärt skulle försämrats.

■ *Rättvik vid Siljan. Självklara passager mellan centrum och Siljan.*

Tanken var att dels hitta argument och lösningar som gjorde det möjligt att öppna Långbryggspassagen, dels ordna en passage för biltrafik under järnvägen för att slippa köbildning på riksvägen vid fällda bommar, dels rensa i vegetation och bebyggelse för att förbättra utsikten från samhället ut mot Siljan.

Efter fyra ombyggnadsetapper har många förändringar genomförts för att nå dessa mål och trots att det övergripande syftet med dem har varit att sammantagna skapa en bättre miljö presenteras de här för överskådlighetens skull var för sig.

Ny utformning av riksvägen.

Utmed hela vägsträckan inom projektområdet har vägen smalnats av och delvis försetts med mittremsa. Alla korsningar har byggts om till cirkulationsplatser varvid ljusregleringarna har utgått. Intill busstorget har cirkulationsplatsen med den ovala rondellen ersatt två korsningar för att underlätta trafikföringen. Nya belysningsarmaturer har ersatt de gamla och träd har planterats utmed vägen på strategiska sträckor. Upphöjda vegetationsytor har anlagts utmed vägen som avgränsning mot stökigare verksamhet. Många skyltar har tagits bort och några har ersatts i syfte att underlätta förståelse och orientering.

Ny utformning av järnvägen.

Hela banområdet har smalnats av och ett spår samt några spårbyggor har tagits bort. Den norra växeln har flyttats så att väntande tåg inte längre blockerar den åtrådade passagen över spåren i Långbryggans förlängning, och den har därmed öppnats. Huvudperrongen har breddats och försetts med skärmtak som dels skyddar, dels orienterar. Den nya övergången över spåren har försetts med tydliga bommar. Ny belysning som har samordnats med övrig inom projektområdet har ersatt den gamla. Nytt stickspår för lastning har tillkommit och lastplatsen har rustats upp.

Nytt resecentrum

Den gamla busshållplatsen har rustats upp och fått en tydligare struktur och trafikföring. Bussarna har fått ordnade angoringsplatser med markerad gångförbindelse till den vänthall som betjänar passagerare till både buss och tåg. Uppställningsplatser för bussar och bilar som hämtar eller lämnar passagerare har anordnats i omedelbar närhet, likaså cykelplatser. Parkeringsplatser med motor-

värmare har anlagts för långpendlare på andra sidan järnvägen.

Sammanhängande gång- och cykelvägnät

Nya gång- och cykelvägar har anlagts och befintliga har rustats upp så att det nu finns två sammanhängande stråk mellan den nya järnvägsbron och cirkulationsplatsen på andra sidan Enån. Det ena utmed riksvägen som når handel och kommunal service och det andra som passerar genom park- och campingområdet utmed Siljan. Den nya passagen i Långbryggans förlängning utgör deras förbindelse i centrum. En ny strandpromenad vid Siljans strand har projekteras men ännu inte anlagts.

Förbättrade förbindelser tvärs riksväg och järnväg

Den stängda passagen över spåren, som från början uppfattades som det avgörande problemet för projektet har öppnats. Förutsättningen för detta, en vägtunnel under järnvägen, har anlagts och möjliggjort enklare och säkrare transporter för biltrafiken mellan riksvägen och campingområdet. Alla riksvägens övergångsställen har fått tydliga markeringar genom förhöjningar, materialbyten, målning och ljussättning.

Ny samlingsplats

Det gamla torget med en blandning av handel och parkering har byggts om till en renodlad parkeringsyta inramad av vegetation. Ett nytt torg har anlagts som avslutning av den nya passagen över spår och riksväg och runt den skulptur som har uppförts här har Rättvik fått en ny naturlig samlings- och mötesplats.

Tydlig förbindelse mellan handelsplatserna

En ny gång- och cykelväg har anlagts som förbinder affärgatan (Storgatan) med affärsstråket vid det gamla torget. Vägen, som är en del av det nya gång- och cykelstråket utmed riksvägen, passerar det nya torget med skulpturen och kommunalhuset vilket innebär fler händelser och därmed ökad naturlig trafik.

Ny färg- och materialmanual

I projektet har man tagit fram en uppsättning färger som är tänkta att i framtiden användas på stolpar, bänkar, skyltar, räcken m.m. i den offentliga miljön. Gatlykorna är målade i en av dessa.

Ny vegetationsmanual

I projektet har man tagit fram en uppsättning växter anpassade för Rättviks klimat som är tänkta att i framtiden användas i

den offentliga miljön. Tallar, björkar, lönnar och ett stort antal buskar har planterats inom projektområdet.

Ny belysningsmanual

En belysningsplan har gjorts för hela området med en ljussättning som är samordnad mellan kommunens, Banverkets, Vägverkets och busstrafikens behov. På både riksvägen och banområdet har man kunnat dämpa belysningen och därmed spara energi. I projektet har man också tagit fram en uppsättning belysningsarmaturer anpassade för de belysningsbehov som finns idag i den offentliga miljön.

Som en sammanfattning av projektets resultat vill jag hävda – att vi trots ett rejält fiasko under en period (eller kanske tack vare det) har utvecklat, prövat och visat fördelarna med ett nära samarbete i ett samhällsbyggnadsprojekt. – att vi, även om vi inte har nått målen i de absoluta termer vi valde: vackert, tydligt, säkert, ändå har lyckats åstadkomma ett vackrare, tydligare och säkrare Rättvik som har en bättre kontakt med Siljan.



Från Långbryggan, förr...



...och nu

Diskussion

A Förutsättningarna

När projektet startade var målet att någonsans i Sverige, gärna nära huvudkontoret, bygga en genomfart enligt andra idéer än de som hade styrt tidigare anläggningar. Idéerna var inte tydligt formulerade men de handlade om att dels vidga ansvarsområdet från vägen till samhället, dels se till att det inte blev fullt. Detta var ett led i Vägverkets nya policy och det var därför ledningen för projektet las på huvudkontorets arkitekt, landskapsarkitekten Johnny Hedman. Några större ekonomiska resurser sattes inte av, man hoppades hitta ett projekt som var på gång och där man på något sätt kunde gå in och påverka i önskad riktning.

När man så efter en tids undersökningar valde Rättvik var det av andra skäl än att man där stod i begrepp att bygga. Varken Vägverkets regionkontor eller kommunen hade vid denna tid några omedelbara byggnadsplaner för det aktuella området, det var bara Banverket som planerade en mindre ombyggnad av stationsområdet. Den första uppgiften blev därför att vädja till, eller locka de andra nödvändiga parterna att delta. Några pengar som var öronmärkta för ett sådant här projekt fanns alltså inte och reaktionen från de tillfrågade parterna var avvaktande.

De svårigheter som projektledaren stod inför i starten var flera. Ett var att han skulle erbjuda andra att delta i ett projekt där var och en skulle betala för sig och där projektledarens egen insats var både oklar och liten. Projektet skulle ha högre ambitioner än normalt och eftersom många förbinder högre ambition med högre kostnader var erbjudandet inte särskilt lockande.

Ett annat problem var att projektledaren kom utifrån. Kommunen samt Banverkets och Vägverkets regionkontor hade samarbetat i området och de inblandade personerna kände varandra. Här fanns en kutym, här fanns min-

nen och här fanns outtalade rutiner och överenskommelser. Intresset för att lyssna till en person från Vägverkets huvudkontor som ville införa ett nytt tänkande i projektet, och som dessutom hade ringa praktiska erfarenheter av vägbyggande, var inte så stort.

Ett tredje problem var projektledarens profession. Han var landskapsarkitekt och när jag anlätades fanns två arkitekter i ledningen för projektet. Normalt är det ingenjörer som leder liknande projekt och det finns sedan länge ett misstroende mellan arkitekter och ingenjörer beroende på utbildning och projekthantering. Detta problem förstärktes av att projektet hade kommit till som en kritik mot det rådande sättet och att man medvetet gett uppgiften att utveckla och pröva nya sätt till en arkitekt.

Att klara projektets primära mål, att i Rättvik skapa en förebildlig genomfart, kan som stadsplaneuppgift inte betecknas som särskilt komplicerad, men för det sekundära målet, att utveckla nya samarbetsformer, fanns uppenbara hinder. Här var uppgiften att förändra en rådande kultur utan maktmedel och med begränsad kassa. Ambitionerna var betydligt mer omfattande än resurserna.

Jag anser att projektet är lyckat om man ser till det primära målet. Den som passerar Rättvik idag möter ett helt annat samhälle än för tio år sedan. Det som då var nedgånget och karaktärsfattigt visar nu en öppen och inspirerande miljö. Trafiken flyter, samhället annonserar sig, Siljan syns, det är lätt att orientera sig, det ser välskött ut, det är inbjudande, samhället verkar blomstra. Projektet har belönats med priser.

Om man ser till det andra målet är resultatet inte lika bra. Nya samarbetsformer har förvisso utvecklats och samarbetet har fungerat allt bättre på slutet, men under perioder har det fungerat dåligt och vid ett tillfälle inte alls. Man ska

naturligtvis inte räkna med att förändra kulturer och attityder på så kort tid, men eftersom det fanns ett mål att utveckla samarbetsformer ska jag försöka redovisa några av de problem eller hinder vi stötte på.

B Metoden

Vår första uppgift var att få till ett byggprojekt och eftersom ambitionen var att skapa en högre arkitektonisk kvalitet än normalt valde vi att pröva metoder som är vanliga bland arkitekter. Det första arbetsseminariet syftade till att få deltagarna att själva formulera problem, önskningsar och lösningar. Här gällde det att i två dagar undvika förutfattade uppfattningar, gammal missämja, övertygelser om vad som är möjligt respektive omöjligt eller vad som är brukligt. Här gällde det att få människor att våga säga sin mening, våga ändra sig, våga vara spontana och inte trycka ner till synes dumma förslag, att öppna sig, vara kreativa och ha roligt.

Varje arbetsgrupp leddes av en erfaren arkitekt med uppgift att ta hand om alla synpunkter och formulera dem i både ord och bild. Tanken med att ge bildarbetet en framträdande roll var att dels kunna konkretisera så att alla blev överens om vad man talade om, dels kunna upptäcka både svårigheter och nya möjligheter i ett förslag, dels slutligen att ge en uppfattning om hur ett område skulle se ut efter en tänkt ombyggnad.

Metoden visade sig fruktbar och resulterade både i en bred analys och många uppslag. Dessutom blev de medverkande medvetna om komplexiteten i det uppdrag som vi hade framför oss. Jag tror också att den stämning som uppstod under seminariedagarna bidrog till att vi kunde få de tänkta aktörerna att gå in i projektet.

Metoden fungerade väl till att börja med. Vi höll fler seminarier där tankar formulerades i både ord och bilder och vi producerade ett program med mål och visioner. Med lobbyverksamhet, studiebesök och informationsmöten försökte vi få med dels de tveksamma parterna, dels Rättviks invånare. Detta lyckades så tillvida att vi kunde enas om ett ombyggnadsförslag för centrala Rättvik, få det godkänt av berörda myndigheter, skaffa fram pengar och starta ombyggnaden. När arbetena sedan kom igång, fyra år efter starten, sprack emellertid samarbetet. Motsättningar uppstod och parterna hamnade i konflikt.

Jag har tidigare gett min version av vad som hände och jag tror inte att det är vare sig möjligt eller meningsfullt att tränga djupare i detaljerna. Jag vill däremot uppehålla mig vid misslyckandet eftersom det kan visa på de problem som ligger bakom dåliga resultat i andra projekt.

Problemområden

Samarbete

Den övergripande orsaken till sammanbrottet uppfattar jag vara oskicklighet i att samarbeta på ett öppet och kreativt sätt vilket jag tror beror på ovana och bristande övertygelse om fördelarna. När frågorna blir för komplexa blir det enklare att bara ta hand om sin egen del än att ägna tid åt att sätta sig in i andras problem, förhandla och söka lösningar på osäkra vägar. Detta speglar sannolikt den rådande kulturen inom byggbranschen; de flesta aktörerna där är ovana vid, och därmed ovilliga att samarbeta på ett sätt som är nödvändigt för den här sortens projekt.

Här räcker det nämligen inte att klara av sitt eget ansvarsområde och samordna med övriga inblandade. Här måste alla tillsammans ta ett gemensamt ansvar för en uppgift som är mer omfattande än vars och ens tillsammans. Alla måste vidga sina respektive kompetensområden och aktivt ansvara för att fördjupa frågeställningar, analysera den övergripande situa-

tionen och driva fram möjliga lösningar. Som tekniker och specialist måste man då också vara humanist och ta ansvar för hela den miljö som ska bli det slutliga resultatet. Det finns i den rådande byggkulturen flera hinder för ett fruktbart samarbete av det slag som jag har beskrivit.

Konkurrens

Det finns sedan länge en grundläggande övertygelse inom vår kultur att konkurrens är det naturliga sättet att åstadkomma den bästa produkten. Denna övertygelse är sannolikt mer ideologiskt än vetenskapligt grundad och de uppenbara problem som är en konsekvens av konkurrerandet i praktiken problematiseras knappast:

- De tävlandes primära mål är att vinna, inte att leverera den önskade produkten.
- De tävlande har stora möjligheter att göra anbuden svåra att jämföra.
- Konkurrens står i motsättning mot samarbete och tillit.

Övertygelsen medför att aktörerna redan under utbildningen tränas att i varje professionellt möte se en konkurrenssituation där man så länge man kan håller sina mål, metoder, kalkyler och bedömningar för sig själv. Man ger bud och förslag som har säkrats med breda marginaler och man vänjer sig att ta andras bud och utsagor med misstänksamhet.

En av flera nackdelar med detta system är att den omöjliggör ett skapande samarbete. Den person som har vant sig att mörka sina avsikter och misstro andras kan inte bidra med något i ett samarbete där öppenhet och tillit är grundläggande förutsättningar. Den som har utvecklat en praxis att säkra och skydda sig undviker det okända, det osäkra och det nya, men även att fördjupa en analys och därmed förändra uppgiften. Konkurrensens strategi är ofta kortsiktig, stressande och framför allt icke-kreativ förutom att den är tråkig. Möjligheten att ta stora tag och tänka i nya banor hämmas eller förhindras och många framkastade förslag som skulle kunna leda till billigare och bättre lösningar stoppas.

Med detta vill jag inte hävda att konkurrens är av ondo, bara försöka uppmärksamma de stora negativa konsekvenserna som är följden av vårt sätt att uppmuntra och hantera konkurrens i dag. Det är stor skillnad mellan vad konkurrens kan åstadkomma i teori och vad den åstadkommer i praktiken.

Beställaren

När den svaga beställaren diskuteras avses ofta en byggherre, privat eller offentlig, som inte har tillräcklig kompetens eller kunskap att driva sina intressen i "samarbetet" med tunga konsulter eller byggentreprenörer. Vid sidan av detta problem kan man också peka på problemet som uppstår när, som i fallet Vackert Rättvik, flera beställare ska samarbeta. Dessa beställare som alla representerar allmänheten men inom skilda sektorer ska förenas till en beställare av en större uppgift än som normalt ingår i deras tjänster. De är tjänstemän med begränsade mandat som är redovisningsskyldiga bara för den egna sektorn. Ingen har ett uttalat mandat och därmed inte redovisningsplikt när det gäller den övergripande, gemensamma uppgiften som heller inte formuleras.

Ett fruktbart samarbete motverkas alltså av att tjänstemännen tvingas balansera ambitionen att överskrida sitt mandat för att lösa en större uppgift mot att försäkra sig om att inte senare behöva stå till svars för att ha gått utanför sina befogenheter. Detta är inte en kritik mot enskilda personer utan mot ett regelsystem och en rådande praxis som leder till att många väljer en beprövad lösning i stället för att engagera sig, försöka fördjupa en fråga, pröva ny teknik eller utveckla något nytt.

Gränsöverskridande

I detta sammanhang finns ett närliggande problem av mer psykologisk natur. Eftersom det fruktbara samarbetet kräver gränsöverskridande är det viktigt att både kunna släppa in andra aktörer i det egna reviret och att våga beträda andras. Det första är svårt men erfarenheterna från Vackert Rättvik säger att det andra är svårare. Den som på allvar vill påverka i andras revir måste göra det i sin roll som

människa, medborgare, brukare, inte som specialist inom ett annat område.

För att nå resultat på den övergripande nivån måste han referera till sina vardagliga erfarenheter: köra bil, vänta på tåget, handla, hitta rätt väg etcetera. Han måste sätta sig in i nya förslag och försöka leva sig in i de förhållanden som råder där på ett naivt och barnsligt sätt. Många uppfattar det här som ovanligt och obehagligt eftersom de känner sig okunniga i ett professionellt sammanhang där de inte kan förlita sig på sin yrkeskunskap.

Gemensamt för de två sista punkterna 3 gäller att man inte kan nå målet *Ett vackert Rättvik* om varje part gör sitt vackra på sitt område på sitt sätt. Det är därför både myndigheternas och de enskilda tjänstemännens ansvar att gemensamt söka och omfatta helheten och i görligaste mån negligera revirgränserna, även om detta initialt kräver mer arbete än normalt.

Mål

Det är viktigt att ett projekt har tydliga mål som dels avgränsar uppgiften, dels klargör vad det är man vill åstadkomma. Det är relativt lätt att ta fram målformuleringar som alla kan enas om eftersom man normalt lämnar detaljtolkningen till framtiden. Det som är svårt att enas om är vad utsagorna förpliktigar till när man kommer till detaljlösningar eller där en entreprenör erbjuder nya ”billigare” alternativ. Vid sådana förhandlingar är det vanligt att kvalitén sjunker i förhållande till de ambitioner som man hade formulerat.

Det finns en vana att byta bort så kallade estetiska ambitioner med hänvisning till att man ändå klarar de primära funktionerna. Vad man avser med dessa begrepp och hur man resonerar i beslutssituationen finns all anledning att diskutera, men det jag här vill peka på är att man faktiskt ofta struntar i att göra den bedömning man hänvisar till. Man bara hävdar att den ”enklare” utformningen duger utan att man har gjort någon konsekvensanalys. Genom att hänvisa till att man klarar funktionen accepterar man ett

bud utan att säkert veta hur slutresultatet påverkas av ändringen. Här finns en praxis som många gånger leder till sämre kvalitet.

Språk

Det finns många språkbruk i bygg- och planeringssammanhang precis som i det vardagliga livet. Detta kan vara berikande men kan också utgöra hinder och här vill jag ta upp två: *Ovilja* att använda och förstå ett annat språk än det egna och *oförmåga* att göra det. Det första kan handla om att medvetet hålla sig till ett språk för att slippa fördjupa sig och därmed ta ansvar. Det kan gälla politiker och arkitekter som frammanar visioner men undviker att sätta sig in i de tekniska problemen och det kan gälla tekniker som hävdar att de bara är tekniker och undviker att tala vardagsspråk. Inte minst märks dessa problem i umgänget mellan arkitekter och övriga tekniska konsulter där konflikter lätt uppstår när båda parter envist håller sig till sitt eget språkbruk.

Det andra handlar om en oförmåga eller ovana att förstå hur bilder kan användas för att lösa samhällsplaneringens uppgifter. För bara femti år sedan var det vanligt att en arkitekt och en konstruktör satt sida vid sida och skissade på en lösning. Ingenjören behärskade bildspråket eftersom ritande och ritningstolkning ingick i utbildningen. Så är det inte i dag och en nödvändig part i byggprocessen har därmed förlorat inte bara ett språk utan även en metod.

Arbetet med ritningar handlar ju inte i första hand om att formulera en färdig tanke eller lösning, utan om att i bild analysera och finna möjliga lösningar. Det utnyttjar både det intuitiva tänkandet och det erfarna omdömet. För att lösa problem är ord, logiskt tänkande och förmåga att dra slutsatser nödvändiga kunskaper, men dessa räcker inte när problemen blir komplexa och flerdimensionella. Då krävs bilder, intuitivt tänkande och omdömesförmåga. Om inte alla parter i byggprocessen behärskar båda kunskapsformerna och båda språken är risken uppenbar att projektet inte klarar av de övergripande och svåra frågorna.

Detaljer

En vanlig konsekvens av att man inte tar målen på allvar och inte utnyttjar alla språk är att utformning på detaljnivå blir slumpartad och därför ofta ful och dålig. Det handlar om gränser: fogar, möten, ytskikt, avslutningar. Beställare och projektörer nöjer sig med att ha de stora tagen klara och överlåter åt entreprenörer eller enskilda anläggare att lösa de detaljproblem som alltid uppstår. För att visa problemet ges här några exempel, se bilder sid 26.

Skälet till att det blir så här är att man inte har bestämt utförandet före upphandlingen. Det kostar att rita igenom alla detaljer och man struntar i det beroende på att beställaren drar sig för utgiften eller för att konsulten inte försöker visa beställaren vilka förluster det kan medföra.

Fördomar

Fortfarande råder många fördomar inom branschen både om hur man själv ska uppträda och om hur andra yrkesgrupper tänker och handlar. Detta är känt och ofta påtalat men så länge det förekommer är det ett stort hinder för ett fruktbart samarbete. Ingrodda föreställningar skapar motsättningar mellan arkitekter och ingenjörer, mellan politiker och tjänstemän, mellan beställare och entreprenörer, mellan Rättvikare och 08-or. Att skilda utbildningar och kompetenser bedömer och hanterar problem olika borde kunna berika den gemensamma kompetensen, men så blir inte fallet om man inte redan under utbildningen utvecklar ett förtroende både för sin egen praxis och för andras.

Brukarinflytande

När man öppnar projekten för insyn och bjuder in allmänheten blir många människor engagerade på gott och ont. Samtidigt som projektledningen får insikt om vad människorna på platsen önskar och vad de oroar sig för, får den också många förslag som kan vara svåra att hantera. Det gäller sådana som ligger utanför projektets intresse- och ansvarsområde men som väcker ett stort engagemang, men också sådana som i sig är positiva men



En prydlig stödmur...



...avslutas på ett ogenomtänkt sätt som förtar helhetsintrycket.



Fältstensytan uppfattas som både obegriplig och ful, likaså räcket avslutning rakt ner i backen



I den enkla och sakliga utformningen av plattform och skärmtak framstår gatstensytan vid pelarnas markanslutning som slarvig.



Dagens bro präglas i hög grad av de slarvigt formade grusytorna runt landfästena. Mötet mellan bron och det omgivande landskapet är ofärdigt och sårigt.



Med en annan utformning av stödmurarna kan man få lutningar som gräset klarar. Brons uttrycksfulla konstruktion kan då framträda i samspel med landskapet.

inte stämmer med projektets intentioner. För projektledningen gäller det att balansera öppenhet mot fasthet men framför allt vara tydlig eftersom båda fallen kan leda till motsättningar i förhållande till allmänheten. Eftersom det tar tid och resurser att klargöra övergripande mål, ansvarsförhållanden och beslutsgångar finns en risk att resultatet blir dåligt om man inte lyckas klara det, oavsett om det beror på eftergivenhet eller diktatorsfasoner.

D Några exempel

För att tydliggöra vad jag avser med, och konkretisera de problem jag har tagit upp vill jag ge några exempel på händelser i projektet. Beskrivningarnas syfte är inte att måla ut personers eller gruppers ageranden utan att visa sådant som jag uppfattar vara en problematisk praxis.

Bron

Turema kring bron har tidigare redovisats men beskrivs här frilagt från övriga händelser. Eftersom vägen under den tänkta bron dels hade fått en utformning som inte var självklar, dels skulle kunna dras om till ett nytt läge beslöts att studera de tänkta situationerna i modell. En modell gjordes av konstnären Hans Peterson och fungerade både som en analys av situationen och ett förslag. Ledningsgruppen studerade och bearbetade modellen och bestämde sig för anslaget som gick ut på att bygga en asymmetrisk bro med en svag sluttning i söder och en mur som stod emot den något högre marken i norr. Ett krav från Banverket var att bron skulle byggas som en rambro vilket tillgodosågs i den lösning som togs fram och senare projekterades.

I detta läge inträffade problem med två andra broar som Banverket uppförde. Vattenflödet under de broarna var så stort att ramen inte kunde ställas på plats och eftersom det fanns risk att samma sak skulle kunna inträffa i Rättvik beslutade man på Banverket att bygga bron i en annan teknik. Nya skisser togs fram med samma analys och utseende som tidi-

gare men med spårbyggor som teknisk förutsättning. I samarbete med Banverkets broavdelning projekterade samma konsult som tidigare en ny bro som ledningsgruppen ansåg stämma med tidigare antagna intentioner och den lämnades ut på anbud.

Endast två anbud kom in. Det ena stämde med handlingarna medan det andra gällde en bro i annan teknik och annat utseende. Den bro som stämde låg betydligt högre än det kalkylerade priset medan den andra låg närmare, och eftersom omprojekteringen redan dragit extra resurser beslöts att ta det andra anbudet och försöka anpassa bron till det valda formspråket. Resurserna i tid och pengar för att genomföra önskvärda förändringar var små och en anpassning visade sig omöjlig med tanke på brons konstruktion. De förändringar som kunde genomföras gick snarast ut på att finna ett nytt formspråk som bättre överensstämde med den nya konstruktionsprincipen.

Bron blev dyr och inte den vi hade tänkt oss. Hade vi från början utgått från den nu uppförda brons konstruktionsprincip hade vi kunnat åstadkomma en vacker, spännande och billig bro. Detta är lätt att konstatera i efterhand och det finns därför skäl att undersöka hur man skulle ha kunnat handla annorlunda.

Det första gäller *metoden*. Banverket ställer kravet att det ska vara en rambro vilket innebär att man bygger en ram vid sidan av, river spåren när den är färdig och skjuter den på plats. Trafiken behöver inte stängas av mer än två dygn. När det visade sig att det fanns risker med den tekniken ställde man ett nytt lika specifikt krav: spårbyggor. Man använder sig av beprövade metoder och ger därmed små öppningar för nytänkande.

Den bro som nu står där är visserligen inte en rambro, men har en liknande princip. Man bygger ett brospann vid sidan av samt fundament på båda sidor rälsen och när detta är färdig river man spåren och skjuter spannet på plats. Med tanke på att principerna är så lika hade det kanske varit fördelaktigt att vara mindre precis i kraven vid båda projekteringstill-

fällena. Idén med den nya konstruktionsprincipen hade då kunnat dyka upp och väljas på grund av sina många företräden framför de etablerade teknikerna. Eftersom den nya tekniken ger stora möjligheter till utformning hade bron kunnat bearbetas längre och blivit både djärvare och vackrare.

Det är ointressant att vara efterklok om man inte vill dra erfarenheter och det jag vill visa med exemplet är en hållning eller attityd som säkert inte är ovanlig, nämligen att alltför lättvindigt ta det säkra och beprövade och därmed missa möjligheter till nytänkande förenklningar som kan bli både bättre och billigare.

Det andra gäller *samarbete, mål och fördomar*. När det sista anbudet hade kommit in och det billigare anbudet hade accepterats fanns utrymme för viss bearbetning. Jag begärde att en arkitekt skulle delta i de fortsatta förhandlingarna för att säkra bästa möjliga utformning och detta godtogs men med armbågen. Något större intresse att blanda in en arkitekt i detta skede fanns varken hos anbudsgivaren eller hos projektledaren för etappen. Jag anar att detta berodde på:

- en önskan att inte blanda in för många och därmed få många synpunkter
- ett ointresse för att tränga in i hur bron och landskapet skulle komma att se ut, sannolikt i den övertygelsen att det viktiga nu var att det blev en bro.
- en uppfattning om att en arkitekt skulle ställa omöjliga krav och inte anpassa sig till den pressade situationen.

När bron nu är färdig kan man konstatera att den har många förtjänster men också att den skulle ha kommit mera till sin rätt med en bättre markbehandling. Konstruktionen har så stor potential med tunga fundament i enkla och tydliga former att den hade kunnat bli en sevärdhet i Rättvik om den hade fått stå fritt i grässlätten. Med små medel hade den samspelat tydligare med landskapet. Jag ser denna miss som exempel på *bristande tillit* och ointresse för, eller i varje fall okunskap om, hur det färdiga resultatet kommer att se ut.

Skulpturen

När vi i ledningsgruppen föreslog att skulpturen skulle placeras på en annan plats än den tänkta uppstod någon form av folkstorm. Hur många människor som var upprörda kan jag inte avgöra men både politiker och tjänstemän uppfattade situationen som besvärande. Det fanns flera orsaker till missnöjet. Ett var att tävlingen om skulpturen hade avgjorts innan projekt Vackert Rättvik startade och tävlingen hade gällt att smycka platsen framför kommunhuset. Några ansåg att skulpturen därför skulle placeras där oavsett vad som i övrigt skedde i samhället. Ett annat var att många retade sig på de små talldungar som inom projektets ram hade planterats utmed riksvägen i de centrala delarna. Det är sannolikt att detta missnöje med projektet spillde över på förslaget om en ny placering av skulpturen bland dem som uppfattade det som omotiverat eller svårbegripligt. Ett tredje hade sina rötter i principen att ett beslut som kommunen hade fattat i demokratisk ordning skulle genomföras och framför allt inte rivas upp på grund av förslag från en grupp utsocknes.

Argumenten var nog inte så tunga men affekterna som de gav upphov till var mycket besvärande för beslutsfattarna. De politiker och tjänstemän som var insatta i planerna såg poängen med att placera skulpturen på det nya stället men eftersom information och argument inte var gångbara när upprördheten var som störst var de inte beredda att försöka tvinga igenom förslaget. De hade naturligtvis en svår balansakt mellan att visa beslutskraft och att lyssna på väljarna. När kommunstyrelsen till slut, efter långa debatter och med knapp majoritet, beslutade att välja den nya platsen berodde det enligt många vittnesmål på att skulptören som är bosatt i Rättvik förordade den.

Skulptören Tomas Hellström hade studerat planerna och platsen och ansåg att skulpturen, trots att den hade skapats för att stå framför kommunhuset, bättre

skulle nå sitt syfte att vara en lekplats för barn och en samlingsplats för vuxna vid det nya torget. Kommunstyrelsen lyssnade på hans motivering och accepterade hans argument som i princip var desamma som projektledningen hade fört fram. Sannolikt var det Rättviksbon snarare än specialisten som man tog intryck av. Skulpturen kom på plats och ingen kräver idag att den ska flyttas. Tvärtom är invånarna i Rättvik nöjda med placeringen och torget har blivit en uppskattad samlingsplats. Vi kan alltså vara tacksamma för skulptörens insatser men måste ändå fråga oss om detta är ett vettigt sätt att fatta beslut i viktiga stadsplaneringsfrågor.¹⁰⁾

Det finns en stor risk att anläggningar blir både dyrare och sämre om man lämnar övergripande mål och visioner för tillfälliga opinionsyttringar och även om det gick bra den här gången ser vi här exempel på problemen med *beställarens* ansvar och betydelsen av att han har *målen* klara för sig.

Blomlådorna

Betongelementen till parkeringsplatsen väster om järnvägen hade vid leveransen en undermålig kvalitet. Trots långa förhandlingar där även jurister var inblandade blev det inte klarlagt om felet berodde på konsultens kravspecifikation eller leverantörens gjutning. För att inte samma sak skulle upprepas när betongelementen till blomlådorna utmed riksvägen skulle beställas, ställde man högre krav i beskrivningen av dessa. Detta tillsammans med ett onödigt stort antal olika element medförde att priset blev mycket högt.

Generalentreprenören NCC erbjöd då ett betydligt billigare alternativ med granit i stället för betong. Detta lät lockande och flera i ledningsgruppen som både såg den ekonomiska vinsten och en vacker granitmur vid norra infarten var beredda att acceptera förslaget. Eftersom jag hade svårt att tro att en blomlåda i granit skulle bli billigare än *motsvarande* låda i betong bad jag att få se ritningar som visade hur alternativet skulle se ut. Några ritningar

fanns inte men det visade sig att det som offererades var raka granitelement som skulle ställas samman till något som var långt från den genomarbetade form som vi hade bestämt för blomlådorna.

Alternativet var visserligen till synes billigare, men det var inte den produkt vi hade bestämt oss för. Dels hade vi redan i gestaltungsprogrammet fastslagit att materialen skulle vara enkla, där betong skulle vara återkommande, dels fanns ett syfte med blomlådorna som hade bearbetats och fått sin form. I mina ögon var detta inte ett acceptabelt alternativ eftersom det helt enkelt inte var det vi var ute efter. Jag förordade att vi skulle hålla kvar vid det som var bestämt eller i ritning noga studera vad ett granitalternativ skulle kunna ge, men framför allt inte ta något osett.

Efter en del turer kunde vi enas om att beställa i enlighet med vad vi tidigare hade bestämt och nu står blomlådorna på plats och har just den verkan som vi eftersträfvade. Vad som hade hänt om vi hade tagit granitalternativet har vi inget svar på, men min övertygelse är att det skulle ha blivit både påträngande och fult om vi hade tagit förslaget rakt av, och om det hade getts en ordentlig bearbetning hade det i bästa fall blivit hyggligt, men då hade det också blivit betydligt dyrare.

Här är åter ett exempel på vikten av att ta sina *mål* på allvar. Vi hade gjort analys och kommit fram till en lösning i överensstämmelse med det grepp vi hade för hela projektet. Att ta ett billigare alternativ för en mindre enhet skulle innebära att vi förlorade den helhet som är så avgörande för hur man uppfattar ett område. Vi skulle därmed ha missat det övergripande målet att skapa god arkitektur. Här är också ett exempel på vikten av att utnyttja tillgängliga *språk*. Vi nöjde oss inte med ord (det här blir nog bra) utan försökte att med hjälp av ritningar avgöra om alternativet var önskvärt. Att vi denna gång undvek en fara berodde möjligen på att vårt samarbete vid denna tid hade utvecklat ganska långt.

¹⁰⁾ Leif Lewin problematiserar frågan om att följa den spontana folkviljan i en debattartikel i DN.



Blomlådor som avskiljare mellan riksvägen och den lokala vägen i industriområdet.



Vägen mot långtidsparkeringen.

Upphandlingsform

De tre första etapperna genomfördes som generalentreprenader medan den sista etappen genomfördes som en partneringupphandling. Denna etapp blev lyckad i den meningen att budgeten höll men också i den meningen att målen nåddes. I etapperna 2 och 3 skedde förändringar efter det att anläggningsarbetena hade påbörjats medan det inte inträffade i den sista etappen. De tidigare förändringarna hade skilda orsaker, dels var det beställaren själv som ändrade redan tagna beslut, dels lockade entreprenören med billigare lösningar. Farorna med dessa förändringar, oavsett upphov, har påpekats; den ena är att helheten går förlorad eller att slutprodukten inte blir den önskade, den andra är att fördyringar uppstår som konsekvenser på andra håll av det ”billigare” alternativet. I en partneringupphandling ges möjligheten att pröva och studera olika alternativ i ett skede där målet ännu formas. Man har alltså stora möjligheter att säkra att man får det man vill ha.

Den partneringupphandling som vi genomförde var skäligen enkel i den meningen att utformningen helt följde det som gjorts i de tidigare etapperna och med samma entreprenör. Form och teknik hade prövats, det fanns inga större skäl att föreslå ändringar och det var enkelt att bestämma kostnaden. Trots att resultatet inte i alla stycken nådde den tidigare etappens utförandekvalitet ska detta ändå uppfattas som exempel på ett förbättrat *samarbete*, ett sätt att undvika kontraproduktiv *konkurrens* och ett fruktbart *gränsöverskridande*.

Slutkommentar

Det har påpekats många gånger, till exempel i skriften ”Skärpning gubbar” att kulturen i byggbranschen behöver förändras. Vackert Rättvik har varit ett försök i den riktningen dels genom att man inom projektet har prövat nya former för process och samarbete, dels genom att vanligt förekommande kulturella problem här har dokumenterats. Förändringar som behöver genomföras har föreslagits i olika rapporter, bland annat den nyss nämnda, och från erfarenheterna med projekt Vackert Rättvik har jag pekat ut ett antal problemområden där förbättrande insatser skulle kunna förändra den rådande kulturen.

När projektet nu är slutfört anser jag att resultatet, det nya centrala Rättvik, visar att det går att bygga en genomfart på samhällets villkor vilket ju var den primära uppgiften. Många har medverkat i projektet och många är nöjda. Det går också att konstatera att vi kom en bit på vägen när det gällde att utveckla samarbetsformer, den sekundära uppgiften, men att vi i det fallet också upplevde en del misslyckanden.

I rapporten diskuteras flera hinder för att nå ett gott resultat, det vill säga en bra miljö, och jag vill avslutningsvis uppmärksamma ett mer övergripande

problem, nämligen att man i den rådande *metoden* att planera, projektera och genomföra fysiska samhällsförändringar försöker åstadkomma något utan att på allvar ta reda på vad det är man vill ha. Man försöker skapa något nytt utan att ha en tydlig vision eller föreställning om vad det är man vill komma fram till.

Den som vill skaffa sig en ny jacka nöjer sig inte med att gå till en affär och ta den första han ser. Han väljer ut några bland dem som bjuds, tittar, känner och provar. Han gör det för att komma fram till vad det är han vill ha och efter flera försök hittar han i bästa fall något som han köper. För att få tag på den rätta jackan måste han först anstränga sig för att klargöra vad det är han vill ha.

Den som ska ordna en ny väg genom ett samhälle går sällan in med samma engagemang för att på djupet ta reda på vad det är han ska åstadkomma. Han ser som sin uppgift att dra en väg enligt ett ganska allmänt hållet program och i överensstämmelse med gällande lagar, förordningar och rutiner. Han uppfattar det framför allt som ett tekniskt, ekonomisk och administrativt problem och när produktionen startar har han inte gjort klart för sig hur det slutligen kommer att se ut. Han saknar en tydlig bild och därmed ett

tydligt mål. Det blir till slut en väg med material, färger, detaljlösningar och ett helhetsintryck som han inte har *förutsett*.

Ett planeringsprojekt uppstår som en tanke eller en föreställning och för att kommunicera den görs den till ord som bearbetas till ett program. Programmets ord blir i nästa stadium ritningar som i slutskedet omtolkas till bebyggelse. Processen från tanke till det färdiga resultatet kan beskrivas som att ta sig från obestämd form; *en väg* till bestämd form; *vägen* och jag vill hävda att formen sällan är bestämd när den börjar förverkligas, det vill säga när man börjar bygga. Jag vill också hävda att den slutliga formen sällan bestäms helt och hållet av de ansvariga utan att andra personer som inte kan krävas på ansvar och tillfälligheter tillåts påverka.

Ju mindre de ansvariga har klart för sig hur slutprodukten kommer att se ut, och ju mindre de anstränger sig att förstå det, desto större är naturligtvis risken att det blir något oönskat. Om vi vill säkra en god kvalitet på det vi bygger måste ansvariga mycket bättre och tidigare än idag göra klart för sig *precis* vad det är de vill åstadkomma. De måste se målet.



Den tidigare stängda passagen över spåren, förr....



...och nu.



Jan Ejheds nya Rättviksarmatur testas...



...och kantar nu vägen mellan torget och Långbryggan.

För att förbättra den rådande situationen måste två förändringar till. För det första måste alla inblandade lära sig att hantera ritningar och andra bilder på ett bättre sätt än idag. Först när vi tar bilder och modeller till hjälp kan vi relativt tydligt få reda på hur ett förslag kommer att gestalta sig, upplevas och verka. Utan bilder och vana att tolka bilder, kan vi inte avgöra om det som föreslås är vad vi, eller den allmänhet vi representerar vill ha. Vad som då krävs är att träningen i att göra och läsa bilder/ritningar ges ett större utrymme i framför allt ingenjörsutbildningarna än de har idag.

Om den rådande träningen där i att förenkla problem och lösa dem med kända formler kompletteras med träning i att rita, viker innebär att problematisera och acceptera det komplexa, skulle det medföra en bättre förmåga att förstå, men också att avge och kommunicera om dömen. Man skulle få en klarare uppfattning om vad det är man ska uppnå och möjligen skulle man då i mindre utsträckning förlita sig på formella system för att nå bra kvalitet.

För det andra måste någon form av ansvar utkrävas i de fall då utlovade mål inte nås. Jag uppfattar att det finns

en praxis, inte bara i byggbranschen, att ta de mål man har satt upp på alltför litet allvar. Detta kan vara en konsekvens av att målen är vagt formulerade och därmed otydliga men det kan också vara ett uttryck för en kultur.

Mycket talar för att vi som samhällsmedborgare har vant oss vid att de mål som uttalas, eller de löften som ges av myndighetspersoner långt ifrån alltid förverkligas. Och vi har vant oss vid att inget ansvar utkrävs. Inga-Britt Ahlenius som har diskuterat frågan på en mer övergripande nivå skriver:

”Frågan om ansvarsutkrävande har en central roll i ett konstitutionellt regelverk. Tydliga processer för ansvarsutkrävande och att ansvar verkligen utkrävs är centralt för medborgerligt förtroende. Svenska och utländska forskare har under många år pekat på svagheter. Sverige saknar på högsta nivå en mekanism för att skapa respekt för rättsregler.”

Som man handlar på hög nivå lär man sig också att handla på lägre nivåer och ambitionen att nå uppsatta mål sjunker naturligtvis överallt där ett misslyckande inte påtalas, än mindre beivras. Om vi vänjer oss vid att löften inte är till för att hållas och att uttalade mål inte kommer att nås är sannolikheten liten för att det samhälle vi bygger får en god kvalitet, och mycket av det vi uppfattar som fult, slarvigt, dåligt eller på annat sätt sämre än vad vi anser oss ha rätt att förvänta, skulle vi ha sluppit om kutymen hade varit sådan att ansvariga ställdes till svars.

Här finns ingen enkel lösning; det kan vara svårt att peka ut den ansvariga, rättsprocesser är dyrbara, tidplaner tillåter inte förändringar etcetera, men mycket skulle kunna förbättras om ansvariga tydligare och skarpere markerade att löften ska hållas och att icke nöjaktiga resultat beivras.

Några litteraturreferenser

Skrifter eller artiklar som ur skilda perspektiv behandlar närliggande problem

Ahlenius Inga-Britt: Den svenska staten är en mjuk stat. DN 05 06 21

Byggkommissionen: Skärpning gubbar! Om konkurrensen, kostnaderna, kvaliteten och kompetensen i byggsektorn. SOU 2002:115,

Bygghögskolekommittén: Uppbyggnad och samordning av ett utvecklingsprogram för samhällsbyggnadssektorn. SOU Delredovisning 1 2005

Flyvbjerg Bent: Arkitektur som bedrägeri, Arkitekten augusti 2005

Grange Kristina: Kulturkrock eller brobygge? Om mötet mellan arkitekter och ingenjörer Examensarbete CTH

Hjort Bobo: Drawing, Knowledge, and Intuitive Thinking: Drawing as a way to Understand and Solve Complex Problems. Art and complexity 2003

Lewin Leif: Inte alltid så välbetänkt att följa den spontana folkviljan. DN 05 08 14

Dokument som tagits fram i projektet

| | |
|---|---------------------|
| Underlag för seminarium om trafikmiljön i Rättvik | Terraforma 1994 |
| Rättviks vägmiljö. Sammanställning av seminarium | Vägverket 1994 |
| Vackert Rättvik. Ett program för Rättviks genomfart | Vägverket 1995: 013 |
| Vägutredning. Riksväg 70, miljöupprustad genomfart i Rättvik | Vägverket 1996 |
| Risakanalys. Vackert Rättvik | Confortia 1997 |
| Olika trafikantgruppers syn på genomfarten | Vägverket 1997: 82 |
| Beskrivning av alternativa gång- och cykelpassager | Confortia 1997 |
| Program avseende genomfartsplan. RV 70 med MKB | Kommunen 1997 |
| Inbjudan till teckningstävling | Vägverket 1997 |
| MKB förstudier (3 st) | Kommunen 1997 |
| Hur Rättvik bildas och utvecklas kring järnvägsstationen | Kommunen 1998 |
| Vackert Rättvik. Gestaltningssprogram | Vägverket 1999 |
| Detaljplan för etapp 2. Genomfart Rättvik | Kommunen 1999 |
| Förslag till utrustningslista etapp 2 | Kommunen 2000 |
| Skyltprogram | Kommunen 2000 |
| Trafiknätsanalys | Kommunen 2001 |
| Samrådshandling Etapp 3. Samordnad planprocess | Kommunen 2002 |
| Problem Detection Study | KPMG 2002 |
| Beslutshandling Etapp 3. Samordnad planprocess | Kommunen 2002 |
| MKB etapp 3 | Kommunen 2002 |
| Vackert Rättvik Gestaltningssprogram etapp 3 | Projektet 2002 |
| Detaljplan för etapp 3 | Kommunen 2003 |
| SIQ-indicator. Vackert Rättvik | Vanaheim 2003 |
| Vackert Rättvik. Informationsfolder | Projektet 2003 |
| Konferens Vackert Rättvik. Flyer | Projektet 2005 |
| MKB etapp 4 | Vägverket 2005 |
| Konferens Vackert Rättvik. Programfolder | Projektet 2005 |

Utmärkelser som projektet erhållit

Projektet nominerades till Sveriges arkitekters planpris 2004 med följande motivering:

Rättviks kommun, Vägverket och Banverket har under en mångårig process tillsammans arbetat med att utveckla ett centralt område i Rättvik. Det övergripande nya i projektet Vackert Rättvik är den konsekventa satsningen på helhet, samarbete och delat ansvar. Kommunen, Vägverket och Banverket använder normalt olika dokument, och därmed följer ibland också en splittrad miljö. Arbetet med Vackert Rättvik har mynnat ut i gemensamma dokument. Motstridiga krav från boende och trafikanter har därför lotsats in i ett brett gestaltungsarbete. Liknande samarbeten pågår förtjänstfullt också på andra håll i landet, men Vackert Rättvik har ett så målmedvetet gestaltungsarbete och omfattar den totala miljön på ett förebildligt sätt, att det är värt att lyftas fram.

Projektet belönades med Dalarnas designpris 2005 med följande motivering:

Ett unikt och konsekvent genomfört vägprojekt som format stadsmiljöns helhet och detaljer under en lång process. Tankar och ambitioner har hållits samman och lagt grunden för harmoni, skönhet och lugn i tätorten. Samspelet mellan väg, järnväg och gångstråk övertygar. Bebyggelsen och Siljans strand har integrerats på ett kreativt och skickligt sätt där helhet funktion, former och detaljer stödjer en gemensam tanke. Vackert Rättvik förstärker Dalarna som ett län med hög kvalitet i design, form och arkitektur.

Kommentarer från några medverkande

Intervjuer genomförda sommaren 2005 av Madeleine Franzén.

Johan Bergkvist och Olov Niska, Banverket

Johan Bergkvist först verksam inom Banverkets regionala organisation, senare på huvudkontoret och Olov Niska chef för huvudkontorets samhällssektion.

Johan Bergkvist:

”Den säkerhetsmässigt dåligt fungerande miljö runt centrum och korsningen vid stationen var en konsekvens av felaktiga beslut och överväganden från både kommunens sida och SJ som var ansvarig part då övergången stängdes 1983. Oavsett vems felet var, måste problemen lösas. ”Den rimliga slutsatsen är att Banverket, som har det strikt juridiska ansvaret för säkerheten, också tar det och tillskjuter medel för detta i den omfattning som krävs för att anordna en säker passage över spåren i plan eller planskilt.” Citatet är från en PM 1995, då jag tillhörde den regionala organisationen inom Banverkets mellersta region. Jag kom inte in i projektet förrän efter det första seminariet.

Järnvägsövergången stängdes en gång i det vällovliga syftet att höja säkerheten, vilket är centralt i järnvägsarbetet. Då var det förmodligen ett fullständigt logiskt och rationellt beslut som inte mötte något kommunalt motstånd. Det var också innan Långbryggan och Siljansstranden rustades. Ambitionen var begriplig vid den tiden, även om det tio år senare var anorlunda.

Jag tog projektet med mig från regionen när jag flyttade till huvudkontoret men det hörde inte hemma där, där det främst handlade om att bygga nya järnvägar och förblev länge en icke-fråga.”

Olov Niska:

”Det som gjorde att huvudkontoret intresserade sig för frågan var att Banverket 1997 fick sektorsansvaret när det gäller järnvägstransportsystemet, och det innebär ett mycket vidare ansvar än tidigare. Säkerheten är en huvudfråga för banverket. Planövergångar vill vi helst inte ha. Men vi menade att en öppning av planövergången skulle bli mycket säkrare än status quo och då måste man ju försöka acceptera verkligheten som den är.”

Johan Bergkvist:

”I en studie från 1996 dokumenterades situationen vid övergången på video. Det behövdes för att ställa den faktiska säker-

heten mot den juridiska, formella nivån. Dokumentationen innebar en metodutveckling av sättet att komma i clinch med frågan. Det var ju rena turen att inget verkligt allvarligt hänt!

Min hypotes var att den bästa möjliga lösningen är att med fysiska metoder kanalisera folk till en punkt som man vet att de använder och sedan förse den med lämpliga säkerhetsanordningar. Men att komma dit var en lång väg. Det är en lösning för en specifik plats och den fungerar så länge tågen stannar i Rättvik och hastigheterna är relativt låga. Någon annan stans med en annan trafikintensitet vore den helt otänkbar. Det ligger en stor insats i en sådan här lösning. Att många är medvetna om allvaret i säkerhetsdiskussionen förklarar en del av trögheten i systemet. Som arkitekt tycker jag att järnvägs-miljön har blivit väldigt bra. Det handlar inte bara om övergången utan också om beläggningar och nya perronger för olika höga tåg, äldre och nyare. Förbannelsen med järnvägen är att allt håller så länge!”

Olov Niska:

”Vi har ju sett att det går att få till ett samarbete som leder till handling. Om man skriver avsiktsförklaringar där var och en går in i samarbetet med intentionen att kunna göra avkall på den egna verksamheten till nytta för helheten så kan man jobba tillsammans och få ett bra slutresultat för samhället. Det fungerade här, hakade det upp sig någonstans så väntade man ett tag och försökte igen. Tiden är viktig, projektet har fått den tid som behövts.”

Johan Berggren:

”Rättvik var ett unikt samarbetsprojekt, men nu håller jag på med ett liknande projekt i Ockelbo, om att med arkitektoniska medel öka säkerheten. Den här typen av samarbete kommer vi att se allt mer av.”

Olov Niska:

”Det tecknades ett samarbetsavtal mellan Boverk, Banverk, Vägverk och tre kommuner i början av juni år 2005, där avsikten är att få till sådana här samarbeten i konkreta projekt och sprida kunskapen i organisationerna. En lärdom av Vackert Rättvik är att projektet måste vara en kommunal angelägenhet, det är ju de som bor i kommunen som ska leva med resultatet. När det blev en svacka i den kommunala insatsen i Rättvik så var projektet allvarligt hotat.”

Johan Berggren:

”Vi har också lärt oss något om Banverkets roll som sektorsmyndighet, att svara mot en pågående förändringsprocess. Det tycker jag att vi gjort.”

Olov Niska:

”Erfarenheterna från Vackert Rättvik i kombination med det nya samarbetsavtalet kommer att förbättra förutsättningarna för många järnvägsprojekt. I många pågående projekt saknas känslan hos medarbetarna av att det är ett större sammanhang som de deltar i. Kunskapen om att det är något som blir bra för hela orten/regionen. Utan den insikten förloras många positiva argument och det blir överklaganden. I Rättvik har den insikten funnits i projektet!”

Bo Bävertoft, Vägverket

Bo Bävertoft var med under hela projekttiden, till och från i ansvarsställning.

”Vägverkets huvudkontor tog initiativet till projekt Vackert Rättvik medan verkets Region Mitt stod för genomförandet. Själv är jag vägingenjör, inte beslutsfattare. Jag har deltagit i projektet i perioder. Vägverket Regionkontoret var skeptiskt från början, framför allt till tanken på vägar med enkelfält där man inte kan köra om. Men det visade sig ju fungera bra i Rättvik.

Jag är inte en sådan som hör till entusiasterna. Jag är en av dem som säger: Ja, men... De behövs de med! Det är inte mycket jag minns av Vackert Rättvik. Det här var ett utdraget projekt men det finns inte många konkreta minnen kvar. Men Vackert Rättvik fungerar som ett bra exempel på hur man kan jobba och det har smittat av sig i projekt som kanske inte är så lika rent fysiskt, men i sättet att arbeta. Som nu i Ludvika, där vi just haft en charrette (franska: liten kärra, betyder brainstorming med viss enighet som mål) med alla intressenter runt den segslitna fråga, som började som en förbifartsfråga men nu har strandat totalt. Nu handlar det om att på bästa sätt kunna göra något åt den gamla vägen. Olika grupper med en konsult som stöd har i två dygn arbetat fram förslag – villkoret var att alla blev hyfsat eniga om slutresultatet. Och det fungerade så långt. Utan Rättvik i bakhuvudet hade jag nog inte trott att det skulle kunna fungera.”

Torbjörn Hellén, Rättviks kommun

Torbjörn Hellén som var kanslichef i Rättvik, lämnade projektet tidigt, men fortsatte som engagerad följeslagare.

”Som kanslichef i Rättviks kommun blev jag inbjuden till den första konferensen på Lerdalshöjden, och när denna intervju kom på tal så var det två saker som for genom huvudet – det

var konferensen och det var Vackert Rättvik-symbolen! Min första tanke på Lerdalshöjden var: Vad är detta för något?! Jag tror att det var lika för alla och det var en bra utgångspunkt. Ingen visste vad det handlade om, alla var lika osäkra på sin roll och ogarderade. Och det var en vild blandning av kompetenser, personer som jag och experter inom olika smala områden som t ex belysning. Vi höll på i två dagar och slutresultatet var en klarsynthet och en vilja att gå igång som ingen kunde ha förutsett! Det kändes som om alla visste precis vad det var som skulle göras, och ville göra – allt sammanfattat i Vackert Rättvik-symbolen. Den symbol som vi alla gick därifrån med i en stark förvisning om att vi visste vad det var vi ville åstadkomma.

Senare blev Banverket en stötesten för projektet när det gällde att flytta banvallen och öppna övergången till Långbryggan. Det fanns ett gammalt krav på en återgång till planövergången vid stationen. En lärare i planering sa en gång till mig: Man ska aldrig anlägga en gångväg förrän den första snön fallit! Inte innan man kan se var människor spontant finner sin väg. Det tänkte man inte på när man stängde övergången. Den vägen hade människor tagit i hundra år. Det blev den första stiltjen i projektet.

Den andra var en konflikt mellan projektledningen och Rättviks kommun. Det gick trögt och det var med nöd och näppe projektet överlevde. Jag hade redan lämnat Rättvik, men det var två projekt som jag hade svårt att släppa; Vackert Rättvik och Dalhalla, som jag fortfarande arbetar med. Jag har hela tiden hållit mig underrättad om vad som hände i Rättvik och när jag såg att det gick i stå, och att det kanske fanns risk för hela projektets överlevnad agerade jag lite i skymundan.

Johnny Hedman och Bobo Hjort hade tänkt föreslå nedläggning av projektet. Vid den tiden träffade jag Magnus Larsson, dåvarande kanslichefen, när jag var i Spanien och spelade golf och passade på att prata med honom om Rättvik. Sedan tog jag kontakt med var och en av de olika agerande i Rättvik och gav dem min mening: att projektet måste fortsätta. Det hade på sikt den effekten att ansvaret för projektet i Rättvik övergick till Rune Daniels, som jag hade jobbat tillsammans med och som är en person som står för vad han säger. Detta hände samtidigt som det blev ett både politiskt och tjänstemannamässigt skifte i kommunen. Politiskt återgick makten till de borgerliga, dvs till dem som varit med från början, efter en sejour med socialdemokratisk ledning. Läget stabiliserades. Sedan dess har det löpt på.

Men det här är inget projekt som man kan säga att nu är det klart, nu kan vi göra något annat. Det pågår hela tiden. Bara en sån sak som att synliggöra vad det betyder med enhetlighet och tydlighet i skyltningen! Man blir hemmablind. Jag hade aldrig riktigt tagit in helhetsupplevelsen innan projektet

arrangerade visningar som gav nya ögon! Projekt Vackert Rättvik har visat på ett sätt att åstadkomma ett kreativt flöde som jag aldrig upplevt förr – eller senare, för den delen.”

Leif Kratz, Rättviks kommun

Leif Kratz kom till Rättvik som kanslichef 1997–98 efter att ha arbetat med ett planeringsprojekt i Avesta i samarbete med Vägverket och Banverket – steget var inte så långt.

”När jag kom hade det varit protester mot riksvägen – mot köerna, rödljusen, avskärningen från stranden och splittringen i två centra – känslan var att kommunen inte gör någonting. Folk vill att det ska hända saker, det får inte vara för mycket utredande. Det är viktigt med resultat. Det fanns en tveksamhet mot rondellerna också, skulle det verkligen fungera? När den första etappen väl var slutförd blev reaktionen positiv, det fungerade och det var ett konkret exempel på hur det hela skulle kunna bli. Det var bra med etappindelningen, bra att se resultat av arbetet, av utredandet. Pengarna var naturligtvis ett problem men tack vare ett bidrag till handikappanpassning av Storgatan blev även den iordningställd, vilket bidrog till den positiva reaktionen. Att rödljusen togs bort mötte till att börja med stort motstånd från handikapporganisationerna.

Jag har fördelen att befinna mig på hemmaplan i Rättvik, jag vet hur det fungerar. Det går inte att fuska med kvaliteten på ett ställe som Rättvik, man vet vem som knackat stenen, vem som lagt den osv. Ekonomiskt sett är det lätt för stormyndigheterna; de satsar en summa pengar och därmed är det klart och slut. För kommunen handlar det också om driftkostnaderna i framtiden. Det är en ständig vägning mot den sociala sidans behov; hur mycket kan man lägga ner på något sådant här när det behövs daghemsplatser?

Etapp 2 var tuff, både tidsmässigt och ekonomiskt. Vi fick EU-bidrag för Resecentrumet, men tidplanen höll på att spricka. I november, eller var det t o m i december, fanns det ingen plan och utställningen skulle vara i januari om det skulle bli något bidrag. Det året blev det ingen jul, men vi fick pengar! Det fanns många olika uppfattningar om genomförandets alla punkter. När det gällde Resecentrum var det många som skulle vara med i beslutsfattandet – gods, taxi, buss, SJ fastigheter – men det var ingen som representerade de resande, så den uppgiften fick jag ta.

Handläggningen av skulpturgruppens placering i mellanrummet mellan de två centrumbildningarna var en kontroversiell fråga. Bara att ha en skulpturgrupp som det var meningen att barn skulle kunna leka vid, tio meter från en tidvis hårt trafikerad oreglerad riksväg! Det blev så och det fungerar, men beslutet krävde konstnären närvaro och instämmande i fullmäktige.

Betongelementen till järnvägsövergången höll på att ramla mellan punkterna i tidplanen – färgen fick vi ta beslut om, annars hade de inte varit färdiga till monteringen. Det har sina sidor med många arkitekter och formgivare och med glappet mellan de mer konkreta kommunala planerna och de mer renodlat planinriktade. Det finns fysiska realiteter som man inte kan planera bort, de möjliga perioderna för anläggningsarbete i Rättvik är två: Från vårmarknaden första helgen i maj till midsommar och mellan Classic Car i slutet av juli till höstmarknaden första helgen i oktober. Resten är tjäle!

Roland A Olsson, Banverket

Roland A Olsson var distriktschef i Banverkets mellersta region från 1993-94 och under den senare delen av projektet banområdeschef.

”Vackert Rättvik har varit ett både intressant, lärorikt och lite jobbigt projekt. Samarbetet mellan flera myndigheter har fungerat bra. Arbetet har präglats av bra information, bra informationsmöten med allmänheten. Den öppna debatten har varit en stor fördel. Trafiksäkerheten tillhör projektets vinster, och belyningsfrågorna som löpt genom hela projektet.

Bron vid Pilgatan orsakade konflikter mellan estetiska och praktiska sidor. Nu blev det en teknisk bra lösning, men de rätta arkitektoniska linjerna saknades. Hade man prioriterat dem skulle kostnaden blivit den dubbla och det kan man inte ta. Vi har fått en ny upphandlingsform i projektet som gör att man kan styra bättre, man har ett delat ansvar för hela förloppet. Projektet har dessutom givit klara samordningsvinster för järnvägen. Den gemensamma planläggningen har varit en fördel, man slipper en massa dubbeljobb. Det gäller även lantmäteridelarna.

Man har mött människor från olika håll med olika bakgrund – och man har väl blivit lite smittad av estetiken!

Gunnar Tysk, Rättviks kommun

Gunnar Tysk var kommunalråd (c) och Rättviksbo, med från projektets start.

”På vägen hit träffade jag två herrar och när de hörde att jag skulle på intervju sa de: Men nog blev vackert Rättvik bra! Det finns t o m de som flyttat hit för att de tycker att det blivit så fint.

Det fanns många olösta problem i Rättvik, ett var hur man skulle få ihop stadens två centrumdelar. I och med att platsen med fontänen kom till har jag inte hört en enda som varit avogt inställd mot att det är två centra. Den fungerar som en brygga emellan, antingen man sätter sig vid fontänen en stund eller passerar. En gång i tiden gick all trafik genom Storgatan,

sedan fick vi den här nya riksvägssträckningen på den gamla järnvägsbanken efter falubanan. Den dragningen var på sin tid en bra lösning. Men trafiken har ökat enormt sedan dess och det blev problem med att staden stängdes av från stranden.

Samarbetet i Vackert Rättvik gjorde att vi kom i gång, vi tänkte ju i nya banor! Innan var det så att järnvägen gick fram på sitt sätt och den stora jätten Vägverket på sitt. Kommunen skulle vara med och gnälla, men det var väl också allt. Länsstyrelsen sa inte så mycket. Men detta bröts och det blev ett samarbete som var fantastiskt fint! Tjänstemännen och beslutsfattarna var positiva. F d vägdirektören var en påskyndare, han fick en rättvikshäst av mig.

Det kom förslag om mörk vägbana och belyst omgivning och det var jag fundersam till. Det var ett nytt tänkande. Det blev fint. Men du ska veta att det var diskussioner om det och om cirkulationsplatserna! Jag minns mötet där borta på gymnasieskolan; en man med lastbil som sa: Det kommer aldrig att gå, aldrig, det går inte att köra genom en sån!! Vi hade ju försökt reglera trafiken med signaler, men de var gammalmodiga och långsamma, det blev långa köer. Till slut fick vi stänga av dem när det var Vasaloppet, Musik vid Siljan och andra stora evenemang.

Annat var det efter etapp 1 och den första rondellen. Vad det fungerade bra vid den första marknaden! Det är 120 000 personer på marknaderna, det är klart att det är köer nu med, men det fungerar. Och detaljerna, det är så välgjort, stensättningen och allt. En period löpte projektet amok, det var en som gjorde lite som han tyckte. Det blev röda lyktstolpar i stället för de tänkta gråa! I det läget höll luften på att gå ur hela projektet, men det löste sig. Torbjörn Hellén, den gamle kanslichefen, sa: Nu måste du göra något åt det här, Gunnar, så att det inte går i stöpet! Han var en som kunde se det i stort. Det är viktigt. Och det var Bobo Hjort en mästare på. Ofta när vi hade våra offentliga redovisningar av projektet så var det detaljer som diskuterades: Ska ni inte plantera rondellerna? Ska det verkligen vara tallar där? Jag försökte hålla fast det stora perspektivet.

Vackert Rättvik har påverkat folks syn på planering och det kommunala arbetet. Man märker det i andra sammanhang, det blir en annan sorts diskussioner nu och det finns en positiv förväntan, jag tror faktiskt att det har lyft hela Rättvik. Tur att Bobo var så envis!”

En personlig kommentar

av Michael Varming

Michael Varming, arkitekt från Danmark, deltog som seminarieledare vid första seminariet i juni 1994. Elva år senare återkom han till Rättvik och såg resultatet. Här är hans kommentar:

En solskenshistoria med skönhetsfläckar

Pilotprojektet i Rättvik har löst ett nära nog omöjligt problem: att anordna en genomfartsled med tung trafik genom en tätortskärna med värdefulla landskapstypiska drag. Lycka till! Saken inleddes med en konferens 1994 i Rättvik. Jag var själv där för att säga något, och började med att fråga: *Vad VILL ni med vägen? Snabb resa genom samhället? Visa fram tätorten och få folk att stanna? Stärka Rättviks identitet? Prioritera den korsande trafiken?*

Efter detta formulerades fyra överskrifter för samarbetet: *Ett vackert Rättvik, ett tydligt Rättvik, ett säkert Rättvik och: ett Rättvik vid Siljan.* Och det är det som har lyckats!

Erfarenhet 1: Det är klokt att hålla fast vid syftet för hela vägen genom ett så omfattande och långvarigt projekt.

Jag försökte att skissera en princip för vägens roll i stadslandskapet. Den handlar om att vägen är tvungen att skifta roll fyra gånger från det öppna landskapet på den ena sidan till det öppna landskapet på andra sidan av samhället, och att dessa rollbyten varje gång måste markeras tydligt. Trafikanterna måste fatta att hastigheten skall sänkas i två steg: vid stadens gräns mot landskapet och vid gränsen i själva tätorten mellan den glesare och den tätare delen. Också detta har lyckats. Vägens profil ändras inte märkbart, men höjden på belysningspunkterna ändras längs vägen till något mycket mera fotgängarvänligt och lågt.

Erfarenhet 2: Bilisterna förstår att de kör inom ett område där man går och cyklar, och därför kör de sakta.

Den ganska omfattande genomfartsrafiken med ett stort inslag av tunga fordon lyckas man avveckla lugnt på endast ett körfält i varje riktning utan höga protester från bilistmaffian. Flott!

Och snyggt har det blivit. Det har sanerats mängder av vägutrustning och skyltar. Det råder mer ordning och reda än tidigare.

Nu fattas faktiskt bara insatser hos bensinstationerna. Varför skall deras annonsering alltid vara en fråga om vem som kan skrika högst? I Norge har man gått en annan väg. 1994 inleddes ett samarbete mellan Vegdirektoratet, Kulturdepartementet, Miljöverndepartementet, kommunaldepartementet, Norsk Form och Norsk Petroleumsinstitut om lokalisering och utformning

av bensinstationer!!! Alla sex bensinföretag i Norge har varit med i samarbetet. I rapporten skrivs bl.a: *En dämpning och reduktion av omfattningen av reklamskyltar och andra effekter på stationerna i byar, tätorter och på andra platser där omgivningarna påbjuder det, blir en viktig signal för andra branscher och ger större möjligheter att uppleva stationens omgivningar.* Och så kommer man med några förslag på hur detta kan göras lite mer blygsamt utan att bensinstationerna förlorar marknadsandelar. Det kräver naturligtvis samarbete mellan de olika företagen. Men att det kan lyckas, demonstreras av 16 snygga exempel i slutet av rapporten.

Ett annat problem som slår mig i mötet med- inte bara Rättvik, utan på många platser i Sverige, är vägmyndighetens skyltning. Det är konstigt att ett land, som är så genomreglerat och ordentligt ordnat som Sverige, kan ha en så låg standard när det gäller skyltningen. Den är så ful, att det ser ut som om hänsynen till ekonomin har varit det enda avgörande kriteriet. Är det inte på tiden att Vägverket bildar en arbetsgrupp där duktiga svenska designers ska ingå, som får i uppdrag att utforma en ny nationell skyltstandard?

Egentligen bryr jag mig inte om pilotprojekt. Jag har sett för många som endast – i bästa fall – har resulterat i ett bra realiserat projekt. Ofta har det gått många år från idé till genomförande (vilket jag också tycker i fallet Rättvik, tio år är lång tid). Under hela denna tid lämnar man alla andra förväntansfulla platser i ovisshet. Dessa måste ha tålamod att avvakta erfarenheterna från pilotprojektet och efterföljande utredningsarbete som ska redovisa hur man bäst kan implementera erfarenheterna i standardiserad form. Och för det mesta kan man inte standardisera särskilt mycket, situationerna är alltför olika.

Men i fallet Rättvik påstås att projektet ska ha gett en annan, ny och bättre bild av kommunen, vilket minskad utflyttning och ökad inflyttning skulle vara ett bevis för. Så det finns egentligen inga skäl till att hålla tillbaka andra projekt som syftar till att renovera stadsgenomfarter, men som ännu ligger i lådorna och avvaktar bättre tider i Sverige.

Resultatet av Projekt Vackert Rättvik måste i alla fall ses som mycket stimulerande!



Nya torget: Rättvik har fått ett centrum, något som många tätorter saknar.



Centrala Rättvik före: Inget incitament för att ta speciella hänsyn till stadsmiljön när man åkte genom samhället för tio år sedan.



Centrala Rättvik efter: Lägre ljuspunktshöjd och smalare vägprofil signalerar lägre fart i dag.



Bensinstation före: 1996 var bensinstationerna starkt provocerande i stadsbilden. Der var en stämning av "Burgerstrip" över genomfarten.



Bensinstation efter: Helt har "Burgerstrip-känslan" ju inte försvunnit, men den har mildrats betydligt.

Processen som kalender

1994

| | |
|---------|---|
| maj | Underlag för seminarium utarbetas |
| juni | Arbetsseminarium |
| juli | Seminarierapport om Rättviks vägmiljö |
| oktober | Ledningsgruppen konstitueras. Arbetsseminarium |

1995

| | |
|-----------|---|
| januari | Banverket meddelar att man ska bygga om bangården |
| februari | Möte i ledningsgruppen |
| mars | Program Vackert Rättvik |
| april | Möte i ledningsgruppen |
| maj | Möte i ledningsgruppen, Föredragning för Vägverkets regionchef |
| juni | Möte i ledningsgruppen |
| september | Möte i ledningsgruppen |
| september | Arbetsseminarium om vägteknik. |
| oktober | Möte i ledningsgruppen Informationsmöte om bangården |

1996

| | |
|-----------|---|
| januari | Föredragning vid VTI i Linköping |
| februari | Vägutredning |
| mars | Avsiktsförklaring skrivs |
| maj | Möte med Banverket |
| september | Möte i ledningsgruppen Informationsmöte om cirkulationsplatser Studieresa i Norge Avsiktsförklaring undertecknas |
| oktober | Föredragning för Vägverket i Danmark Vägverkets skönhetsråd besöker Rättvik |

1997

| | |
|-----------|--|
| mars | Möte i ledningsgruppen |
| april | Program för detaljplan centrala Rättvik |
| juni | Möte i ledningsgruppen Teckningstävling |
| september | Möte i ledningsgruppen Informationsmöte om planernas påverkan på handeln PDS-rapport om invånarnas problembilder Banverkets riskanalys |
| oktober | Arbetsseminarium: Plan centrala Rättvik |
| december | Planer för resecentrum |

1998

| | |
|----------|--|
| mars | Möte i ledningsgruppen |
| april | Möte i ledningsgruppen Föredragning för GD Banverket och Riksantikvarien |
| maj | Kommunens skyltprogram |
| juni | Studieresa till England. |
| Augusti | Informationsmöte om centrumplanen Anläggningsarbeten påbörjas |
| oktober | Möte i ledningsgruppen Arbetsplan |
| november | Programarbete etapp 2 påbörjas Arbetsseminarium: Belysning |

1999

| | |
|-----------|---|
| februari | Gestaltningprogram, utkast |
| mars | Föredragning för Vägverkets skönhetsråd |
| maj | Föredragning för Kommunen |
| juni | Gestaltningprogram Projektering av etapp 2 påbörjas |
| juli | Kvalitetssäkringsmöte |
| augusti | Kvalitetssäkringsmöte |
| september | Anläggningsarbete etapp 2 påbörjas. Näringsdepartementet besöker Rättvik |
| oktober | Möte i ledningsgruppen Föredragning för Kommunen |
| november | Strul. Ändringar görs utan ledningsgruppens insyn |

2000

| | |
|-----------|---|
| januari | Projektet fryses ner av Vägverket HK |
| mars | Vägverkets GD kallar parterna, klargör projektets villkor Nystart |
| maj | Nytt strul. Ändringar görs utan ledningsgruppens insyn |
| september | Projektet föreslås att nedläggning |
| november | Kommunen uppvakter för en fortsättning Ny ledningsgrupp, nya regler, ny avsiktsförklaring |

2001

| | |
|-----------|--|
| januari | Möte i ledningsgruppen |
| februari | Möte i ledningsgruppen |
| mars | Möte i ledningsgruppen |
| april | Möte i ledningsgruppen |
| maj | Informationsmöte om etapp 3 Möte i ledningsgruppen Möte i styrgruppen |
| juni | Möte i ledningsgruppen |
| augusti | Möte i ledningsgruppen |
| september | Möte i ledningsgruppen |
| oktober | Ny PDS-rapport beställs Möte i ledningsgruppen Studiebesök Enköping Projektet presenteras för Vägverkets sambandsplanerare |
| november | Möte i ledningsgruppen provbelysning på kommunalhuset genomförs |
| december | möte i gestaltningsgruppen möte i plangruppen |

2002

| | |
|-----------|--|
| januari | Möte i ledningsgruppen |
| februari | möte i gestaltningsgruppen studier av sandmodellen i broläget |
| mars | Möte i ledningsgruppen KPMG föredrar intervjuundersökningens resultat Samrådsmöte i Rättvik |
| april | Möte i ledningsgruppen samrådshandling skickas |
| maj | Möte i ledningsgruppen studieresa Danmark |
| juni | samrådsmöte |
| augusti | Möte i ledningsgruppen möte i projektledargruppen konsert på Dalhalla för styr- och ledningsgrupp |
| september | detaljplanen ställs ut webbsidorna revideras |
| oktober | 2 möten i ledningsgruppen Möte med projektörer |
| november | 2 projekteringsmöten |
| december | Möte i ledningsgruppen Projektet undersöks med SIQ-projektindikator |

2003

| | |
|-----------|---|
| januari | Möte i ledningsgruppen SIQ-studien presenteras Broschyr o projektet levereras |
| mars | Möte i ledningsgruppen Möte i ledningsgruppen |
| maj | Informationsmöte Möte i ledningsgruppen Besök Grythyttan |
| juni | Möte i ledningsgruppen Kris i Banverket, pengar saknas. Informationsbrochyr Telefonmöte styrgruppen Hemsidan uppdaterad |
| september | Möte i ledningsgruppen Bron måste projekteras om |
| oktober | Möte i ledningsgruppen Möte i ledningsgruppen Invigning av Långbryggepassagen |
| november | Möte i ledningsgruppen |
| december | Möte i ledningsgruppen |

2004

| | |
|-----------|--|
| januari | Möte i ledningsgruppen Skiss på etapp 4 |
| mars | Möte i ledningsgruppen Anbud bron |
| april | Möte i ledningsgruppen Bron ritas om |
| maj | Möte i ledningsgruppen möte i styrgruppen |
| juni | Möte i ledningsgruppen |
| augusti | Möte i ledningsgruppen |
| september | Möte i ledningsgruppen |
| oktober | Förfrågan etapp 4 ut |
| november | Möte i ledningsgruppen Informationsmöte |

2005

| | |
|----------|--|
| januari | Work shop partnering |
| februari | Möte i ledningsgruppen |
| april | Byggstart etapp 4 Informationsmöte |
| sommaren | Anläggningsarbeten |
| oktober | Avslutande ledningsgruppsmöte Uppföljningsmöte partnering |

Personer som har deltagit i projektet

Ett stort antal människor har varit inblandade i projektet under längre eller kortare perioder. Det är inte möjligt att beskriva alla arbetsinsatser men här följer en lista på personer som på ett eller annat sätt har medverkat i planering och projektering.

Vägverket

Christer Agerback
Lennart Andersson
Jan Brandborn
Bo Bävertoft
Bengt Carlsund
Finn Stig Eriksson
Owe Forslund
Johnny Hedman
Anders Hjärtedal
Bengt Larsson
Ann Heljeback Nilsson
Lars Nilsson
Bengt Pettersson
Torbjörn Suneson
Göran Svantesson,
Åsa Säfström
Bo Söderlind
Roland Thorén
Håkan Wennerström
Per Wramborg
Björn Zettervall
Hans-Olov Åström
Göran Öhlund

Banverket

Johan Bergkvist
Nils-Erik Bergström
Sören Dahlén
Anders Ericsson
Sven Eriksson
Malin Kotake
Tomas Nylund
Olov Olsson Niska
Roland Olsson
Jan-Olof Ragnarsson
Anders Strandberg

SJ

Ingvar Lockerud

Rättviks kommun

Ann-Christin Dåderman
Rune Daniels
Else-Marie Dyrsmets
Tommy Ek
Lars Olov Eriksson
Lennart Eskils
Ulla Gudmundson
Jonny Jones
Kärsti Hallström
Torbjörn Hellén
Tore Hellsing
Jonny Jones
Leif Kratz
Sören Kratz
Bengt Larsson
Magnus Larsson
Olle Nilsson
Reimer Pettersson
Kenneth Schröder
Lars Spångmyr
Paul Tharén
Gunnar Tysk
Nicke Welin-Berger
Billy Westlund
Kjell Wikström

Länsstyrelsen Dalarna

Lars Ingelström
Anders Gottberg
Leif Wikström
Kenneth Wåhlberg

Riksantikvarieämbetet

Leif Johannesson
NCC
Bror Hampus
Gunnar Lendahl

Konsulter

Mathias Ahlgren, J & W
Thorsten Alm, Alm & Wennermark
Per Anders Akersten, Högskolan i Skövde
Jonas Berglund, Nivå arkitektkontor
Hans Bäckström, Södergruppen
Jan Christians, Hifab
Jan Dahlin, J & W
Per Göran Edliden, Confortia AB
Jan Ejhed, Ejhed arkitekter
Björn Fallström, VBB
Roine Gillberg, Vägverket Konsult
Anna Karin Groth, PDS Research
Christina Grönberg, KPMG
PG Hillinge, FFNS
Bobo Hjort, Bobo Hjort arkitektkontor
Roger Johansson, Gatubolaget
Tomas Lagerström, SLU
Anders Liljefors, KTH
Christer Ljungkvist, Confortia AB
Karl Gunnar Lundström J & W
Torbjörn Malm, Malm arkitektkontor AB
Berny Markung, VBB
Peder Melin, Terraforma landskapsarkitekter
Håkan Olsson, White
Johan Paju, NoD
Hans Nyqvist, J & W
Mats Olofgörs, Olofgörs och Peterson
Hans Peterson, Olofgörs och Peterson
Carluno Pålstedt, SCC
Ulrika Runblom, Terraforma landskapsarkitekter
Hans Scheele, Norrköpings kommun
Peter Söderlund, PDS Research
Lars Thuresson, Tyréns
Håkan Turner, Turner Markprojektering
Michael Varming, SBI
Hanne Weiss-Lindencrona, HWL arkitekt AB
Karin Wennermark, Alm & Wennermark
Marie-Louise Östling, Stockholm konsult



Vägverket

781 87 Borlänge

www.vv.se, vagverket@vv.se

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



Vägverket