

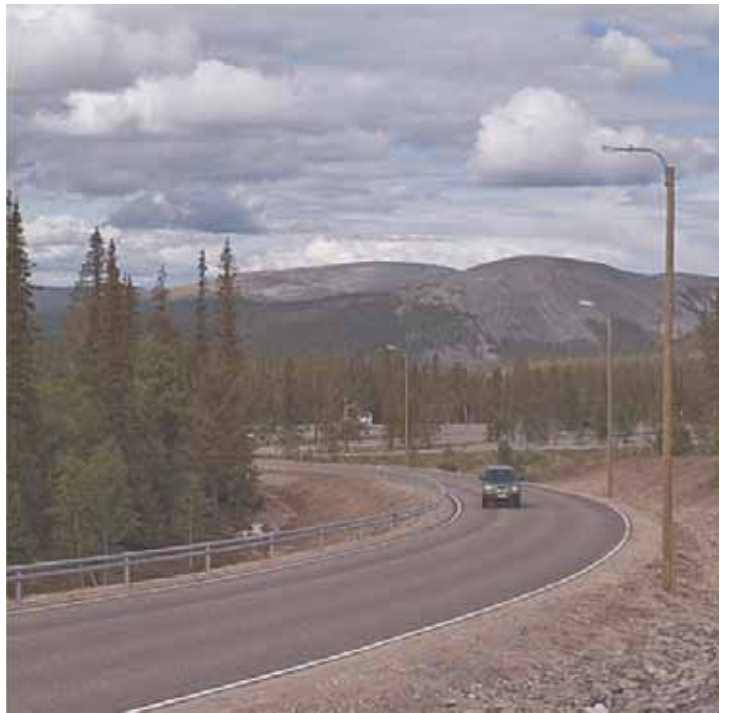


GATU- OCH VÄG- MILJÖTÄVLINGEN 2008

RESULTAT



Bron vid Hollanti enskilda väg



Ylläs landskapsväg

GATU- OCH VÄGMILJÖTÄVLINGEN 2008

Vägföreningen i Finland, Vägförvaltningen och Finlands Kommunförbund arrangerade i år den fjärde "Gatu- och vägmiljö tävlingen". Tävlingen siktar på att finna och belöna sådana vägar och gator som väghållaren på ett naturligt sätt anpassat till miljön. Tävlingen hålls vart tredje år. Första gången, år 1999, vann förbättringen av landsväg 317 i Asikkala, år 2002 blev vinnaren förbättringen av landsväg 5040 i Koli by i Lieksa och år 2005 Jyväskyläs Rantaraitti, gång- och cykelvägen runt Jyväsjärvi sjö.

Tävlingen gällde alla för motorfordonstrafik eller gång- och cykeltrafik avsedda vägar och gator. Förslaget kunde gälla en ny trafikled, förbättring av en befintlig led eller ett nytt sätt att sköta en befintlig led. Ny betydde i detta sammanhang att åtgärden har skett under de senaste tio åren.

Tävlingsjuryns ordförande var trafikingenjör Silja Siltala från Finlands Kommunförbund. Övriga medlemmar var Vägföreningens representant, ledande forskare Jarkko Valtonen, överingenjör Petteri Katajisto från miljöministeriet, direktör Outi Ryöppö från Vägförvaltningen och Kommunaltekniska föreningens representant, avdelningschef Raimo K. Saarinen. Juryns expertsekretariats medlemmar var arkitekt Markku Axelsson från Finlands Kommunförbund, arkitekt Anders H.H. Jansson från Vägförvaltningen och diplomingenjör Jaakko Rahja från Vägföreningen.

BEDÖMNINGSKRITERIER

Tävlingens bedömningskriterier var följande

HELHETSINTRYCK OCH FÖRHÅLLANDE TILL MILJÖN

- anpassning av vägen till landskapet och lokala förhållanden
- anpassning till växtlighet och grönområden (år 2008 firas det Gröna Året)
- hänsyn till lokala värden
- skönhet

FUNKTION OCH TRAFIKSÄKERHET

- dimensionering och utformning i förhållande till markanvändning och trafikbehov
- trafiksäkerhet för olika användargrupper.

PLANERING, UTBYGGNAD OCH SKÖTSEL

- kostnader för trafik och väghållare
- värdering och beaktande av miljökonsekvenser
- samarbete mellan olika parter i planering, utförande eller skötsel
- planeringens och utförandets kvalitet
- utförandets finish och noggrannhet
- särskilda karaktärsdrag
- innovationer, som gärna skall gå att tillämpa mera allmänt.



Trafikarrangemangen i Ylikiiminki tötort



Vägarrangemangen i Ylöjärvi centrum

TÄVLINGENS RESULTAT

I tävlingen deltog 15 förslag: tre landsvägsprojekt, två med både gata och landsväg, två gatuprojekt, fyra leder för lätt trafik, tre enskilda vägar och ett miljökonstverk. Juryn konstaterade att det inte nu fanns någon självklar segrare. Juryn beslöt därför dela Väg- och gatumiljöpriset mellan två projekt:

TRAFIKARRANGEMANGEN I YLIKIIMINKI TÖTORT och VÄGARRANGEMANGEN I YLÖJÄRVI CENTRUM

I vardera projektet har tötortens vägar och miljö förbättrats i samarbete mellan vägdistrikt, kommun och

fastighetsägare. Tötorternas särdrag och skala syns tydligt i resultatet: dessa vägar och gator har verkligen funnit sin rätta plats. Det är också en del man kunde ha gjort bättre i projekten, materialval eller trafikarrangemang, men perfekta exempel finns ju aldrig.

Projekten har planerats och förverkligats av en omfattande grupp experter. Priset ges till väghållare och gatuhållare, men äran tillkommer dem alla.

TRAFIKARRANGEMANGEN I YLIKIIIMINKI TÄTORT

Projektet består av Harjutie, som är Vägförvaltningens landsväg, kommunens torgområde och kommunens vägar Kirkkotie och Toritie. Kommuncentrum ligger i Kiiiminkiälvens dal, på en ås som avgränsar södra älvstranden. Harjutie och Kirkkotie är en del av kyrko-nejdens miljö, som har riksomfattande kulturhistorisk betydelse. Projektets mål var en för alla trafikslag smidigare och säkrare Harjutie, bättre parkering längs vägen, bättre standard för den lätta trafiken vid Harjutie och Kirkkotie och en bättre tätortsmiljö i centrum, som betonar landskapets särdrag. Förutom kommunen och vägdistriktet medverkade också församlingen och en del företagare, som åtgärdade sina egna tomter.

Lösningen är noga anpassad till tätortens karaktär. Projektet har gjort tätorten till ett trivsamt kommuncentrum med välordnad trafik. Åtgärderna är inte överdimensionerade; deras skala är precis lämplig för denna tätortsstorlek och denna trafikmängd.

Gatuzonen är korrekt organiserad och farthindren rätt gjorda. Däremot borde kantstenen ha tänkts igenom bättre; den nu förverkligade lösningen kan på utsatta ställen leda till problem med att få kantstenen att hålla och hållas på plats.





VÄGARRANGEMANGEN I YLÖJÄRVI CENTRUM

I dessa vägarangemang ändrades tre signalstyrda korsningar och tre fyrvägs korsningar till rondeller. Leder för lätt trafik, farthinder och skyddsvägsrefuger byggdes. Vägmiljön förbättrades med stenläggning, planteringar och ny belysning.

Trafikmängden är stor. Rondellerna minskar farten och gör det lättare att komma in på vägen och till affärerna. Vägprofil, planteringar och materialval har gjorts mycket omsorgsfullt. I Soppeenmäki bygger utformningen på affärscentrums behov. Farthindren

och skyddsvägarna gör den lätta trafiken säkrare och uppmuntrar till affärsbesök till fots. Stenläggningen gör sitt till centrummiljön. I rondellerna uppfördes miljökonstverken "Vintergatans centrum" och "Månens mörka sida". Staden och vägdistriktet har förverkligat projektet i samarbete.

Detta är ett omfattande tätortsprojekt, där antalet rondeller och till en del det korta avståndet mellan dem väcker uppmärksamhet. Några av farthindren verkar inte ha förverkligats på ett helt lyckat sätt.

DE ÖVRIGA FÖRSLAGEN VAR

YLLÄS LANDSKAPSVÄG

Den 8,8 km långa vägen väster om Ylläs fjället i Kolari kommun förbinder Äkäslompolo och Ylläsjärvi byar. Vägen har anpassats till fjällterrängen. Allt material från väglinjen har utnyttjats i vägslänterna och detaljutformningen. Vägen har underlättat invånarnas kontakter och befrämjat utvecklingen av turistserVICEN. Den lätta trafiken använder områdetS friluftsrutter och korsar vägen via underpassager. Projektets utgångsläge var problematiskt och terrängen är svår. Helhetslösningen är vällyckad.

FÖRBÄTTRING AV SALLA TÄTORTSVÄG

Förbättringen av vägen i Salla centrum och iståndsättande av torget och byggnaderna kring den har gett tätorten en klar struktur. Porten till centrum och slutpunkten på landsväg 950 är en rondell. Trafiksäkerheten stärks med en ny led för lätt trafik, smalare körbana, skyddsvägsrefuger och pollare samt en breddning för bussar vid Salpalinjens minnesmärke. De olika parternas projekt har omsorgsfullt passats ihop.

NY VÄGTYP PÅ RIKSVÄG 5 VEHMÄSMÄKI-HILTULANLAHTI

Den ca 11,5 km långa sk. smala 4-fältsvägen (2+2 filer samt mitträcke) var Finlands första moderna mitträckesväg. Projektet har varit förebild för planering och förverkligande av senare mitträckesavsnitt. Vägen har visat sig fungera väl. För nuvarande trafikmängd, 13 000 fordon per dygn, har vägen en servicenivå nära motorvägens. Olycksantalet på denna vägsträcka har minskat med 23%, personskadeolyckorna med 60%.

SÄKYLÄ BULEVARD - PYHÄJÄRVENTIE

Pyhäjärventie var ursprungligen en enskild väg. När Lundo - Eura landsväg blev färdig i slutet av 1960 talet blev Pyhäjärventie huvudinfarten till Säkylä centrum. På 1970-talet började en omfattande affärsbyggnation längs Pyhäjärventie och då startade också förbättringen av vägens struktur och säkerhet. Landskaps- och trafikplaneringen under senaste år har siktat på att göra servicecentrum, som bildas av Säkylä boulevard, Pyhäjärventie och kommunkansliets strandområde, till en fungerande, säker och trivsamt miljöhelhet.

GAMLA NURMIJÄRVIVÄGEN

Detta är en del av det omfattande miljö- och parkutvecklingsprojektet för Vanda ådal - Vandaforsen, som Vanda stad genomfört. Gamla Nurmijärvivägens dragning har ändrats, en led för lätt trafik och skyddsvägar byggts. Den lätta trafikens standard och säkerhet har blivit väsentligt bättre.

PALOKKA STRANDSTIG

Hösten 2007 byggdes en 1100 meter lång led för lätt trafik, Palokka strandstig, längs Palokka sjöstrand i Jyväskylä landskommun. Stigen blev genast när den blivit färdig en populär rekreatiONS- och friluftsrutt. Den är också en säker rutt för skolbarnen till skolcentrum. Det gällde att bygga stigen insmält i landskapet, i en smal remsa mellan strand och hus.

LED FÖR LÄTT TRAFIK LÄNGS VÄG 12691 I SÄKYLÄ

Den nyaste delen av leden för lätt trafik Säkylä kyrkby - Luvalahti i Eura blev färdig 2002. Den byggdes i samarbete med kommuner, föreningar och invånare. Målet var att förbättra trafiksäkerheten i synnerhet för cyklister i Eura på väg till arbetsplatsen Lännen tehtaat. Den nu byggda delen är en länk i en 30 km lång enhetlig förbindelse för lätt trafik från Huovrinrinne i Säkylä till Myllyjojanlahti i Eura. Detta är ett exempel på den typ av relativt lång led för lätt trafik, som bebyggelsestrukturens och rörelsemönstrens förändringar i allt högre grad kräver.

LED FÖR LÄTT TRAFIK PÅ PULKKILA ÅS I ASIKKALA

Leden för lätt trafik längs landsväg 314 i Asikkala, på sträckan Pulkkilansalmi - Käkisalmi bro, är 4 km lång. Den ingår i ett 16 km långt avsnitt, som börjar i Vääkysy. Leden byggdes dels som en stig, dels med kantsten invid körbanan. Pulkkilansalmi bro breddades med ett avsnitt på gallerdurk. Kraven på projektet var mycket höga. Leden har delvis byggts i en nationalpark och är i sin helhet i ett landskapsområde av riksintresse. Den går också på en smal åsrygg, där det ställvis finns mycket litet rum för nya anläggningar. Leden planerades och byggdes i nära samarbete med miljömyndigheterna. Den är ännu inte helt färdig.

BREDVIKENS STRANDSTIG

Bredvikens strandstig är en ca 2,5 km lång del av Strandtåget i Esbo. Den består av nya stigavschnitt, förbättrade avsnitt och en enskild väg med liten trafik, där staden övertog skötseln i samband med detta projekt. Stigen förbinder Otnäs med Norra Bredvik, i nära kontakt med naturen. Stigen har omsorgsfullt anpassats till den värdefulla naturmiljön och till en del också till ett naturskyddsområde. Den har förverkligats så att den inte stör naturskyddsområdets växter och djur. Samtidigt ger den en vy av urgamla strandängar.

KANKAANPÄÄ ANSLUTNING OCH VALOMETSÄ

Förbättring av korsningen mellan riksväg 23 och stamväg 44 har planerats i över 20 år. Målet var att göra den livligt trafikerade fyrvägs korsningen smidigare och säkrare. Man beslöt sig till slut för en rondell, som byggdes 2005-2007. Projektet gäller rondellen och anslutande vägarrangemang både längs riksvägen och stamvägen. Valometsä (Ljusskogen) är ett konstverk med ca 30 m radie i rondellen. Belysningsstolparna längs rondellens ytterkant ingår också i konstverket.

LEISNIEMI ENSKILDA VÄG

Förbättring av 3,3 km enskild väg i Asikkala och Rantasalo byar i Rantasalmi. Målet var att förbättra den

äldsta delen så att den blev lättare att underhålla och lämpligare för nuvarande trafik, att bevara Rouhiala gårdsskapskap samt att genom att förstora en vägtrumma öppna en kanal tvärs genom Leisniemi som ger bättre vattencirkulation i Leislahti vik.

QVIDJA-KASSÖR-PERAS ENSKILDA VÄG

Denna enskilda väg i Pargas stad var i dåligt skick, det fanns sikhinder längs vägen och mötesplatser saknades. Vägen grundförbättrades på en 2,5 km lång sträcka. Stora fordon kan nu mötas utan att backa. Sikten räcker till följande kurva och skyltarna syns. Planeringen byggde på bärighetsmätningar och de krav de föranledde.

HOLLANTI ENSKILDA VÄGS BRO

Den gamla bron på Hollanti enskilda väg i Kannus måste avlägsnas för 1-2 månader varje vår. Den hade 1,5 t viktbegränsning. Den ersattes med en tvådelad, 3,5 m bred bro, över en ö mitt i ån, dimensionerad för 5 t belastning. Bron ger en fast förbindelse till Välikannus by och i synnerhet skolan i byn. Åns lopp har inte inskränkts och ån grundar inte upp.



JURYNS ALLMÄNNA BEDÖMNING

Antalet förslag i Gatu- och vägmiljötävlingen ökar så småningom. Det är särskilt glädjande att gruppen nu är så bred och balanserad, liksom det att förslag gjorts av både privatpersoner, föreningar, väghållare, kommuner och organisationer, för sig eller tillsammans. Också den geografiska fördelningen är mycket jämn.

Erfarenheterna av samarbetet uppmuntrar och medborgarnas egna initiativ ökar. Också denna typ av tävlingar är viktig - vägar och gator berör alla och därför är det skäl att också framgent fästa uppmärksamhet vid deras planering, förverkligande och effekter.

Stora landsvägsprojekt bygger alltid på ett effektivt planeringssystem, men nu har också leder för lätt trafik fått väsentligt mera uppmärksamhet och resultatens kvalitet blivit allt bättre. Också kvaliteten på tätortsväg- och centrumprojekten kännetecknas av det säkra grepp erfarenheten ger. Planeringen av

enskilda vägar blir allt mera professionell och teknisk kvalitet, fördelaktig utbyggnad och förenklat underhåll betonas i projekten. Samtidigt finns i varje projekt delar eller detaljer som kunde ha gjorts bättre.

Det vore skäl att nu göra en omfattande utvärdering av de tätortsvägar och gator som byggdes när planeringsprinciperna förnyades på 1990-talet och nu varit i bruk en längre tid.

Den lätta trafiken är inte längre bara vanlig gångtrafik eller cykling på korta sträckor, och en enda typ av led för lätt trafik, eller ett sätt att sköta den, svarar inte längre mot alla behov. Den lätta trafiken får allt mera varierande former. Planeringen borde beakta denna förändring i ett för vårt trafiksystem centralt trafikslag. Vi behöver lösningar som också betjänar nya motions- och rekreationsformer, lika väl som nya förbindelsebehov.

NÄSTA TÄVLING 2011

Juryn föreslår att tävlingen fortsätter så att den femte Gatu- och vägmiljötävlingen ordnas år 2011. Målet är fortsättningsvis att finna och belöna sådana vägar och gator som väghållaren på ett naturligt sätt anpassat till miljön. Juryn föreslår att man överväger om flera parter borde vara med och anordna tävlingen.

TÄVLINGEN ORDNADES AV

Vägföreningen i Finland, www.tieyhdistys.fi
Vägförvaltningen, www.tiehallinto.fi
Finlands Kommunförbund, www.kunnat.net

