



Väg 45

Vänersborg - Värmlands läns gräns

Objektnr 54 47 10

Oktober 2002

**Förstudie
Förslagshandling**

Medverkande

Beställare: Vägverket Region Väst, Göteborg

Projektledare: Lennart Rosén
Vägverket Region Väst
405 33 Göteborg
Telefon 031 - 63 50 00

Projektgrupp:	Margareta Wallin	Länsstyrelsen Västra Götalands län
	Gunnar Wockatz	Länsstyrelsen Västra Götalands län
	Christer Larsson	Vänersborgs kommun
	Bo Thorsenius	Melleruds kommun
	Charles Hörnstein	Melleruds kommun
	Karl-Erik Lundquist	Melleruds kommun
	Peter Säarg	Åmåls kommun
	Lars Hellström	Vägverket Region Väst
	Bertil Lithner	Vägverket Region Väst
	Björn Winstrand	Vägverket Region Väst
	Carl-Axel Hallén	Rådhuset Arkitekter
	Kajsa Björquist	Rådhuset Arkitekter
	Linda Hansson	Rådhuset Arkitekter

*Kartor och flygfoton är godkända från sekretessynpunkt för spridning.
Copyright Lantmäteriverket 1999. Dnr L1999/139*

Flygfoto: Thomas Samuelsson

Övriga foton: Linda Hansson, Kajsa Björquist

Omslagsbilder: Brålanda vid infarten till samhället, Mellerud vid centrum och Åmål vid södra infarten.

Produktion: Rådhuset Arkitekter AB Digitaltryck: Arkitektkopia Papper: High grade 100 g

Innehåll

	Sid		
Sammanfattning	4	3	Geografisk omfattning12
1 Bakgrund	6		
1.1 Övergripande funktion för väg 45	6	4	Förutsättningar14
1.2 Förstudiens syfte	6	4.1	Trafiksystem 14
1.3 Gällande lagstiftning	6		Vägnät
Miljöbalken			- Vägstandard
Väglagen			- Anslutande vägar
- Förstudie			Trafik och trafikflöden
- Vägutredning			Övriga kommunikationsslag
- Arbetsplan			- Godstrafik
Plan- och bygglagen			- Busstrafik
			- Järnvägstrafik
1.4 Övergripande mål	7		- Flygtrafik
Stamvägnät			- Sjöfart
Transportpolitik för en hållbar utveckling		4.2	Trafiksäkerhet 16
Nollvisionen			
Nationell plan för vägtransportssystemet		4.3	Miljö 18
Nationella miljömål			Landskapsbild/Stadsbild
Regionala mål			Kulturmiljö
Lokala mål			Naturmiljö
1.5 Aktualitet och finansiering	8		Friluftsliv
			Naturresurser
2 Tidigare utredningar och beslut	9		Hälsa och säkerhet,
2.1 Förstudie och lokaliseringsplan	9		miljömedicinska aspekter
Allmänt			- Bullerstörningar
Tidigare bortvalda korridorer			- Luftkvalitet
			- Vibrationer
2.2 Kommunvisa vägutredningar	9		- Olycksrisker
2.3 Övriga utredningar	10		- Farligt gods
2.4 Nuläge	10		- Barriäreffekter
Samtliga studerade korridorer		4.4	Markanvändning 22
Vänersborgs kommun			Allmänt
- Vänersborg - Erikstad			Vänersborgs kommun
- Båberg - S Frändefors			Melleruds kommun
- S Frändefors - Frändefors			Åmåls kommun
- Frändefors			
Melleruds kommun		4.5	Byggnadstekniska förutsättningar 23
- Kuserud - Svecklingebyn			
- Delen genom Melleruds kommun			
- Genomfart Mellerud, sträckan			
Svecklingebyn - Solberg			
Åmåls kommun			

5 Problemanalys	24	8 Effekter av föreslagna åtgärder .	37
5.1 Allmänt	24	8.1 Allmänt	37
5.2 Alternativa transportmöjligheter	24	8.2 Tillgänglighet	37
5.3 Trafikutveckling	24	8.3 Transportkvalitet	37
5.4 Tillgängligt transportsystem	24	8.4 Säkerhet	38
5.5 Hög transportkvalitet	25	8.5 Miljö	38
5.6 Säker trafik	25	Landskapsbild och kulturmiljö	
5.7 God miljö	26	Naturmiljö och friluftsliv	
Landskapsbild och kulturmiljö		Naturresurser	
Naturmiljö och friluftsliv		Buller, luft m m	
Naturresurser		Farligt gods	
Buller, luft m m		Miljöeffekter vid ett nollalternativ	
Farligt gods		8.6 Lokal och regional utveckling	40
5.8 Positiv regional utveckling	28	8.7 Jämställdhet	40
5.9 Ett jämställt transportsystem	28	8.8 Kostnader	40
6 Förslag till åtgärder	29	9 Samråd	41
6.1 Trafikteknisk standard	29	9.1 Tidigt samråd	41
6.2 Vägkorridorer	30	9.2 Samrådsmöten med föreningar och allmänheten	41
6.3 Delen inom Vänersborgs k:n	30	9.3 Övriga samråd	41
6.4 Delen inom Melleruds kommun	30	Banverket	
Delen Kuserud - Svecklingebyn		Västtrafik	
- Allmänt		Västra Götalandsregionen	
- Vägteknik		Räddningstjänsten	
- Markanvändning		10 Fortsatt arbete	43
- Miljökonsekvenser		10.1 Remissbehandling	43
- Sammanfattning		10.2 Betydande miljöpåverkan	43
Svecklingebyn - kommungränsen		10.3 Vägutredning/Arbetsplan	43
6.5 Delen inom Åmåls kommun	33	10.4 Miljöuppföljning	43
6.6 Hela sträckan - åtgärder	34	11 Förslag till beslut	44-45
7 Gestaltning	35		
7.1 Gestaltningsprogram	35		
7.2 Vägen ur olika synvinklar	35		
Trafikantperspektiv			
Åskådarperspektiv			
7.3 Några utgångspunkter	36		

Källor	46
---------------------	----

Bilagor:

- Karta 1** Samtliga studerade korridorer
- Karta 2** Beslutad korridor 1996/1997
- Karta 3** Landskapsbild - Vänersborg
- Karta 4** Landskapsbild - Mellerud
- Karta 5** Landskapsbild - Åmål
- Karta 6** Naturmiljö - Vänersborg
- Karta 7** Naturmiljö - Mellerud
- Karta 8** Naturmiljö - Åmål
- Karta 9** Kulturmiljö/friluftsliv - Vänersborg
- Karta 10** Kulturmiljö/friluftsliv - Mellerud
- Karta 11** Kulturmiljö/friluftsliv - Åmål
- Karta 12** Naturresurser - Vänersborg
- Karta 13** Naturresurser - Mellerud
- Karta 14** Naturresurser - Åmål

Sammanfattning

Bakgrund

Denna förstudie är ett omtag av tidigare utredningsinsatser i form av förstudie, lokaliseringsplan och vägutredningar. Syftet med omtaget har varit att bearbeta och uppdatera tidigare studier avseende bland annat förändringar i lagstiftning, vägstandard samt nya mål för transporter och miljö. Förstudien ska bli ett underlag för den fortsatta planeringen och projekteringen samt för länsstyrelsens beslut om vägprojektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Det har under tidigare utredningsarbete varit bred uppslutning, inte minst från kommunernas och länsstyrelsens sida, kring de förslag som ligger till grund för denna förstudie.

Förutsättningar

Väg 45 har stor betydelse för både den nationella, regionala och lokala infrastrukturen.

Vägens standard varierar en hel del utmed den ca nio mil långa sträcka som studerats. Utmed sträckan ansluter en stor mängd allmänna och enskilda vägar och tillfarter. En hel del spridd bostadsbebyggelse ligger intill vägen.

Omfattande transporter av gods, pendlingstrafik m m gör att trafiken på vägen periodvis är mycket intensiv. I kombination med låg vägstandard betyder det att många trafikfarliga situationer uppstår.

Vägsträckningen går till stora delar genom jordbrukslandskap, i söder dominerat av Dalbosläätten. Mosaikartade landskapsavsnitt passerar också liksom sjölandskapet kring Köpmannebro. Mer slutna skogslandskap finns också utmed sträckan. Vägen går genom flera samhällen, såsom Frändefors, Brålanda, Mellerud och Ånimskog. Vägen passerar också i utkanten av Åmål.

Problemanalys

Personbilstrafiken väntas ökas med ca 40 % och den tunga trafiken med ca 33 % mellan år 1998 och 2010, enligt Vägverkets bedömning.

En förbättring av väg 45 behövs för en positiv lokal utveckling och för utvecklingen av näringsliv och turism i Västra Götalandsregionen och Värmland.

Att väg 45 passerar genom samhällen innebär dels bullerstörningar och barriäreffekter för boende och

dels att framkomligheten begränsas för trafikanterna.

Många mindre vägar ansluter till väg 45, vilket innebär olycksrisker och begränsar framkomligheten.

I de utpräglade jordbruksområdena begränsas framkomligheten av att långsamtgående fordon ofta måste samsas med den övriga trafiken på väg 45.

Förslag till åtgärder

Ombyggnad till mötesfri landsväg (2+1-väg med mitträcke) föreslås på hela sträckan, med undantag av passagen vid Köpmannebro där nuvarande vägbro, med ett körfält i vardera riktningen, föreslås vara kvar.

På delen genom Vänersborgs kommun föreslås ombyggnad i befintlig sträckning fram till Ekenäs mosse samt norr om Frändefors. Förbi Frändefors föreslås en ny förbifart öster om samhället.

På delen Kuserud - Svecklingebyn i Melleruds kommun har tre smala korridorer studerats och redovisas i denna förstudie. Den västligaste, närmast befintlig väg, har bedömts vara bäst. Väster om Mellerud föreslås en ny förbifart, enligt tidigare beslut i Röd Korridor.

Norr om Mellerud kan ombyggnad ske i befintlig vägsträckning.

På delen genom Åmåls kommun kan ombyggnad i befintlig sträckning ske från kommungränsen i söder till Tösse, med undantag av en ny sträckning som föreslås öster om Ånimskog. Mellan Tösse och Nygård föreslås ny sträckning väster om befintlig väg 45 och norr därom är ombyggnad tänkt att i huvudsak ske i befintlig sträckning. Denna sträcka kan norr om Åmål ansluta till nybyggd mötesfri landsväg.

Effekter av föreslagna åtgärder

Risken för olyckor minskar kraftigt när vägen byggs om till mötesfri landsväg och mötesolyckorna, som oftast får de allvarligaste följderna, förhindras.

En ombyggnad av väg 45 underlättar boende och arbetspendling samt förbättrar förutsättningarna för godstransporter.

Ombyggnaden kommer att ge effekter på en del miljöintressen i anslutning till vägen, men intrången blir begränsade på de sträckor där befintlig väg kan nyttjas.

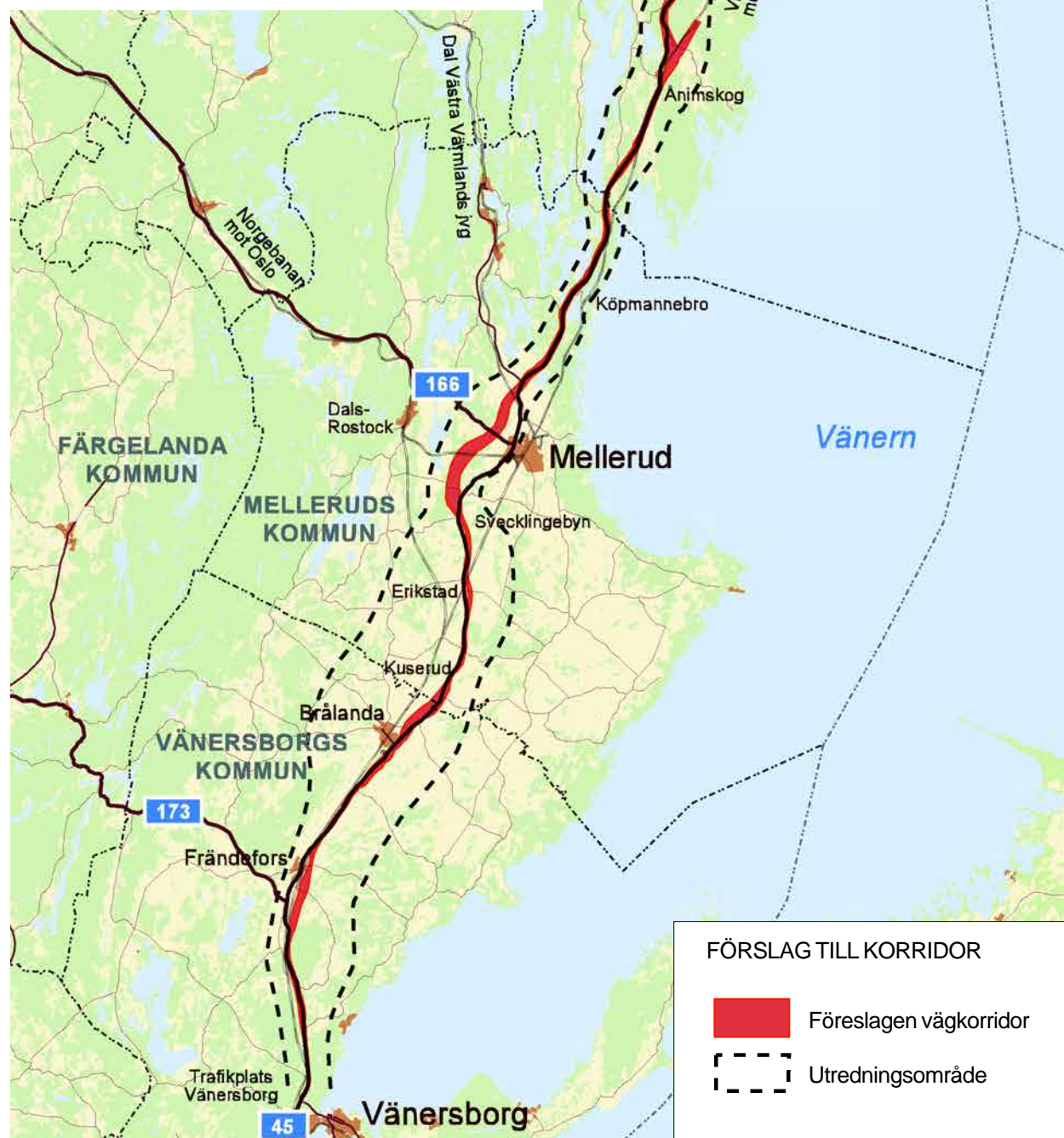
I samband med ombyggnaden kommer buller-
dämpande åtgärder att vidtas i syfte att minska
bullernivåerna vid passage av bostäder.

Samråd

Omfattande samråd har hållits både under arbetet
med denna förstudie och i samband med tidigare
utredningsarbete. Samrådsprocesserna är redovi-
sade i kapitel 9.

Fortsatt arbete

Vägverket föreslår att fortsatt arbete inriktas på
arbetsplanprojektering.



1 Bakgrund

1.1 Övergripande funktion för väg 45

Väg 45 är i sin helhet Sveriges längsta väg. Den går mellan Göteborg och Karesuando. Den är en viktig länk i det nationella stamvägnätet, vilket är särskilt betydelsefullt för riket som helhet. Det nationella stamvägnätet ska vara ett sammanhängande vägnät med hög och jämn standard.

Väg 45 är också av stor betydelse för den lokala och regionala trafiken. Den aktuella sträckan ingår i en viktig regional led eftersom den förbinder Göteborgsregionen med Vänersborg/Trollhättan och Värmland/Bergslagen. Lokalt har vägen stor betydelse för de dalsländska kommunerna. Pendlings- och trafiken är omfattande.

Väg 45 är av riksintresse. Grunden för att en väg ska vara av riksintresse är dess funktion för i första hand interregionala transporter av personer och varor.

1.2 Förstudiens syfte

Syftet med denna förstudie är att svara på de grundläggande frågorna om behovet av att förbättra väg 45 är oförändrat i förhållande till tidigare gjorda utredningar samt att klarlägga vilka standardkrav som bör ställas idag. Förstudien fastslår också ett utredningsområde.

Förstudien ska ligga till grund för länsstyrelsens prövning av om projektet innebär betydande miljöpåverkan. Den ska även ge svar på för vilka delsträckor vägutredning ska utföras eller arbetsplan kan tas fram utan att föregås av vägutredning.

1.3 Gällande lagstiftning

Miljöbalken

Miljöbalken (MB) trädde i kraft 1999-01-01. Den innehåller flera bestämmelser som är av intresse vid större vägprojekt. I de övergripande bestämmelserna sägs att målet med miljöbalken är att skapa förutsättningar för en hållbar utveckling. Miljömålen har lyfts fram och fått en mer överordnad ställning i denna lag.

I miljöbalken har s k miljö kvalitetsnormer införts. Dessa är föreskrifter om lägsta godtagbara kvalitet i geografiskt avgränsade områden i hela landet. Miljö kvalitetsnormer fastställs av regeringen. Till-

stånd får inte beviljas till verksamheter som innebär att en miljö kvalitetsnorm överskrids. I det fortsatta utredningsarbetet måste därför eventuella nya beslut om miljö kvalitetsnormer, som kan komma att påverka den planerade utbyggnaden, bevakas.

Hushållningen med och användningen av mark och vatten ska ske med ett långsiktigt perspektiv och baseras på en ekologisk grundsyn. Opåverkade områden, ekologiskt känsliga områden samt jord- och skogsbruksmark av nationell betydelse ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada områdena. Detsamma gäller bland annat mark- och vattenområden samt fysisk miljö som på grund av sina värden för friluftsliv, natur- eller kulturvärden har betydelse från allmän synpunkt.

Väglagen

Förstudie

Begreppet förstudie har lagts fast i väglagen. Den som avser att bygga en väg ska genomföra en förstudie som klargör förutsättningarna. Den ska också ange om vägutredning behövs. Samråd ska hållas med länsstyrelsen och enskilda, berörda personer före tillståndsansökan och upprättande av miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Utifrån förstudien bedömer länsstyrelsen om projektet kan medföra betydande miljöpåverkan.

Vägutredning

Vägutredning har ersatt det tidigare begreppet lokaliseringsplan. En vägutredning behandlar möjliga alternativ, är underlag för val av sträcka och vägstandard och jämför alternativen med befintlig väg samt med en förbättring av befintlig väg. En vägutredning innehåller också en miljökonsekvensbeskrivning, vilken ska godkännas av länsstyrelsen. Om en tillåtlighetsprövning ska göras av regeringen, görs denna på basis av vägutredningen.

Arbetsplan

I en arbetsplan projekteras det valda vägalternativet i detalj och vägområdet läggs fast. En fastställd arbetsplan ger Vägverket rätt att ta i anspråk marken inom vägområdet för en vägutbyggnad. MKB:n fördjupas i arbetsplaneskedet. Omfattningen av samrådet kring MKB:n beror på om betydande miljöpåverkan föreligger. Om så är fallet ska en MKB inom detaljplanelagt område eller som avser ombyggnad ställas ut. MKB:n ska enligt miljöbalken godkännas av berörda länsstyrelser innan den tas in i arbetsplanen. Vägverket fastställer arbetsplanen efter samråd med länsstyrelsen. Beslutet kan över-

klagas och regeringen avgör besvär som inte kan lösas på annat sätt.

Plan- och bygglagen

Ett vägprojekt kräver oftast samordning med kommunal planering, vilket kan innebära att även plan- och bygglagen (PBL) kommer att tillämpas. Gällande detaljplaner eller områdesbestämmelser kan behöva ändras eller nya upprättas.

1.4 Övergripande mål

Stamvägnet

Väg 45 ingår i det nationella stamvägnätet. Det omfattar sådana vägar som fyller en mångsidig funktion för landets ekonomi och välfärd. Syftet med att definiera ett stamvägnet var bland annat att ge stabilitet och långsiktighet i väginvesteringarna. Det nationella stamvägnätet har också betydelse för kommunikationerna med andra länder.



Transportpolitik för en hållbar utveckling

Transportpolitiken syftar till att tillgodose människors och företags behov av transportförsörjning. Riksdagen tog i juni 1998 beslut om ett övergripande mål för transportpolitiken.

Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet förtydligas i följande sex delmål:

- Ett tillgängligt transportsystem
- En hög transportkvalitet
- En säker trafik
- En god miljö
- En positiv regional utveckling
- Ett jämställt vägtransportsystem

Det sjätte delmålet tillkom vid ett senare beslut.

Ovannämnda mål behandlas närmare i kap 5 och 9.

Nollvisionen

I oktober 1997 beslutade riksdagen att Nollvisionen ska gälla för vägtrafiken i Sverige. Nollvisionen är grunden för allt trafiksäkerhetsarbete i Sverige. Den är bilden av en önskad framtid där ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Nollvisionen utgår från att olyckor inte alltid går att förhindra eftersom människor kan göra misstag. Vägar och fordon måste därför utformas så att de blir säkrare och hindrar att de misstag som ändå begås leder till att människor dör eller blir skadade.

Nationell plan för vägtransportsystemet

Vägverket har med utgångspunkt från de trafikpolitiska målen upprättat Nationell plan för vägtransportsystemet 1998-2007, vilken fastställdes av regeringen i juni 1998.

Nationella miljömål

Riksdagen beslutade under 1999 om 15 nationella miljömål i form av framtida tillstånd för specifika miljöer och landskapstyper. Målen skall nås inom en generation, dvs senast 2025. Målen är styrande för den offentliga förvaltningen och en inriktning för hela samhället. De miljömål som har störst betydelse för Vägverket är:

- Begränsad miljöpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Myllrande våtmarker
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö

I den av riksdagen beslutade trafikpolitiken finns miljömål och delmål anpassade till transportsektorn. Regionalt pågår en precisering av lokala miljömål och åtgärder.

I denna förstudie analyseras vägombbyggnadens effekter med avseende på miljömålen under tillämplig rubrik för de transportpolitiska målen.

Regionala mål

Ett huvudmål för utvecklingsarbetet i Västra Götalandsregionen är att samtliga delar av regionen ska ha en långsiktigt ökande befolkning. Särskilda insatser genomförs framförallt då det gäller kommunikationer och i satsningar på en infrastruktur som ska ge möjlighet att bo och verka i olika delar av regionen med en stark tillgång till övriga delar.

Även i ett hållbarhetsperspektiv framhålls betydelsen av ansträngningar för att utveckla en gemensam marknad för arbete och utbildning som ett baskrav för regionens utveckling.

Länsstyrelsen och Skogsvärdstyrelsen i Västra Götalands län har tillsammans utarbetat regionala miljömål på uppdrag av regeringen. Rapporten *Miljömålen i Västra Götaland* (remissupplaga maj 2002) har remitterats till kommunerna och en bearbetad upplaga beräknas vara klar till våren 2003. Uppdraget har bl a varit att anpassa, precisera och konkretisera de nationella miljömålen till länet samt ansvara för uppföljningen av målen på regional nivå.

Länsstyrelsen i Värmland utarbetade 2001 ett handlingsprogram för åtgärder i transportsystemet under den närmaste tioårsperioden, Kommunikationer och infrastruktur för värmländsk utveckling. I detta poängteras betydelsen av väg 45 som en av de viktigaste förbindelselänkarna mellan Värmland och omvärlden.

Region Värmland har antagit en infrastrukturstrategi för Värmland, där man bl a pekar på att vägnätet är ryggraden i det värmländska transportsystemet. I regionens mål ingår utbyggnad av väg 45, som blir allt viktigare som förbindelseled Västsverige-Värmland-Norrland-Nordnorge samt till de stora skidturistområdena och har stor betydelse för näringslivets utveckling i regionen.

Lokala mål

Det har inte uttalats några särskilda mål från kommunerna, utöver vad de kommunala översiktsplanerna anger, se avsnitt 4.4 Markanvändning, i anslutning till arbetet med förstudien.

1.5 Aktualitet och finansiering

I den nationella planen ingår bl a en nationell väghållningsplan som omfattar investeringsåtgärder på det nationella stamvägnätet samt drifts-, bärighets- och underhållsåtgärder på hela det statliga vägnätet. I nu gällande plan för perioden 1998-2007 ingår för väg 45 delen Åmål - Säffle för ombyggnad till mötesfri landsväg. Ombyggnaden är klar och öppnades för trafik oktober 2001.

För närvarande pågår arbetet med vägtransportplan för perioden 2004-2015.

2 Tidigare utredningar och beslut

2.1 Förstudie och lokaliseringsplan

Allmänt

Den övergripande planeringen för sträckan Vänersborg - Valnäs började med framtagandet av en förstudie, daterad januari 1994.

Samma år upprättades en lokaliseringsplan (vägutredning) för hela sträckan från Vänersborg till Valnäs, vilken visades för allmänheten vid informationsutställningar. Efter sammanställning av inkomna synpunkter färdigställdes lokaliseringsplanen (teknisk rapport och miljökonsekvensbeskrivning) i oktober 1994 och gick på remiss till berörda kommuner, länsstyrelser och övriga myndigheter. I lokaliseringsplanen redovisas ett antal alternativa korridorer med varierande bredd inom vilka en framtida vägdragning är möjlig. Förutsättningarna i arbetet med lokaliseringsplanen var att vägen skulle bli 13 meter bred och ha 110 km/h som referenshastighet. Inga öppningsbara broar fick förekomma (Köpmannebro och Säffle).

Tidigare bortvalda korridorer

Under arbetet med lokaliseringsplanen avfördes några studerade korridorer, se Karta 1 *Samtliga studerade korridorer*. Öster om Ekenäs mosse utgår en korridor som börjar vid Bjurhem och går öster om nuvarande väg 45 mellan mossarna Ekenäs och Mysten för att ansluta till Röd korridor norr om Tveten. Då den befintliga vägen har förhållandevis god standard bör nya intrång i landskapet undvikas. Korridoren passerar dessutom genom ett naturområde avsett för rekreation och rörligt friluftsliv.

Väster om Brålanda och Erikstad har studerats en korridor som börjar strax norr om Frändefors och fortsätter väster om Brålanda upp till Arud och där efter norrut för att ansluta till befintlig väg ungefär vid Hjærtungen. I väster gränsar korridoren till Barud och i öster till järnvägen och Svecklingebyn vid väg 2141. Korridoren har utgått bl a för att avståndet till befintlig väg skapar en lång sträcka, omöjlig att bygga ut i etapper. Denna korridor innebär också att järnvägen måste korsas två gånger istället för en. Dessutom tvingas lastbilstransporterna till Toppfrys ta vägen genom Brålanda samhälle. Korridoren går i huvudsak inom jordbruksmark med inslag av skogspartier.

Väster om Solberg - Hökeliden studerades en korridor som börjar norr Mellerud och är belägen väster om befintlig väg 45. Den passerar Solberg och ansluter i norr till befintlig väg 45 vid väg 2221. Korridoren utgår av flera skäl. Den medför stora ingrepp i miljön. Passagen mellan sjön Nären och Gösjön är mycket känslig och ny väg 45 bör ligga kvar i befintligt läge.

Vid Ånimskog studerades en korridor som börjar vid Årebol och går väster om befintlig väg 45 för att vid Bollsbym korsa befintlig väg 45 och järnväg. Korridoren fortsätter öster om Ånimskog, korsar åter väg 45 och går sedan väster om befintlig väg 45 för att vid Västanå vika av mot Strömsberg och ansluta till röd korridor söder om Björkil. Denna korridor utgår på grund av bl a stora ingrepp i befintlig miljö.

Mellan Ånimskog och Furusjön har ytterligare en korridor studerats som börjar vid Bollsbym och ansluter till befintlig väg 45 norr om Krusebol. Denna korridor utgår av flera skäl. Områden för fornlämnings- och bevarandemiljö påverkas. Ny väg utgör en barriär mellan samhället och friluftsområden i väster. Vidare spolieras områden med lövskog väster om befintlig väg 45. Vägens läge i slutningen mot Furusjön försvårar möjligheten att utföra ett effektivt bullerskydd för befintlig bebyggelse i Ånimskog. Risken för bullerstörningar ökar.

2.2 Kommunvisa vägutredningar

Inför valet mellan de redovisade korridorerna bröts sträckan ner i mindre delar för vilka kommunvisa vägutredningar med fördjupade studier utfördes. Dessa genomfördes med utgångspunkt från de inkomna synpunkterna på lokaliseringsplanen. Vägutredningar publicerades för delen genom Melleruds kommun samt för delen genom Åmåls kommun, båda daterade juni 1996. Dessutom finns en vägutredning i konceptform från sommaren 1997 - en komplettering för sträckningen mellan Kuserud och Svecklingebyn på delen genom Melleruds kommun. Den tekniska målstandarden var i samtliga dessa utredningar densamma som gällt för lokaliseringsplanen.

Banverket och Vägverket genomförde tillsammans i mitten av 90-talet en samordnad ban- och vägutredning för Norge/Vänernbanan och väg 45 på sträckan Vänersborg (Öxnered respektive Liden) till Erikstad (juni 1996).

Tre alternativ studerades varav två (alt 1 och 2) bedömdes relativt likvärdiga avseende bl a utnyttjande, och fördelaktigare från miljösynpunkt, än det tredje alternativet. De förstnämnda alternativen medgav en ny sträckning av väg 45 öster om Frändefors. I alternativ 1 redovisades två möjliga korridorer - dels en samlokalisering med järnvägen i befintlig sträckning med möjlighet att passera i ny sträckning öster om Brålanda, dels en östlig korridor hela vägen mellan Frändefors och förbi Brålanda.

2.3 Övriga utredningar

En förstudie, mars 1998 "Väg 45 genom Frändefors, trafiksäkerhetshöjande åtgärder" togs fram i syfte att höja trafiksäkerheten på sträckan genom Frändefors i avvaktan på en mer långsiktigt hållbar lösning med en förbifart öster om samhället. Förstudien omfattade sträckan mellan den planskilda korsningen med järnvägen söder om samhället till plankorsningen med järnvägen norr om samhället. Generella åtgärder i form av ändrad belysning och gränsmarkeringar, liksom speciella åtgärder i korsningar och i anslutning till skolan, föreslogs i förstudien.

Ett par studier har gjorts angående miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder.

2.4 Nuläge

Samtliga studerade korridorer

Tidigare studerade korridorer redovisas på karta 1 *Samtliga studerade korridorer*. På kartan redovisas både de korridorer som är rekommenderade och de korridorer som valts bort under arbetet med lokaliseringsplan och vägutredningar. God enighet rådde mellan kommunerna, länsstyrelsen, övriga myndigheter och Vägverket om de slutsatser som drogs under tidigare utredningsarbete.

Nedan redovisas de studier och åtgärder som genomförts för olika delar inom respektive berörd kommun.

Vänerns kommun

Vänerns - Erikstad

Utredningen av sträckan Vänerns - Erikstad hade formen av en samordnad ban- och vägutredning, där även Norge/Vänernbanans sträckning behandlades. Efter en informationsutställning till allmänheten och en remissrunda hos berörda

myndigheter föreslogs utbyggnad enligt det så kallade alternativ 2 i en slutrapport från november 1997.

Båberg - S Frändefors

På sträckan norr om Vänerns till strax söder om Frändefors har upprättats en förstudie, där utbyggnad till mötesfri landsväg längs befintlig sträckning studerats. Efter remiss har arbetsritningar upprättats på delen Båberg - Liden och utbyggnaden har påbörjats augusti 2002. Delen Liden - S Frändefors planeras vara genomförd år 2004.

S Frändefors - Frändefors

Två förstudier, vid Dykällan och söder om Dykällan, har varit ute på samråd. Dessa behandlar trafiksäkerhetshöjande åtgärder i anslutningarna av väg 2059 respektive väg 173. Arbetsplan kommer att påbörjas hösten 2002, utan mellanliggande vägutredning. Utbyggnaden uppskattas kunna ske under år 2003.

Frändefors

Efter förstudie, mars 1998, beslöts i juli samma år att åtgärder skulle vidtas för att sänka hastigheten och öka säkerheten på befintlig väg 45 genom Frändefors. Ombyggnad, med bl a nya refuger skedde under 1998.

Melleruds kommun

Kuserud - Svecklingebyn

I södra delen av Melleruds kommun gjordes sommaren 1997 en vägutredning benämnd "Delen genom Melleruds kommun, Komplettering avseende sträckan Kuserud - Svecklingebyn". Syftet var att här minska den, här förhållandevis breda, röda korridoren. Tre alternativa sträckningar arbetades fram inom ramen för Röd korridor. Arbetet mynnade ut i ett koncept som inte är offentliggjort i någon tryckt rapport. Något beslut om fortsatt inriktning är inte taget. Materialet har inte heller remitterats till berörda myndigheter.

Delen genom Melleruds kommun

En vägutredning med rubriken "Delen genom Melleruds kommun", juni 1996, behandlade i huvudsak Melleruds förbifart mellan Svecklingebyn och Solberg. Utredningen är en fördjupad studie av Blå respektive Röd korridor som föreslagits i lokaliseringsplanen. Efter samråd med länsstyrelsen och berörda kommuner fattades beslut om att fortsatt projektering ska inriktas på Röd korridor genom hela Melleruds kommun. Korridoren löper



Väg 45 genom Frändefors



Väg 45 genom Erikstad



Väg 45 genom Ånimskog



Väg 45 genom Åmål

långa sträckor utmed befintlig väg. Förbifart Mellerud är tänkt att korsa väg 166 i höjd med Bröt-torp, där en trafikplats planeras.

Genomfart Mellerud, sträckan Svecklingebyn - Solberg

Från december 1999 finns en förstudie som behandlar möjligheterna att skapa bättre trafik- och miljöförhållanden längs befintlig väg 45 genom Melleruds tätort. Efter samråd med kommunen, länsstyrelsen och naturskyddsföreningen reviderades förstudien 2001-03-01 och sändes ut på förnyat samråd. De miljöprioriterade åtgärder som föreslås ska ses i perspektivet att en ny förbifart anläggs enligt riktlinjerna i vägutredningen från 1996. Förstudien tog upp förhållandesvis konkreta fysiska åtgärder och var tänkt att direkt ligga till grund för upprättande av arbetsplaner för olika delsträckor.

Våren 2002 påbörjade Vägverket en arbetsplan för genomfart Mellerud, delen från korsningen väg 45/väg 2149 (Dalslandsgatan) och väg 45/väg 166. Arbetsplanen, med påföljande bygghandling behandlar framförallt anläggande av cirkulationsplatser i de två korsningarna.

Åmåls kommun

Studierna inom Åmåls kommun från juni 1996 fokuserades i stort på den norra delen och förbifartsproblematiken vid Åmål. Efter samråd med länsstyrelsen och kommunen fattades beslut om att fortsatt projektering ska inriktas på Röd korridor från den södra kommungränsen till Nygård. Vid Nygård är det tänkt att väg 164 ska anslutas i en ny trafikplats, varefter väg 45 ska fortsätta i Grå korridor upp till Östby norr om tätorten och därefter följa Röd korridor till kommungränsen/länsgränsen i norr.

Mellan Åmål och Säffle har väg 45 sedan tidigare haft hög standard. Vägverket har, som en del av sitt utvecklingsprogram för ökad trafiksäkerhet på 13-metersvägar nyligen avslutat en ombyggnad av sträckan mellan Åmål och Säffle till mötesfri landsväg (2+1-väg med mitträcke). Ombyggnaden är gjord på sträckan från anslutningen av väg 2257, förbi kommun-/länsgränsen till Säffle tätort, och uppfyller vägens målstandard.

3 Geografisk omfattning

Förstudien omfattar sträckningen av väg 45 mellan trafikplats Vänersborg, genom Dalsland, till gränsen mot Värmlands län, tillika gräns mellan Åmåls och Säffle kommuner. Sträckan har en längd om drygt nio mil.

Förstudiens utredningsområde har getts en snäv avgränsning, inom vilken alla tidigare utredda korridorer ryms. Ett större utredningsområde har inte bedömts nödvändigt i detta skede, eftersom ett vidare område utreddes i lokaliseringsplanen.

Även korridorer som valts bort i tidigare studier ingår i utredningsområdet. Dessa avförda korridorer bedöms inte ha fått förnyad aktualitet och det är inte tänkt att de ska bli föremål för vidare studier om det inte framkommer något nytt i samband med remisshanteringen.

På motstående sida redovisas utredningsområdet med beslutad korridor och alla bortvalda korridorer.

På Karta 1 *Samtliga studerade korridorer*, redovisas i större skala samtliga korridorer som ingått i tidigare studier.

Av redovisningstekniska skäl har sträckan delats upp kommunvis på sektorskartorna i bilagan.



*Nuvarande väg 45
norr om Vänersborg*



*Anslutningen av väg
2258 norr om Åmål*



4 Förutsättningar

4.1 Trafiksystem

Vägnät

Vägstandard

Väg 45 har idag varierande vägstandard. Vid Kuserud är befintlig väg 13 meter bred. På delen Solberg - Ånimskog är vägen 12,5-13 meter bred. Norr om Åmål är vägen utbyggd till mötesfri landsväg. På övriga avsnitt varierar vägbredden mellan 7-12 meter. I avsnitt 6.6 redovisas en karta med befintliga vägbredder på hela sträckan.

Planskilda korsningar saknas helt. Särskilda vänstersvängfält finns i några av de större vägkorsningarna och i Åmål ansluter väg 164 i en cirkulationsplats.

Anslutande vägar

De större allmänna vägar vilka ansluter till väg 45 är:

väg 173 inom Vänersborgs kommun

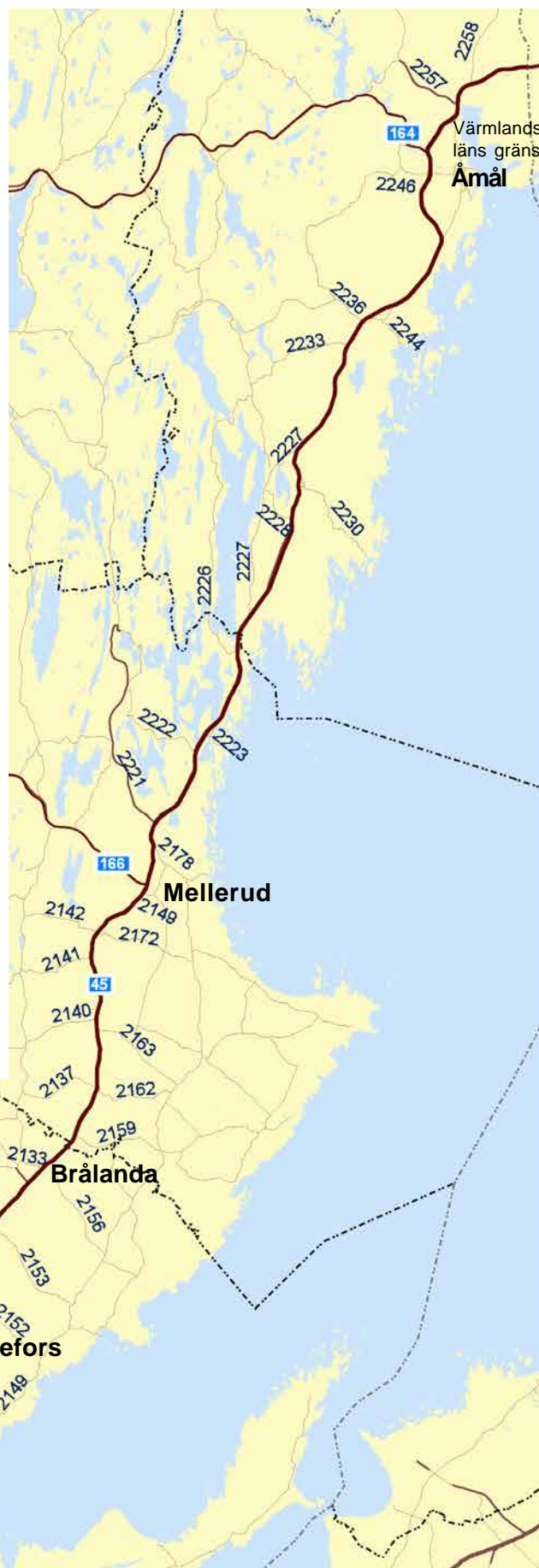
väg 166 inom Melleruds kommun

väg 164 inom Åmåls kommun

Ett stort antal mindre, allmänna vägar ansluter också till väg 45, vilka redovisas på kartan härintill.

Antalet korsningar med allmänna vägar blir därför totalt 44 stycken.

Utöver de allmänna vägarna finns många utfarter till väg 45 från enskilda vägar, direktutfarter från bostadsfastigheter samt åtskilliga anslutningar till skogsbilvägar och åkrar.



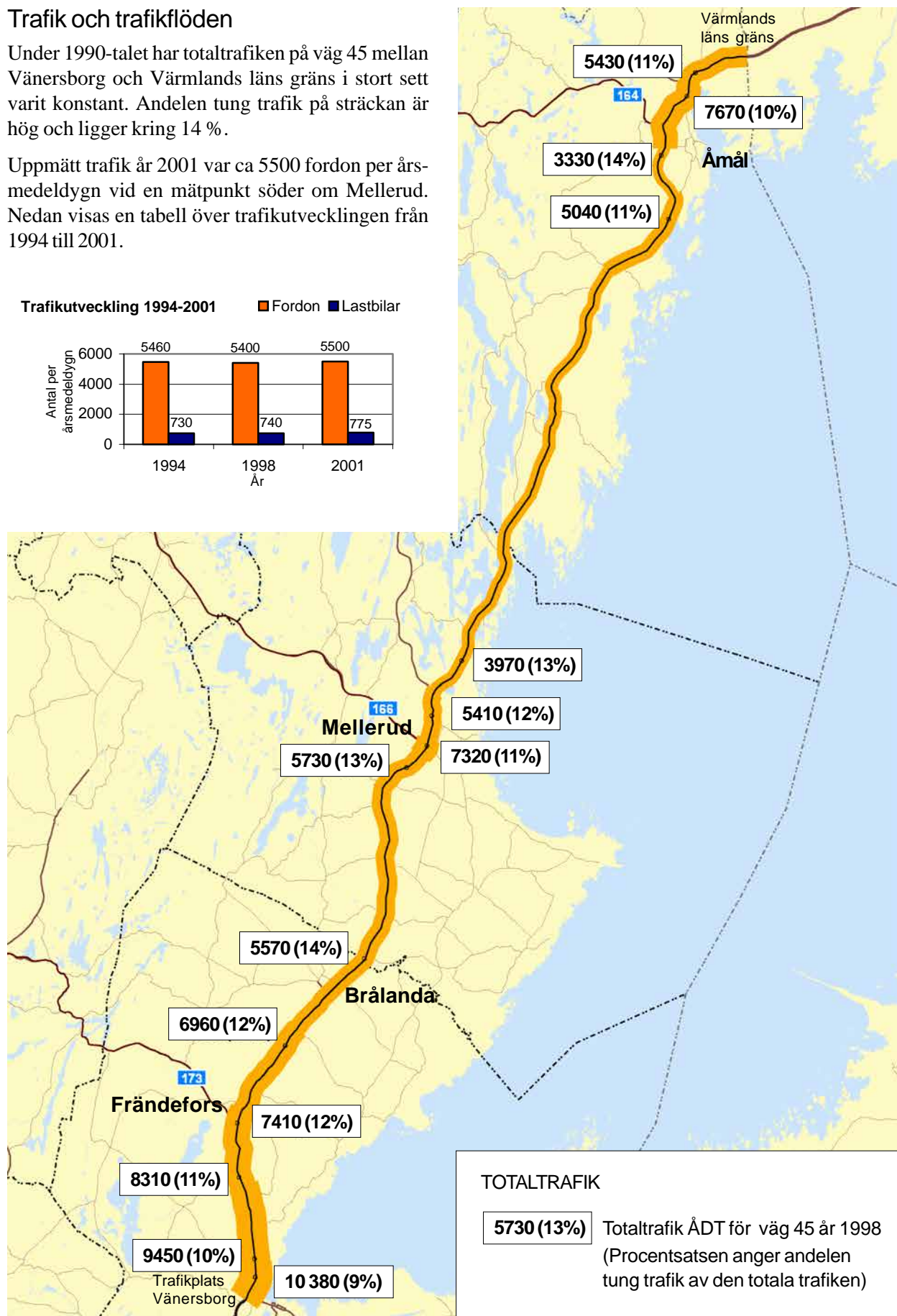
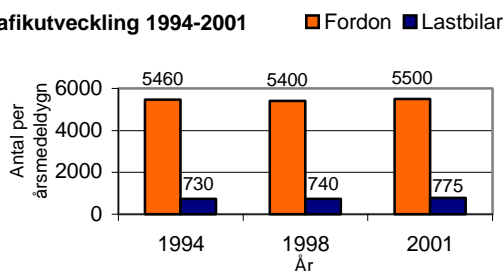
Kartbild -
anslutande större,
allmänna vägar

Trafik och trafikflöden

Under 1990-talet har totaltrafiken på väg 45 mellan Vänersborg och Värmlands läns gräns i stort sett varit konstant. Andelen tung trafik på sträckan är hög och ligger kring 14 %.

Uppmätt trafik år 2001 var ca 5500 fordon per årsmedeldygn vid en mätpunkt söder om Mellerud. Nedan visas en tabell över trafikutvecklingen från 1994 till 2001.

Trafikutveckling 1994-2001



Övriga kommunikationsslag

Godstrafik

Vägverket har tagit fram en godstrafikutredning, *Godstransporter i Värmlands, Västra Götalands och Hallands län, 2002*. Utredningen är en kartläggning av transporterna på de statliga vägarna i de tre länen och visar hur varuflöden för olika varuslag fördelar sig, både i ton och kronor. Utredningen ska vara underlag vid beslut som gäller drift och underhåll av det statliga vägnätet samt satsningar på att förbättra bärigheten på utsatta vägar. Den är mer detaljerad än de nationella varuflödesundersökningar som kartlägger godsflödena mellan län och kommuner.

Busstrafik

Väg 45 trafikeras av både lokal och regional buss- trafik. Hållplatserna är i regel fickhållplatser.

Expressbussar trafikerar väg 45 fyra gånger dagligen i båda riktningarna.

Järnvägstrafik

Väg 45 och Norge/Vänernlänken (linjen Göteborg - Kil - Karlstad) går i huvudsak parallellt på den sträcka som omfattas av förstudien. Sträckan trafikeras för närvarande med 7 persontåg i vardera riktningen måndag - fredag och 4 turer på lördagar, sön- och helgdagar. Hållplatser i anslutning till utredningsområdet finns i Öxnered, Mellerud och Åmål. Norge/Vänernlänken är också en del i ett viktigt godsstråk för varor till och från Norrland/Bergslagen till Göteborgs hamn. För att förbättra förbindelsen, som idag går via Kil, finns planer på en ny, genare järnvägssträckning söder om Karlstad - den s k Vålbergssvängen.

Åtgärder har gjorts för att öka kapaciteten på Norge/Vänernlänken, vilket har varit en viktig förutsättning för att förbättra dess kvalitéer som godstrafikled med Göteborgs hamn som målpunkt. Möjligheterna att öka antalet tågturer är dock begränsade.

Öxnered, strax utanför Vänersborg, är en järnvägs-knut och här passerar även tåglinjen Köpenhamn - Oslo ett par gånger per dag samt linjen Uddevalla - Vänersborg - Herrljunga - Borås med flera turer dagligen. (*uppgifter 2002-03-01*).

Flygtrafik

Motsvarigheten till väg 45 i form av flygförbindelser finns inte på den aktuella sträckan. De huvudsakliga inrikes rutterna från Göteborg (Landvetter)går

till Stockholm (Arlanda/Bromma). Lokalt, i anslutning till 45:an, finns Trollhättan - Vänersborgs flygplats (Malöga) med inrikesturer till och från Bromma och Arlanda samt Karlstads flygplats som trafikeras av flyg till och från Arlanda.

Sjöfart

Vänernsjöfarten har stor betydelse för delar av näringslivet i Värmland och Västra Götaland. Tre miljoner ton gods transporterades på Vänern år 2000. Regeringen, Länsstyrelsen i Värmlands län och Västra Götalandsregionen finansierar det s k Vänerrådet som arbetar med frågor kring Vänernsjöfartens framtid.

4.2 Trafiksäkerhet

Under femårsperioden 1997-2001 inträffade sammanlagt 114 olyckor (exklusive olyckor med vilt) med döda, svårt eller lindrigt skadade på den aktuella sträckan av väg 45. Totalt dödades 9 personer, 27 blev svårt skadade och 175 skadades lindrigt. Under denna period inträffade 15 polisrapporterade viltolyckor med svårt eller lindrigt skadade.

Singelolyckorna utgör cirka 50% av alla olyckor (exklusive viltolyckor) och tillsammans svarar singel-, mötes- och omkörningsolyckor för cirka 70% av antalet dödade och svårt skadade personer utmed sträckan. Om dessa olyckor kan förhindras är det således möjligt att kraftigt minska antalet dödade och svårt skadade.

Olycksstatistiken visar att de allvarliga olyckorna är relativt jämt spridda utmed sträckan. Statistiken baseras idag på dödsolyckor, olyckor med svåra och lindriga personsador. Eftersom egendomskadorna inte är medräknade blir inte bilden av olycksriskerna fullständig.

Ett annat sätt att illustrera olycksbilden kan göras med hjälp av den s k skadekvoten. Den innebär att antalet personer som skadats eller dödats på en sträcka ställs i förhållande till antalet fordon som färdats där. Värdet på kvoten kan jämföras med andra vägar med liknande förhållanden för att se om sträckan har en förhöjd olycksrisk. Skadekvoten är på flera ställen utmed sträckan förhöjd, se illustration på motstående sida.

Väg 45 upp till och med Melleruds kommun är utpekad av Vägverket som en av de hundra farligaste vägarna i Sverige.

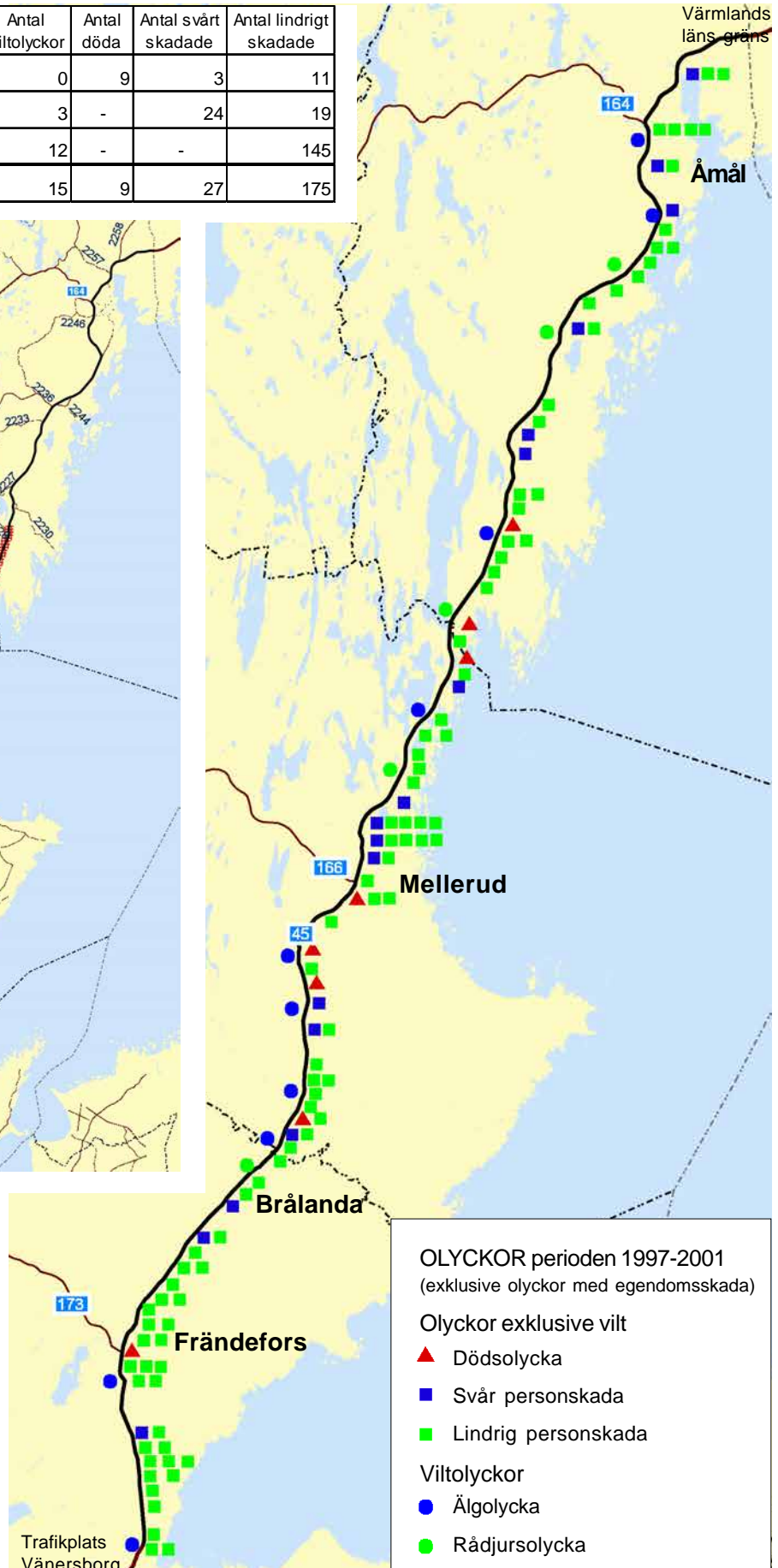
Olyckor med farligt gods beskrivs under rubriken Hälsa och säkerhet i kap 4.3.

Polisrapporterade olyckor 1997-2001	Antal olyckor exkl. vilt	Antal viltolyckor	Antal döda	Antal svårt skadade	Antal lindrigt skadade
Dödsolycka	8	0	9	3	11
Svår personskada	17	3	-	24	19
Lindrig personskada	89	12	-	-	145
Summa	114	15	9	27	175



Sammanhängande sträckor där skadevoten är högre än normalvärdet på vägar med jämförbar standard

Karta som visar var olyckorna skett



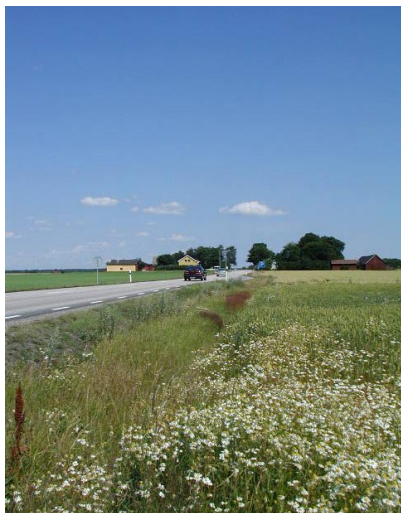
4.3 Miljö

Landskapsbild/Stadsbild

I det berörda området kan flera karaktäristiska landskapstyper urskiljas, se kartorna 3-5 *Landskapsbild*. Indelningen är grov och grundar sig på en samlad bedömning av topografi, rumslighet och markanvändning.

De södra delarna av utredningsområdet domineras av Dalboslättens öppna och flacka jordbrukslandskap. Mellan Mellerud och Ånimskog blir landskapet mer mosaikartat och starkt präglad av ett system av vattendrag och sjöar som står i förbindelse med Vänern. Området uppvisar en vacker landskapsbild med inslag av äldre kulturlandskap och goda möjligheter till utblickar, bl a vid Köpmannebro. I detta landskapsavsnitt finns ett flertal områden utpekade som värdefulla odlingslandskap.

Norr om Ånimskog övergår karaktären till ett mer kuperat skogslandskap med avbrott för mindre, uppodlade slättområden.



*Slättlandskap
norr om
Brålanda*



Skogslandskap norr om Ånimskog

Befintlig väg 45 passerar genom de större samhällena Frändefors, Brålanda och Mellerud. Dessa är alla präglade av det kringliggande jordbrukslandskapet och har växt upp som knutpunkter och serviceorter i anslutning till kyrka, landsväg och järnväg. Åmål ligger vid Vänern, öster om den nuvarande sträckningen av väg 45. Ända fram till 70-talet gick riksvägen genom centrum men idag ser man mycket litet av staden från väg 45.



Svecklingebyn - byggnadsminne som nuvarande väg 45 passerar söder om Mellerud

Kulturmiljö

Hästefjorden i Vänersborgs kommun, Holm - Östanå och Dalslands kanal i Melleruds kommun och Yttre Bodane samt delar av centrala Åmål i Åmåls kommun är riksintresseområden för kulturmiljövård i väg 45:s närhet, se kartorna 9-11 *Kulturmiljö/Friluftsliv*. Hästefjorden angränsar till befintlig väg 45 söder om Frändefors och Dalslands kanal korsas av vägen. Landskapsavsnitt med höga natur- och kulturvärden (värdefulla odlingslandskap) redovisas på kartorna 6-8 *Naturmiljö*.

Fornlämningar förekommer rikligt inom hela utredningsområdet men det är i detta skede varken möjligt eller meningsfullt att redovisa enskilda fornlämningar. Mer detaljerade redovisningar har gjorts inom ramen för de vägutredningar, se kap 2, som har utförts. Vid fördjupade arkeologiska studier är det sannolikt att ytterligare fornlämningar upptäcks inom vissa delar av området.

Kulturhistoriska byggnadsinventeringar utfördes 1995 av Älvsborgs länsmuseum i samband med studier av förbifarter förbi Mellerud respektive Åmål. Länsmuséet genomförde också motsvarande inventering 1998 på sträckan Kuserud - Svecklingebyn.

Inventeringarna redovisar både enskilda fastigheter och områden där det finns sammanhängande, kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer. Kring Brålanda och Frändefors finns det mer ingående inventeringar.

Naturmiljö

I utredningsområdet finns ett stort antal naturmiljöer med skiftande grad av biologisk mångfald. Flera områden har stora bevarandevärden och är utpekade som riksintressen enl 3 kap MB, bl a längs Vänerkusten, se kartorna 6-8 *Naturmiljö*. Även Natura 2000-områden och naturreservat finns i det aktuella området.

Vissa naturtyper har höga naturvärden som är av allmänt intresse, bl a sjöar och vattendrag, lövskogar, ängs- och hagmarker och våtmarker. Dessa områden återfinns både i odlingslandskapet och i skogsmark och är ofta sammansatta av olika biotoper med ett rikt växt- och djurliv. I många fall är områdena också ekologiskt särskilt känsliga enligt 3 kap 3§ MB.

I slättlandskapet i södra delen av utredningsområdet är det främst vattendragen och våtmarkerna som har de största värdena. Ekenäs mosse och Ske mosse hör till de större våtmarkerna, varav Ske mosse utgör riksintresse. Vattendragen, bl a Frändeforsån och Krokån-Dalbergsån, är artrika slättåar med stor betydelse som skydds- och spridningszoner för flora och fauna.

Kust- och sjölandskapet mellan Mellerud och Ånimskog är mycket komplext och hyser stora naturvärden. I området finns flera riksintressen för naturvärden samt naturreservat. Svane fjorden och dess omgivning har en kalkrik berggrund vilket gett upphov till en rik och säregen flora. Yttre Bodane - Kräklingarna och Tösse med Tösse skärgård utgör nästan oexploaterade skärgårdslandskap med stora värden för fågellivet. Här ligger också Gösjön, en slättsjö som är mycket viktig som häcknings- och rastlokal för vadare och sjöfågel.

Kring Ånimskog finns större sammanhängande lövskogsområden med betydelse för den biologiska mångfalden. Flera ekologiskt känsliga vattendrag rinner genom utredningsområdets norra del, bl a Vitlandaån, Åmålsån och Kasenbergsån. Våtmarker med höga värden är Tydjesjön som har betydelse som grod- och kräldjurslokal samt Nygårdsmossen. Området influeras också av närheten till Vänerkusten som delvis är av riksintresse.



Slussning vid Köpmannebro - i bakgrunden syns bron med väg 45

Friluftsliv

Större områden av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap MB är i huvudsak knutna till Dalslands sjö- och kanalsystem samt Vänerns strand- och skärgårdsområden, se kartorna 9-11 *Kulturmiljö/ Friluftsliv*. Områdena har bl a värde för bad, båt- liv, paddling och fritidsfiske och har ett relativt stort utnyttjande. De omfattas även av särskilda hushållningsbestämmelser enligt 4 kap MB, vilket innebär att turismens och det rörliga friluftslivets intressen särskilt ska beaktas.

Norr om Vänersborg, öster om nuvarande väg 45, ligger Ursand som är ett tätortsnära strövområde. I anslutning till Åmål väster om väg 45 finns ett strövområde kring Hanebol. Andra bostadsnära friluftsområden, i närheten av övriga samhällen och mer spridd bostadsbebyggelse, är inte utpekade i denna översiktliga studie. Sådana områden kan vara viktiga att beakta i senare planeringsskeden eftersom en stor del av vårt friluftsliv, nämligen det vardagliga, utövas i bostadsnära och tätortsnära områden. Det kan till exempel handla om skogspartier eller ängs- och hagmarker i direkt anslutning till eller på promenad- eller cykelavstånd från bostäder, skolor, daghem, äldreboende eller arbetsplatser. För bebyggelse som till stor del är omgiven av åkermark, som t ex på Dalboslätten, kan mindre områden som åkerholmar och bäckraviner vara en stor resurs.

Naturresurser

Jordbruksmarken dominerar i söder medan skogsmarken tar över i norr. På kartorna 12-14, *Naturresurser* redovisas jordbruksmark klass A, enligt den klassificering som gjordes i mitten av 1970-talet (klass A-C, där A är värdefullast). C-marken har tidigare setts som relativt improduktiv, men har idag p g a sina naturvärden, värderats högre och ingår ibland i värdefulla odlingslandskap och skyddsvärda ängs- och hagmarker. Skogsmarken redovisas också på kartan, men motvarande klassificering anges inte, eftersom ingen sammanvägd bedömning av skogsmarkens värde finns.

På kartorna redovisas också större yt- och grundvattentäkter inom och i anslutning till studerade vägkorridorer.

En markant grusås korsar området vid Brålanda och vid Mellerud löper en moränås i öst-västlig riktning. Även norr om Ånimskog finns en större grusförekomst. Morän- grus- och bergförekomster är redovisade enligt SGU:s undersökningar.



Åkermark vid väg 45 söder om Brålanda

Hälsa och säkerhet, miljömedicinska aspekter

Bullerstörningar

Buller påverkar människor på olika sätt och kan framförallt resultera i hörselskador, talmaskering (att samtal inte kan uppfattas i sin helhet), koncentrationssvårigheter, sömnstörningar och irritation. Störningen sker oftast omedvetet. Även efter bullerskyddsåtgärder, där man normalt eftersträvar att sänka ljudnivån till 55 dBA utomhus, visar undersökningar att ca 10% av boende i vägens närområde fortfarande känner irritation och störning.



Bostadshus intill väg 45 i Mellerud

Antal bostäder som har bullernivåer över riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå utomhus, orsakade av biltrafiken på nuvarande väg 45, har beräknats till ca 400 stycken.

Luftkvalitet

Trafikökning förorsakar ökade utsläpp i luften. Samtidigt förbättras bilarnas avgasrening och fordonsparken förnyas successivt, vilket minskar utsläppen i jämförelse med dagens fordonspark.

Miljö kvalitetsnormer, enligt 5 kap miljöbalken för utomhusluft, är fastlagda vad gäller kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, bly och partiklar.

Höga halter av kväveoxider ger irritation och infektion på luftvägarna. Kväveoxider bidrar även till försurning, övergödning och indirekt till växtskador och korrosion på material.

Kolväten, som bl a bidrar till framkallande av cancersjukdomar, beräknas minska genom bättre avgasrening. Minskningen av kväveoxid och kolväteutsläpp innebär även mindre risk för bildandet av marknära ozon och därmed mindre risk för skador på grödor och annan växtlighet.

Partikelutsläppen, vilka bl a kan ge upphov till irritation i andningsvägarna, beräknas minska. Pågående forskning tyder på att partikelutsläppen minskar genom förbättrad förbränning, framför allt i dieselmotorn.

Bly i tätortsluft härrör huvudsakligen från biltrafiken. Bly absorberas i kroppen genom såväl andningsorganen som mag-tarmkanalen. Enligt Naturvårdsverket överskrids inte normen för bly i någon av de större och mest trafikerade tätorterna i Sverige.

Vibrationer

Vibrationer från vägtrafik uppkommer framför allt om vägen ligger på lerlager, då vibrationsstörningar kan uppkomma för närliggande bebyggelse. Utredningsområdet berör framförallt områden med djupa lerlager på Dalboslätten och kring Tösse.

Påverkan från vibrationer kan på människor yttra sig i sömnsvårigheter, med problem att somna in och tendens att bli väckt, problem med koncentration och i trötthet i allmänhet. Vibrationer kan bl a ge ökad hjärtverksamhet, snabbare puls och andning samt större lungventilation. Buller i kombination med vibrationer förstärker de obehag man kan få.

Olycksrisker

En generell konsekvens av ombyggnad till en högre vägstandard, mötesfri landsväg, är att sannolikheten för en trafikolycka ska ske sjunker. Exempelvis bedöms breddning av en 90 km/h-väg från 8 till 13 meter ge en reduktion av olyckskvoten med 20-25%. Anläggande av mitträcke på befintlig 13-metersväg (mötesfri landsväg) förväntas sänka antalet DSS-olyckor (döda och svårt skadade) med 30-50%.

Olyckskvoten och skadekvoten på väg 45 är i huvudsak lika med den på jämförbara vägar i Sverige men på vissa avsnitt är de högre än genomsnittet.

Störst negativa effekter på människors välbefinnande får trafikolyckor där människor kommer till skada. Från miljömedicinsk synpunkt är därför en minskning av trafikolyckorna det väsentligaste.

Olyckor med människor har behandlats under rubriken *Trafiksäkerhet* i kap 4.2.

Farligt gods

Väg 45 är rekommenderad som primär transportled för farligt gods. Söder om Åmål finns en rekommenderad parkeringsplats för fordon som transporterar farligt gods.

Med farligt godsolycka avses trafikolycka där det farliga godset medverkar till skador på personer, egendom eller miljö.

Detaljerade uppgifter föreligger ej om omfattning av transporter med farligt gods på den aktuella sträckan. Schablonmässigt kan dock antalet fordon med farligt gods bedömas uppgå till mellan 20 och 40 fordon per dygn med Mellerud i den övre intervallsdelen och Åmål i den lägre.

Konsekvenserna av en farligt godsolycka är beroende av i vilken omgivningstyp den sker och av vilket ämne som frisläpps. Inträffar olyckan i anslutning till bebyggelse är det framförallt utsläpp av explosiva varor samt giftiga och brännbara gaser som är intressanta från risksynpunkt eftersom de kan medföra svåra konsekvenser i form av person- och egendomsskador. Riskzonen varierar vanligtvis för dessa ämnen mellan ca 50 meter och upp till ca 400 meter.

I anslutning till naturresurser som vattentäkter, sjöar, biotopskyddade områden och andra särskilt skyddsvärda mark- och vattenområden är det främst utsläpp av giftiga vätskor (petroleum) som är viktiga vid riskbedömning. Den utsläppta vätskan kan transporteras på eller genom marken till olika skyddsobjekt. Avgörande för hur allvarliga konsekvenserna blir är beroende av hur markens beskaffenhet påverkar möjligheten till sanering innan det skadliga ämnet når skyddsobjektet.



Korsningen med väg 2258 vid Östby har byggts om, vilket förbättrat säkerheten väsentligt. Bullerskyddet minskar störningarna från trafiken, men vägen och bullerplanket är en visuell och fysisk barriär för bebyggelsen.

Barriäreffekter

Barriäreffekter kan skapas av mitträcke, vägbankar, bergskärningar, viltstängsel m m som begränsar passage av vägen och av att antalet korsningar minskar. Trafiken i sig kan också vara en barriär. Vägtrafiken på nuvarande väg 45 ger upphov till barriäreffekter vid passagen genom samhällena.

Barriäreffekter kan leda till irritation och stress över att behöva ta omvägar. Barriäreffekter kan även vara visuella. Det kan bl a innebära att utblickar begränsas och leda till en känsla av instängdhet. Barriäreffekter uppstår även för djur, då deras möjlighet att röra sig fritt mellan olika områden kan minska.

4.4 Markanvändning

Allmänt

Sträckningen av väg 45 styr i hög grad markanvändningen i de tätorter som passeras i respektive kommun utmed sträckan. Detta gäller framför allt verksamheters lokalisering och motiveras bl a av strävan att minimera transportarbete och trafikstörningar samt behov av exponering mot trafiken på vägen. Ändrade vägsträckningar förbi tätorter innebär därför förändrade lokaliseringmönster. Trafikstörningar från vägen medför ofta restriktioner i vägens närhet framförallt vad gäller bostadsbyggande.

Utmed väg 45 gäller ett byggnadsfritt avstånd (47 § Väglagen) om 50 meter från Vänersborg och upp till korsningen med väg 2221 strax norr om Mellerud och 30 meter på resten av sträckan.

Vänersborgs kommun

Vänersborgs kommun har ca 37 000 kommuninvånare, varav drygt 22 000 bor i Vänersborg, ca 3 400 i Frändefors och ca 2 300 i Brålanda. Tillverkningsindustri, handel, offentliga och privata tjänster svarar för huvuddelen av arbetstillfällena i kommunen.

Kommunen har startat upp arbetet med en revidering av sin översiktsplan från 1991. I denna förstudie beslutad korridor kommer att inarbetas i ÖP:n.

Väg 45 är en betydande transportled för verksamheter i Frändefors och Brålanda men också för jordbruk och andra verksamheter i den angränsande landsbygden.

Melleruds kommun

Melleruds kommun har ca 10 000 invånare varav 3800 bor i tätorten Mellerud. I Erikstad bor ungefär 350 personer. Jord- och skogsbruk är, liksom tillverkningsindustri och småindustri, viktiga näringar i Melleruds kommun. Mellerud är kommunens centralort och här dominerar handels- och servicesektorn.

Översiktsplanen för Melleruds kommun är antagen 1990. Den beslutade röda korridoren är redovisad i översiktsplanen. För tätorten Mellerud finns en fördjupad översiktsplan från 1999.

För verksamheter i Mellerud och för ortens funktion som kommuncentrum har väg 45 en betydelse-

full roll. Även för jordbruk och andra verksamheter i den angränsande landsbygden är väg 45 viktig som transportled.

Åmåls kommun

Åmåls kommun har ca 13 000 invånare. I tätorten Åmål bor ca 9 500 människor. Kommunen har ett mångsidigt näringsliv där de huvudsakliga näringsgrenarna är industri, handel och service. Ungefär 30% av den sysselsatta befolkningen arbetar inom tillverkningsindustrin.

Översiktsplanen för Åmål är antagen 1991. En omarbetning av planen är påbörjad. Fördjupad översiktsplan för Åmåls centrum och Åmåls tätort var utställd under juli - augusti 2002 (utställningshandling 2002-06-17). Fördjupningsplanen redovisar en vägkorridor för ny väg 45 i västra delen av Åmål. Från rondellen vid väg 164 och ca 2 km norrut följer den nya dragningen nuvarande vägsträckning. Norr och söder därom avviker korridoren från nuvarande sträckning och följer den beslutade vägkorridoren från juni 1996.

Efter att dåvarande väg 45 för många år sedan flyttade väster om Åmåls centrum har en del etableringar av handels- och trafikserviceföretag gjorts öster om vägen. Väg 45 är en betydande transportled för verksamheter i Åmål samt viktig för orten som kommuncentrum.



Korsning vid väg 45 utanför Åmål

4.5 Byggnadstekniska förutsättningar

Från Vänersborg och upp mot Frändefors är terrängen varierande och fastmarkspartier och berg omger mindre, lerfyllda dalsänkor.

Lokalt förekommer mindre torvmarksområden som kräver urgrävning och återfyllning med sprängsten. Sträckningar får speciellt studeras inom avsnittet längs med Ekenäs mosse för att minimera urgrävningarna.

I de avsnitt där sträckningarna går i anslutning till Frändeforsån har stabiliteten översiktligt kontrollerats och befunnits vara acceptabel. Vid korsningar av åar och i anslutning till planskilda korsningar erfordras dock vissa grundförstärkningsåtgärder.

Mellan Frändefors och några kilometer norr om Mellerud går utredningsområdet över stora slättområden där lermäktigheten är stor och i vissa partier överstiger den 20 meter.

Vägportar under järnvägen i Brålandatrakten som medför djupa schakter kan bli komplicerade att utföra på grund av risken för förekomst av ändmoränrygggar i leran. Speciellt måste grundvattenproblematiken beaktas.

De sämsta grundförhållandena finns mellan järnvägen och Solberg, där jorden består av lös, sättningsbenägen lera med 10-15 meters mäktighet. Här bedöms marken tåla ca 1 meter bank utan förstärkningsåtgärder. En eventuell framtida planskild trafikplats vid anslutningen med väg 2221 och befintlig väg 45 erfordrar här omfattande förstärkningsåtgärder. För att något reducera förstärkningarna är det en fördel om profilen för planerad väg 45 läggs så lågt som möjligt.

Den grundvattensänkning som kommer att förorsakas av skärningen genom moränryggen vid väg 166, när förbifart anläggs väster om Mellerud, bedöms endast påverka den närmaste omgivningen. Med de relativt täta jordar som randbildningen är uppbyggd av torde påverkan begränsas till några tiotal meter från skärningen.

Längre norrut är terrängen åter mycket varierande. Berg och moräntäckt berg omger här mindre, lerfyllda dalgångar. Organisk jord förekommer också här. En större lerslätt kring Tösse bryter den kuperade terrängen. Förstärkningsåtgärder bedöms erfordras för delar av vägsträckan. Väster om korsningen med ny väg 164 behöver förstärkningsåtgärder utföras för vägbank och för den västra tillfartsrampen. Vid korsningen med Åmålsån och nuvarande väg 164 kan förstärkningar erfordras för mindre sträckor i anslutning till nya broar.

Erforderligt material till vägutbyggnaden kommer i första hand att tas inom befintligt/fastställt vägområde. Då vägen kommer att byggas ut i många etapper och under lång tid, finns det risk för att massor från sidotag kommer att krävas inom vissa etapper. Eventuellt kan även ytor för upplag krävas.

Förekomsten av ”surt berg”, dvs berg med sulfidmineral, är inte studerad inom utredningsområdet. Kemiska reaktioner mellan metallsulfid, luft och vatten har visat sig kunna leda till försurning av närliggande mark- och vattenområden när sådant berg sprängs och krossas och när upplag eller användning av sådant material sker. Särskilda åtgärder kan i sådana fall vidtas för att förhindra negativa konsekvenser för miljön. Eventuell problematik kring berg med förhöjd sulfidkoncentration kommer att belysas närmare i kommande utredningsskeden.



Slätten norr om Frändefors där järnvägen, väg 45 och Frändeforsån går parallellt

5 Problemanalys

5.1 Allmänt

Den följande problemanalysen utgår från de transportpolitiska mål som har antagits av riksdagen 1998 och kompletterats genom riksdagsbeslut 2001. Till grund för analysen ligger det transportbehov som vägen skall tillgodose i sin funktion som en nationell transportled med betydelse även i ett internationellt perspektiv samt för regionala och mellankommunala transporter.

Nuvarande väg uppfyller som helhet inte de krav som bör ställas på en väg med sådan betydelse och stor trafikmängd. På sträckan finns flera partier med dålig framkomlighet och låg trafiksäkerhet. En mängd anslutningar av allmänna och enskilda vägar finns på sträckan, liksom direktutfarter från närbelägna fastigheter. Flera plankorsningar med järnvägen finns.

5.2 Alternativa transportmöjligheter

De alternativa kommunikationsslag som kan jämföras med biltrafiken på den sträcka förstudien omfattar är järnväg och sjöfart. Flygtrafiken är idag inget alternativ här, varken vad gäller transporter av gods eller människor. Godstransporter på Väneren, liksom transporter på järnvägen, är alternativ till en stadigt ökande godstrafik på väg 45. Järnvägen är även ett alternativ till vägtrafiken vad gäller persontrafiken. Det anslutande vägnätet, inte minst väg 45, är då i många fall viktigt för att hela resan ska fungera smidigt för tågresenären.

Flera faktorer inverkar på de olika trafikslagens möjligheter att konkurrera eller komplettera varandra. Om inga åtgärder görs på väg 45 innebär det därför inte med nödvändighet att järnvägs- och sjöfartstrafiken ökar. Det krävs till exempel mycket stora investeringar på järnvägen för att man ska kunna öka turtätheten. En sådan satsning på järnvägen skulle dessutom kunna ge större konsekvenser för sjöfarten än för biltrafiken.



Godståg på Norge/Vänerbanan vid Frändefors

5.3 Trafikutveckling

I samband med flerårsplaneringen 2004-2015 har Vägverket och SIKÅ (Statens institut för kommuniktionsAnalys) redovisat en prognos för den långsiktiga trafikutvecklingen för bl a nationella vägar i länet. Prognosens innebörd för nationella vägar i d Älvsborgs län framgår av nedanstående tablå:

Trafiktillväxt		
	Personbilar	Lastbilar
1998-2010	40%	33%
1998-2025	71%	66%

Trafikflödet i några punkter på den aktuella vägsträckan kan med trafikprognosen ovan som utgångspunkt beskrivas enligt följande:

År	1998	2010	2025
Frändefors	7400	10300	12600
Brålanda	6960	9700	11800
Mellerud	7320	10200	12400
Åmål	5040	7000	8500

Prognosen pekar på en kraftigt ökad trafikbelastning på väg 45. De problem som finns idag kommer därför att förstärkas om inte en förbättring av vägen kommer till stånd. Detta gäller framförallt trafiksäkerheten på vissa olycksdrabbade sträckor, framkomligheten på sträckor med dålig linjeföring samt trafikstörningar i bebyggelse utmed vägen.

5.4 Tillgängligt transportsystem

- **Transportpolitiskt delmål:** Transportsystemet skall utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.

Väg 45 är något av en nord - sydlig pulsåder i västra Götalandsregionen. Den är som helhet bra lokaliserad i sin sträckning mellan Vänersborg och gränsen till Värmlands län. Den passerar genom eller intill flera av de större orterna och nås från de västligare belägna samhällena i Dalsland via större allmänna vägar.

Ombyggnad till högre standard kommer att bidra till att tillgängligheten förbättras mellan de större orterna, framförallt i stråket Göteborg - Karlstad.



På Dalboslätten använder jordbruksfordon ofta väg 45

Därmed förbättras även tillgängligheten mellan Västra Götalandsregionen, andra delar av Sverige och utlandet. Indirekt innebär också en standardhöjning av väg 45 ökad tillgänglighet för människor och näringsliv i Dalslands och Värmlands glesbygder. Därmed ökar trafikbelastningen i anslutningarna till väg 45 och satsningar på det anslutande vägnätet kommer att behövas.

För de allra flesta har väg 45 god tillgänglighet. Vägen kan nås direkt via ett stort antal mindre vägar och anslutningar direkt från många fastigheter (se kap 4.4).

Den varierande vägstandarden och plankorsningar med järnvägen, med påföljande stopp när tåg passerar, gör emellertid att framkomligheten bitvis är relativt låg. Upprepade stopp kan bli påverka tidsåtgång och körkomfort för arbetspendlare och ge motsvarande problem för kollektivtrafikresenären och för varutransporter.

Vid högttrafikhelger uppstår ibland köbildning på vissa sträckor, vilket kan medföra att det är svårt att ta sig ut på vägen eller korsa den.

Barns förutsättningar och behov i förhållande till transportsystemens utbyggnad har särskilt uppmärksammas under senare år. För barn är det viktigt att närsamhället är tillgängligt. De barn som bor i de samhällen där väg 45 idag passerar har svårt att ta sig fram enkelt och riskfritt mellan områden på ömse sidor av vägen. Det gäller främst Fränders och Mellerud.

5.5 Hög transportkvalitet

- **Transportpolitiskt delmål:** Transportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.

Transportkvaliteten är idag låg sett till vägen som helhet. En ojämn vägstandard med flera stopp innebär tidsförluster och hög bränsleförbrukning. Transportkvaliteten är också låg på sträckor där lastbilar måste köra åt sidan för att släppa fram den snabbare personbilstrafiken. Lastbilstrafiken på väg 45 har under den senaste femårsperioden ökat med ca 5 %, vilket innebär att den har ökat mer än trafiken som helhet. Andelen tung trafik uppgår idag till 10-14 % av ÅDT (årsmedeldygnstrafiken), beroende av sträcka.

På Dalboslätten, som är en utpräglad jordbruksbygd uppstår, särskilt i samband med vår- och höstbruket, problem med de traktorer och andra jordbruksfordon som behöver samsas med övrig trafik på vägen.

På delen genom Vänersborgs kommun är transportkvaliteten låg framförallt på passagen genom Frändersfors, plankorsning med järnvägen norr om Frändersfors och passagen i anslutning till Brålanda.

På delen genom Melleruds kommun bidrar bl a låg vägteknisk standard på sträckan genom och kring Mellerud, två plankorsningar med järnvägen samt bropassagen i Köpmannebro, till låg transportkvalité.

Genom Åmåls kommun är transportkvaliteten negativt påverkad av främst passagen genom Ånimskog, där hastigheten är begränsad och sträckan närmast norr därom där vägen har låg standard. Passagen i utkanten av Åmåls tätort med flera plankorsningar och hastighetsbegränsning innebär låg transportkvalité.

Kontinuerlig förbättring av vägytor och bärighet är viktigt för att ge en hög framtida transportkvalité.

5.6 Säker trafik

- **Transportpolitiskt delmål:** Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.

Den omfattande och intensiva trafiken innebär att vägen upplevs som otrygg för många trafikantgrupper, inte minst för de oskyddade trafikanterna - cyklister och gående.

På den aktuella sträckan av väg 45 inträffade 25 polisrapporterade olyckor med döda och/eller allvarligt skadade personer under perioden 1997-2001, se kap 4.2 *Olyckor*.



Vid anslutningar till fastigheter utmed väg 45 uppstår ofta olycksrisker vid vänstersväng

Flera faktorer påverkar olycksriskerna, framförallt trafikökning, andel tung trafik och trafiksäkerhets-höjande åtgärder som vidtas. Det finns också flera faktorer som kan bidra till en minskning av trafikolyckorna och som inte är direkt relaterade till vägar, t ex säkrare fordon och alternativa transport-möjligheter.

Det är svårt att med utgångspunkt från olycksstatistiken med säkerhet dra slutsatser om huruvida antalet olyckor ökar eller minskar. Enskilda olyckor med många inblandade kan förändra bilden helt. Risken för att olyckor ska inträffa ökar dock när trafikmängden ökar, vilket har skett. Det finns också ett samband mellan risken för att allvarliga olyckor ska ske och ökningen av andelen tung trafik.

Transporter av människor och gods på landets vägar har under senare år fortsatt att öka. Under 2001 ökade vägtrafiken i Sverige med totalt 1,4 %. Trafiken med tunga fordon ökade med 2,6 %. Om ytterligare trafikökning och en ökning av andelen tung trafik sker, kan man anta att risken ökar för att allvarliga olyckor ska ske.

Vissa åtgärder har vidtagits under senare år för att öka trafiksäkerheten, bland annat i Frändefors och Åmål. Arbete har påbörjats för att få en säkrare och mer miljöprioriterad genomfart i Mellerud.

På sträckor där viltstängsel sätts upp minskar naturligtvis viltolyckorna. Stängsel saknas dock på långa sträckor där vägen går i utpräglad jordbruksbygd.

En utgångspunkt för målet om säker trafik, dvs att på lång sikt ska **ingen** dödas eller skadas allvarligt i olyckor, var att det inte är acceptabelt att så många dör eller skadas allvarligt i trafiken som det gör idag. Det ledde till beslutet i riksdagen om den skollvisionen. För väg 45 krävs att standarden som helhet förbättras väsentligt.

Säkerheten för barn i trafiken, med tanke på skolvägar etc, måste beaktas i högre grad än tidigare. Det handlar här främst om att förebygga olyckor men även om att barn inte ska behöva känna otrygghet. Utformningen av punkter där barn behöver passera väg 45 eller vistas, t ex busshållplatser, är idag otillfredsställande.

5.7 God miljö

- **Transportpolitiskt delmål:** Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas.

Landskapsbild och kulturmiljö

Att färdas på väg 45 mellan Vänersborg och Åmål erbjuder trafikanten upplevelser av flera olika landskapstyper. Vägen är i många partier en väl etablerad del av landskapsbilden. I allmänhet upplevs dagens väg bäst anpassad till omgivningen i slättlandskapet. I mer kuperad terräng har större ingrepp i form av bl a bergskärningar fått göras när vägen har breddats eller rätats ut.

Generellt har bullerdämpande åtgärder i form av vall eller plank ofta en negativ påverkan på trafikantupplevelsen då de bl a hindrar utblickar över omgivningen. I anslutning till den aktuella vägsträckan finns endast ett litet antal uppförda bullerskydd, bl a vid förbifarten av Åmål samt vid Kasenberg.

Rent allmänt gäller för många befintliga större trafikleder att de ofta har sin sträckning genom tätorter, vilket ger trafikanten en känsla för kulturlandskapet och karaktären på de orter man passerar. Detta är en kvalitet som vid byggande av nya förbifarter lätt riskerar att tappas bort.

Naturmiljö och friluftsliv

Nuvarande väg 45 går i anslutning till riksintresseområden för naturvård och Natura 2000-områden vid Svanefjorden och Gösjön. Övriga kustområden och vattendrag som berörs direkt eller indirekt och som har höga naturvärden eller är ekologiskt känsliga är Frändeforsån/Krokån, Vitlandaån, Tösse skärgård, Åmålsån, Kasenbergsån samt Åmålsviken. Idag sker inget särskilt omhändertagande av dagvatten från vägen för att förhindra att föroreningar kommer ut till dessa känsliga vatten-

områden. Inga särskilda åtgärder finns heller för att minska skaderisken vid olycka med farligt gods.

Viltstängsel är uppfört endast på kortare sträckor längs den aktuella delen av väg 45. På dessa avsnitt utgör vägen en barriär för viltet. Avsaknad av eller dåligt utformade vägtrummor kan även försvåra passager för fisk och småvilt.

Inom vissa delavschnitt går vägen genom områden som har ett intensivt utnyttjande av friluftslivet, t ex runt Köpmannebro. Här störs omgivningarna av buller och vägen är en barriär för ett friare utnyttjande av vattennära områden på ömse sida av vägen. Å andra sidan ger den kustnära sträckningen trafikanten möjlighet att i kontrast till den öppna jordbruksslätten och det mer slutna skogslandskapet även kunna uppleva och nå det mer omväxlande kust- och sjölandskapet.

Naturresurser

Utredningsområdet präglas till stora delar av högklassig jordbruksmark. Det är i första hand ianspråktagande av sådan som kan innebära konflikter från naturresssynpunkt vid utbyggnad av väg 45.

Buller, luft m m

Den ojämna vägstandarden, med varierande hastighetsbegränsning, järnvägsövergångar och plankorsningar där det kan bli stopp etc, påverkar trafikrytmen. Ojämn körning, allt ifrån stopp till kraftiga inbromsningar och accelerationer, leder till onödigt höga avgasutsläpp och även onödigt buller.

Cirka hälften av de 400 bostäder som påverkas av buller över riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå utomhus är belägna inom eller i nära anslutning till de samhällen som vägen passerar genom. En stor del av de bostäder som påverkas av vägtrafikbuller är koncentrerad till området i och söder om Mellerud



Väg 45 i Frändefors vid korsningen med väg 2126

där ca 125 bostäder påverkas av buller över riktvärdet. Övriga tätorter som påverkas relativt kraftigt av trafikbuller från väg 45 är Frändefors, Erikstad och Ånimskog. Inom samtliga ovanstående tätorter förekommer endast enstaka bullerskydd och med varierande standard.

Genom Åmål och området norr därom, Kasenberg, har bullerdämpande åtgärder genomförts varför antalet bostäder som påverkas är betydligt mindre på denna vägsträcka än på övriga delar inom utredningsområdet.

Bebyggelsen på landsbygden ligger utspridd förutom i vissa delar där mindre bebyggelsegrupperingar förekommer. Under senare tid har bullerskydd uppförts för vissa bostäder i form av skärm eller vall. En förutsättning för att dessa åtgärder genomförts har varit att utomhusnivåerna överskridit 65 dBA_{ekv}. För övriga bostäder på landsbygden (ca 200 st) med bullernivåer från ca 55 till ca 65 dBA_{ekv} förekommer idag inga skydd som minskar exponeringen av trafikbuller.

Om inga åtgärder mot trafikbuller vidtas kommer den framtida utvecklingen av trafiken innebära att samtliga bostäder utefter väg 45 kommer att exponeras för högre bullernivåer, oavsett om man i dagsläget har nivåer över eller under riktvärdet. Antalet fastigheter som påverkas bedöms dock öka ytterst marginellt på landsbygden där bebyggelseraden närmast vägen som regel redan är påverkad och den bakre bebyggelseraden ligger på ett så långt avstånd från vägen att trafiken måste öka betydligt mer än vad som förutspås. Inom tätorterna bedöms ökningen av antalet bostäder som kommer att påverkas av trafikbuller att bli större än på landsbygden på grund av att bebyggelsen i tätorterna oftast ligger närmare bullerkällan.

Eftersom nuvarande väg till större delen inte går genom tätbebyggelse är luftkvaliteten kring vägen relativt god. Periodvis, som till exempel vid hög trafikbelastning och/eller vid vissa klimatförhållanden, kan dock sannolikt en försämring märkas där vägen går genom tätbebyggda områden. Där är trafikintensiteten oftast högre, trafikrytmen ojämnare och bebyggelse och tomtutfarer ligger betydligt tätare än på övriga delar av vägsträckan.

Halterna av luftföroreningar är lägre på landsbygden än där vägen passerar genom tätbebyggelsen. Skillnaden är dock marginell och bedöms ingenstans överstiga gällande miljö kvalitetsnormer.

Farligt gods

Objekt som riskerar att skadas i samband med farligtgodsolycka på väg 45 är framförallt människor (bebyggelseområden), vattentäkter och ekologiskt känsliga naturmiljöer:

Vänersborgs kommun

Bebyggelseområden: Frändefors, Brålanda

Ekologiskt känsliga områden: Ekenäs mosse, Frändeforsån, Kuserudsån

Större vattentäkter: Brålanda (1st)

Mellerud

Bebyggelseområden: Erikstad, Mellerud

Ekologiskt känsliga områden: Köpmannebro, Gösjön, Vänern (Köpmannebro)

Större vattentäkter: Köpmannebro (1 st)

Åmål

Bebyggelseområden: Ånimskog, Tösse

Ekologiskt känsliga områden: St Berga, Ånimmen-Vänern, Furusjön (Ånimskog), Vitlandaån - Tydjesjön, Åmålsån-Vänern (Norra Viken)

Större vattentäkter: Ånimskog (2st), Tösse (2 st), Åmål/Kasenberg (1 st)

Trafiktillväxten innebär också att riskerna för skador till följd av olyckor med farligt gods ökar. Dels därför att risken för trafikolycka generellt sett ökar, dels därför att den transporterade mängden farligt gods ökar.

Skaderisken antas framförallt öka för skadeobjekt utmed särskilt olycksdrabbade delsträckor samt i tätbebyggelse med låg trafiksäkerhetsstandard i anslutning till vägen.

5.8 Positiv regional utveckling

- **Transportpolitiskt delmål:** Transportsystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.

Väg 45 har under lång tid varit en viktig transportled väster om Vänern. Ett välfungerande transportsystem kan bidra till en positiv utveckling i hela Västra Götalandsregionen. En högklassig transportled är en förutsättning för att regionen ska kunna

behålla utbudet av arbete, service och kultur vilket i sin tur är en förutsättning för en positiv befolkningsutveckling.

Goda kommunikationer betyder mycket för kommunerna i Dalsland som genom väg 45 både har förbindelse med storstadsregionerna, Karlstad och Trestadsområdet. Den avfolkning som har skett i stora delar av Dalsland, med vikande befolknings-siffror i de flesta kommuner, kan motverkas om vägnätet förbättras.

Dagens låga standard på väg 45 begränsar också utvecklingsmöjligheterna i de värmländska glesbygdsområdena, varför en förbättring av vägen även är betydelsefull för Värmlands del.



Busshållplats vid väg 45

5.9 Ett jämställt transportsystem

- **Transportpolitiskt delmål:** Transportsystemet skall vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Detta delmål om ett jämställt transportsystem inom transportpolitiken har föreslagits av regeringen i prop.2001/02:20 mot bakgrund av att det finns skillnader i mäns och kvinnors förutsättningar och villkor.

Resmönster och resbehov, liksom värderingar som är förknippade med biltrafik och transporter, skiljer sig mellan män och kvinnor. Bland annat utnyttjar kvinnor kollektiva transportsystem i högre grad än män. En ombyggnad av väg 45 innebär att framkomligheten förbättras vad gäller både kollektiva och enskilda transport sätt och bör i detta avseende främja jämställdheten. Tillgängligheten till och utformning av busshållplatser är en fråga som bör bevakas under kommande utredningsskeden.

6 Förslag till åtgärder

6.1 Trafikteknisk standard

Den vägstandard som är utgångspunkt i denna förstudie för ombyggnad av väg 45 är mötesfri landsväg, 2+1-väg med mitträcke. Denna vägtyp bygger på att växlingar mellan ett och två körfält sker med jämna mellanrum i respektive körriktning. Omkörning kan då endast ske i en körriktning i taget.

Syftet med en mötesfri landsväg är att i första hand eliminera mötes- och omkörningsolyckor genom att sätta ett mitträcke som skiljer de båda körriktningarna åt. Två körfält målas på ena sidan om räckat och ett på den andra sidan. Körfälten byggs ut så att 2-fältsdelen växlar sida i intervall om normalt 1-2,5 km. Körfältsindelningen ska i största möjliga mån följa topografin, så att tvåfältsdelen i kuperad terräng ligger i uppförsbacke. Detta för att tung och långsamtgående trafik inte ska hindra framkomligheten.

Ambitionen är att vägen ska kunna få en referenshastighet på 110 km/h på hela sträckan. Där ny 14-



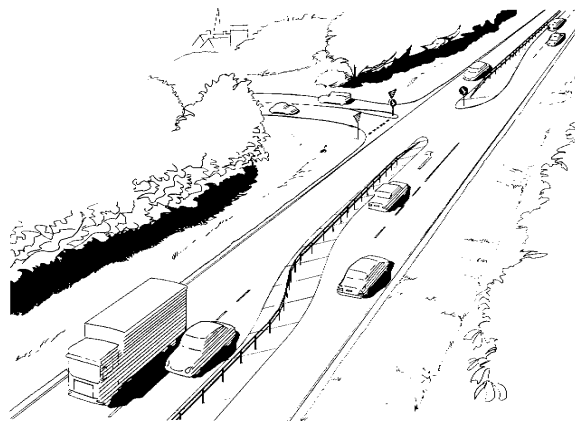
Mitträcke och växlingssträcka på mötesfri landsväg mellan Åmål och Säffle



metersväg byggs kan detta uppnås utan problem. Där befintlig väg ska behållas och vägen är 13 meter bred, t ex vid passagen av Köpmannebro (utom själva bron), får hastigheten förmodligen begränsas till 90 km/h. I närheten av tätbebyggelse kan 90 km/h också övervägas för att undvika bullerstörningar.

Omfattningen av åtgärderna beror på vilken standard vägen har idag. På vissa sträckor kommer nuvarande vägområde att räcka till för att genomföra den trafiktekniska standard som mötesfri landsväg innebär, på andra sträckor måste vägen breddas eller ges en ny sträckning, se karta i avsnitt 6.6.

Möjligheterna att korsna vägen begränsas av mitträcket. För att tillgodose alla berörda utfarter och kunna minska antalet anslutningspunkter kommer ombyggnaden till mötesfri landsväg också att skapa ett behov av nya lokalvägar parallellt med väg 45. Lokalvägarna kopplas till närmaste växlingssträcka. Lokalvägarnas lokalisering och utformning kommer under arbetets gång att diskuteras med berörda. Hänsyn måste också tas till miljöaspekter, befintliga ledningssystem, snödrev, kostnader m m.



Principskiss - ombyggnad av korsning

Vägverket har nyligen avslutat en ombyggnad av en del av väg 45, på sträckan mellan dagens anslutning av väg 2257 norr om Åmål och fram till Säffle tätort, till 2+1-väg med mitträcke.

6.2 Vägkorridorer

Lokaliseringsplanen och de övriga utredningar som genomförts har lett fram till den korridor som är markerad med röd färg på Karta 2, *Beslutad korridor 1996/1997*. Inom denna, av både kommunerna, länsstyrelsen, andra myndigheter och Vägverket accepterade korridor, föreslås ombyggnad/nybyggnad till en mötesfri landsväg (2+1-väg) kunna ske.

Kompletterande studier på delen Kuserud - Svecklingebyn har gjorts underhand men inte tidigare remisshanterats, se avsnitt 6.4.

6.3 Delen inom Vänersborgs kommun

Mellan trafikplats Vänersborg och S Frändefors visar den förstudie som redan tagits fram ombyggnad av väg 45 i befintlig sträckning fram till Ekenäs mosse.

Förbi Frändefors föreslås en förbifart i en ny sträckning öster om samhället.

Norr om Frändefors fram till Kuserud kan ombyggnad i huvudsak ske i befintlig sträckning. Vid Brålanda flyttas dock vägen österut och lämnar plats åt en ny sträckning av järnvägen mellan nuvarande och ny sträckning av väg 45.



Delen genom Vänersborgs kommun

6.4 Delen inom Melleruds kommun

Delen Kuserud - Svecklingebyn

Allmänt

De kompletterande studier som gjorts har syftat till att minska den breda korridoren på sträckan Kuserud - Svecklingebyn. Tre nya, smalare korridorer - alternativ Väst, Mitt och Öst - har studerats, se karta.

Vägteknik

De tre korridorerna är relativt lika både vad gäller topografiska och geotekniska förhållanden. Eventuellt kan korridor Väst ha något bättre stabilitetsförhållanden i de delar där ny väg sammanfaller med nuvarande sträckning.

Behovet av mer komplicerade konstruktioner begränsas till korsningen med Vänerbanan mot Kil, vilken i alla korridorer kan utformas som port under Vänerbanan och i korridor Mitt och Öst alternativt som bro över järnvägen.



Delen inom Melleruds kommun med delen Kuserud - Svecklingebyn markerad

Väglängden blir emellertid kortast, ca 8,5 km, i korridor Väst jämfört med korridorerna Mitt och Öst, vilka blir ca 9,0 respektive 9,5 km.

Kostnaderna skiljer sig något: Väst 160 Mkr, Mitt 170 Mkr och Öst 180 Mkr.

Det kan därför konstateras att fränsett längden är korridorerna från sammantagen vägteknisk synpunkt relativt likvärdiga och utan avgörande konstruktionsmässiga skillnader.

Markanvändning

Korridor Väst är den mest fördelaktiga korridoren med avseende på möjligheterna att bibehålla och utveckla näringsliv och sysselsättning i området samt boende och bebyggelse i Erikstads samhälle. Korridoren överensstämmer relativt väl med gällande översiktsplan och är den minst genomgripande från markägосynpunkt. Den är dock i konflikt med i översiktsplanen redovisat utbyggnadsområde för bostäder. Till korridor Västs fördel hör även närheten till framtida busshållplats.

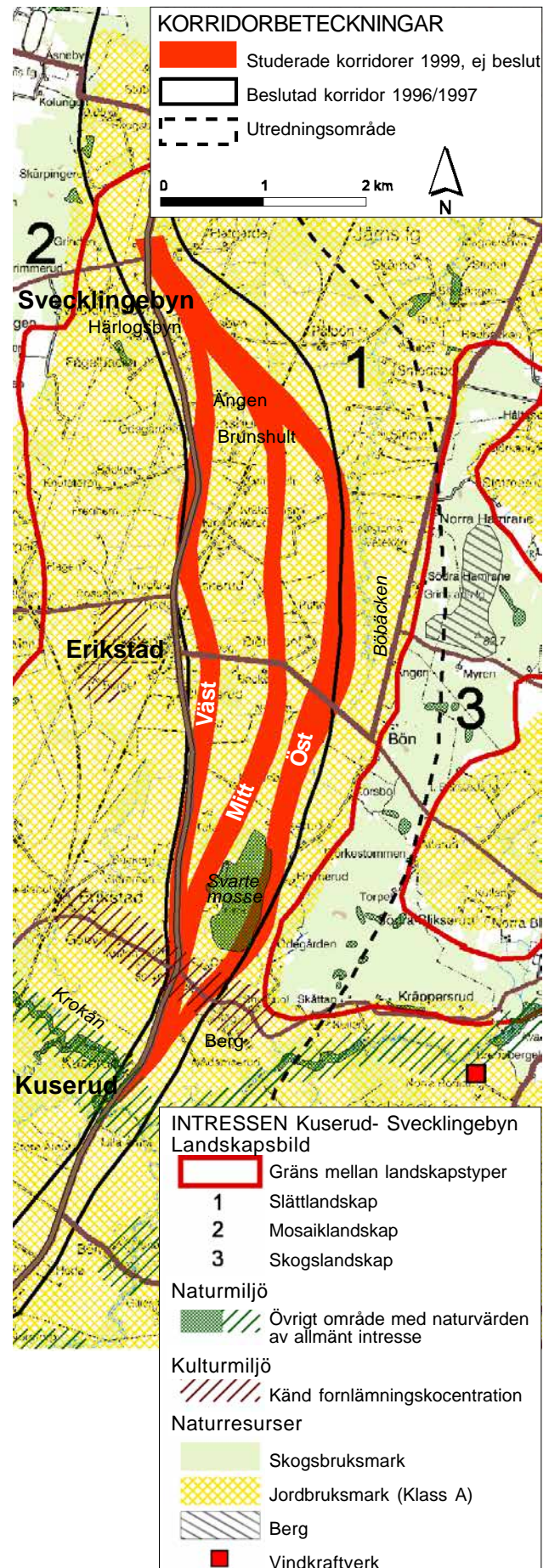
Korridor Mitt karaktäriseras främst av att den är mycket ogynnsam från jordbrukssynpunkt och därmed även från näringslivs- och sysselsättningsynpunkt. Denna korridor är också ogynnsam med avseende på utveckling av boende och bebyggelse i anslutning till Erikstads samhälle. Den avviker i allt väsentligt från kommunens planering samt bedöms ha stark påverkan på markägoförhållandena.

Korridor Öst är sannolikt bättre än korridor Mitt med avseende på jordbruket eftersom splittringseffekterna blir mindre. När det gäller utvecklingsmöjligheter för boende och näringsliv i övrigt är denna korridor den klart sämsta. Alternativet avviker från översiktsplanen och påverkar markägoförhållandena relativt märkbart.

Med hänsyn till jordbruksnäringens dominerande betydelse för markanvändning och sysselsättning i området och med målet att ge bygden och samhället Erikstad bästa möjliga utvecklingsförutsättningar, får korridor Väst från sammantagen markanvändningssynpunkt bedömas som den mest gynnsamma korridoren.

Miljökonsekvenser

Områden med dokumenterade naturvärden berörs främst vid Krokån, Svarte mosse och Böbäcken. När det gäller Krokån är risken för skador på naturvärdena liten och i stort sett lika mellan de olika korridorerna och beträffande mossen är skaderisken måttlig i Öst, relativt liten i Mitt medan risken



för skada inte föreligger i korridor Väst. Alskogen vid Böbäcken berörs endast i korridor Öst med relativt stora skador från naturvårdssynpunkt.

När det gäller områdets vattendrag medför korridor Öst störst skaderisk genom närheten till Böbäcken och beträffande intrång i mindre lövskogspartier är risken relativt stor på några ställen i alternativ Mitt och Öst. Risken att skada småbiotoper i området är störst i korridor Öst.

Från naturvårdssynpunkt är därför korridor Väst att föredra.

Vid Berg passeras ett område med stora kulturhistoriska värden. Korridor Öst är här det klart sämsta alternativet och innebär ökad fragmentering och intrång i kulturmiljön. Korridorerna Väst och Mitt är skonsammare och likvärdiga.

I norra delen av utredningsområdet tangerar korridorerna den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljön Härlogsbyn. Korridor Mitt och Öst ligger här på något större avstånd från miljön än alternativ Väst, som också ligger nära en kulturhistoriskt intressant byggnad vid Ängen strax söder därom. I den norra delen är därför korridor Mitt att föredra.

Korridorerna passerar på ett flertal ställen intill äldre bebyggelselägen men dessa är som helhet inte alternativskiljande i detta avseende.

Ser man rent allmänt till de olika korridorernas påverkan på dagens kulturlandskap kan konstateras att de största ingreppen sker i korridor Mitt och Öst, där de framväxta brukningsmönstren bryts i stor omfattning.

Från kulturmiljösynpunkt är korridor Väst att föredra framför främst korridor Öst men även korridor Mitt. Det är dock angeläget att vid Härlogsbyn söka en så östlig sträckning som möjligt.

Korridorerna Mitt och Öst påverkar landskapsbildningen i stort sett i hela sin sträckning genom att de går i obruten terräng. Särskilt stor påverkan har alternativ Mitt i det centrala partiet mellan Svarte mosse och Brunshult där de delar det flacka odlingslandskapet i två delar.

Korridor Väst utnyttjar till stor del befintligt vägstråk och är det alternativ som bedöms vara det bästa från landskapsbildssynpunkt.

Antalet fastigheter som kommer att utsättas för ljudnivåer överstigande gällande gränsvärde för trafikbuller, före bullerreducerande åtgärder, bedöms bli något fler i korridor Väst än i korridor Mitt och Öst.

Avgasutsläppen blir högre i de längre korridorerna men når inte i något fall halter som är skadliga.

Konsekvensanalysen ger ingen helt entydig bild av vilken korridor som är att föredra från miljösynpunkt, totalt sett. Från naturvård-, kulturmiljövårds- och landskapsbildssynpunkt är Väst att föredra. Med avseende på störningar från trafikbuller på boendemiljöer är alternativ Mitt eller Öst att föredra.

Med hänsyn till de relativt allvarliga skador som alternativ Mitt har för landskapsbildningen och alternativ Öst har för både natur- och kulturmiljövården bör dock korridor Väst förordas från sammantagen miljösynpunkt.

Sammanfattning

Från vägteknisk synpunkt är de studerade korridorerna väsentligen lika. Korridorernas längd liksom avståndet mellan Erikstad och dess huvudanslutning till ny väg 45 varierar emellertid. En negativ konsekvens är att fler trafikanter väljer nuvarande väg om avståndet mellan huvudanslutningen och orten ökar.

Anläggningskostnaderna har beräknats till 160 Mkr för korridor Väst och ytterligare 10 respektive 20 Mkr för Mitt och Öst. Driftkostnaderna beräknas på årsbasis uppgå till 2,2 Mkr för korridor Väst, för Mitt respektive Öst uppgår de till ytterligare 0,1-0,2 Mkr. Med avseende på väghållningskostnader är således korridor Väst att föredra.

Korridor Väst är den korridor som beräknas ha det gynnsammaste samhällsekonomiska resultatet även om det inte ger tydlig vinst. Väst är också den korridor som ger bästa regionalekonomiska effekter. Korridor Väst förordas därför från trafikekonomisk synpunkt.

Jordbruket har en dominerande betydelse för markanvändningen i området och påverkas starkt negativt av framförallt korridor Mitt men också av Öst. Även i Väst påverkas jordbruket men i betydligt mindre omfattning. Korridor Väst förordas när det gäller markanvändning.

Naturvårds-, kulturmiljövårds- och landskapsbildssynpunkter pekar på att korridor Väst är att föredra från miljösynpunkt. Även om boendemiljöaspekter talar för korridor Mitt och Öst ger en helhetsvärdering från miljösynpunkt att Väst är minst skadlig.

En samlad utvärdering av ovannämnda förhållanden ger resultatet att studerad korridor Väst bör väljas på avsnittet mellan Kuserud och Svecklingebyn. Detaljerad sträckning inom korridoren får behandlas vid upprättande av arbetsplan.

Svecklingebyn - kommungränsen

Norr om Svecklingebyn föreslås nybyggnad av förbifart väster om Mellerud i Röd korridor, enligt tidigare beslut.

I den norra delen av Melleruds kommun kan ombyggnad ske i nuvarande vägs sträckning. För bron över Svanefjorden i Köpmannebro, som har en vägbredd på 10 meter, föreslås ett körfält i vardera riktningen.



Delen genom Melleruds kommun

6.5 Delen inom Åmåls kommun

Genom Åmåls kommun följs befintlig väg till Tösse, med undantag förbi Ånimskog där utbyggnad föreslås öster om tätorten vilket även förutsätter flyttning av järnvägen. Fram till Nygård, sydväst om Åmål, är en ny sträckning föreslagen ett par kilometer väster om nuvarande väg.



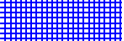

Mellan Nygård och Östby är ombyggnaden i huvudsak tänkt att ske i befintlig sträckning för att ansluta till nybyggd mötesfri landsväg vid anslutning av väg 2257 mot Svanskog.

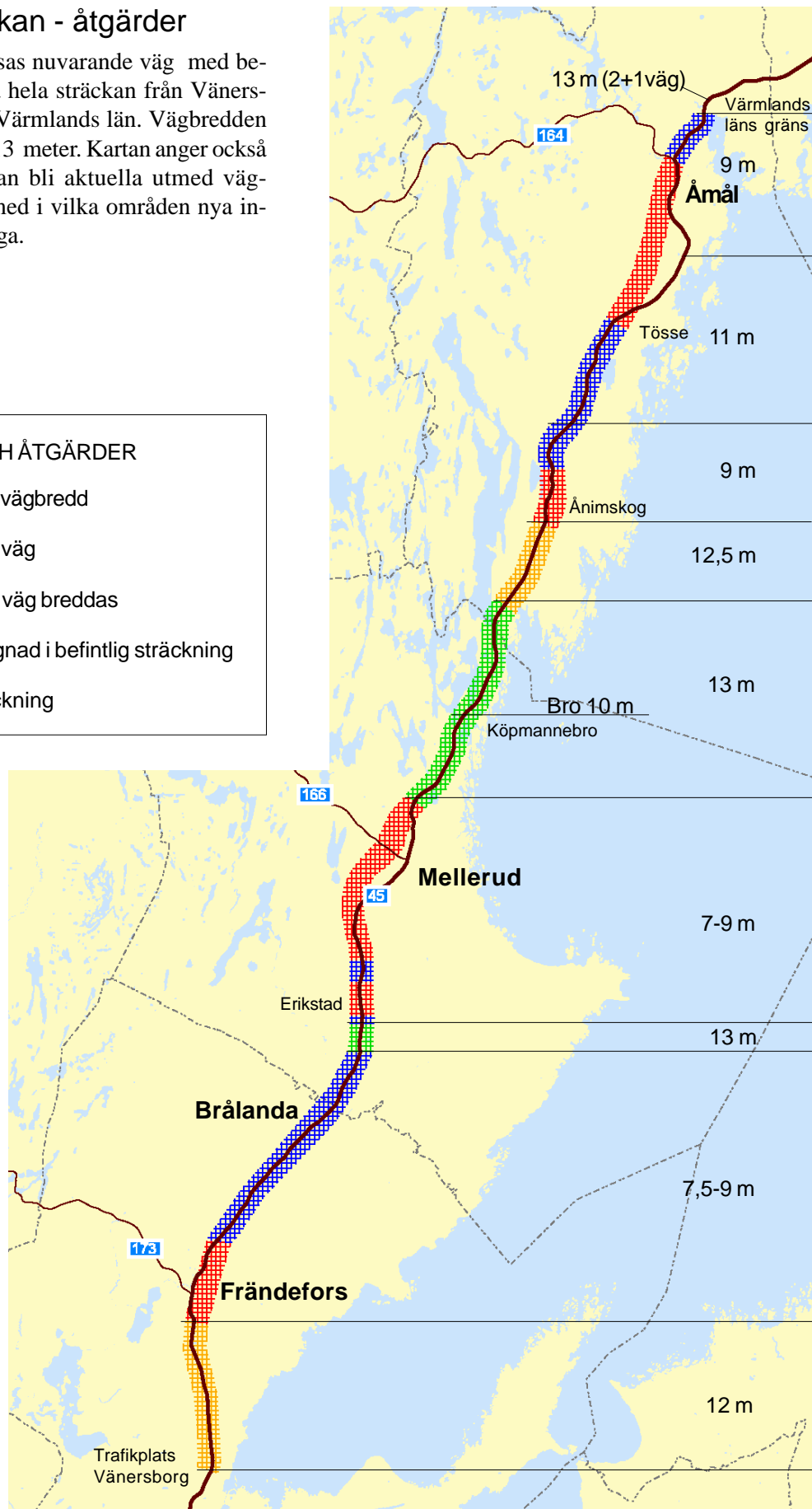


Delen genom Åmåls kommun

6.6 Hela sträckan - åtgärder

På kartan intill redovisas nuvarande väg med befintliga vägbredder på hela sträckan från Vänersborg till gränsen mot Värmlands län. Vägbredden varierar mellan 7 och 13 meter. Kartan anger också vilka åtgärder som kan bli aktuella utmed vägsträckningen och därmed i vilka områden nya in-trång kan bli nödvändiga.

VÄGBREDDER OCH ÅTGÄRDER	
9 m	Befintlig vägbredd
	Befintlig väg
	Befintlig väg breddas
	Ombyggnad i befintlig sträckning
	Ny sträckning



7 Gestaltning

7.1 Gestaltningsprogram

Ett gestaltningsprogram är ett dokument där riktlinjerna för den estetiska utformningen av vägprojektet redovisas. Avsikten är att gestaltningsfrågorna ska väckas i ett tidigt skede av planeringen, så att de som arbetar med projektet får en överblick och en gemensam bild av de utformningsprinciper man ska arbeta efter. På en del sträckor kommer dock endast få åtgärder att utföras, vilket innebär relativt lite utrymme att påverka utformningen.

Vägverkets ambitioner när det gäller gestaltningsfrågor har tagit form under senare år. Kraven på gestaltningsprogram fanns inte med i bilden när de tidigare utredningarna av översiktlig karaktär gjordes, men en analys av landskapets förutsättningar och kvalitéer fanns med i underlaget när lokaliseringen av väg 45 utreddes.

Ett översiktligt gestaltningsprogram för hela sträckan bör tas fram och ligga till grund för fortsatt arbete med arbetsplaner. I denna förstudie bedöms det vara rimligt att väcka en del frågor och ange vissa utgångspunkter som kan bearbetas i detta arbete.

7.2 Vägen ur olika synvinklar

Trafikantperspektiv

Att färdas på väg 45 mellan Vänersborg och Värmlandsgränsen innebär en resupplevelse genom olika landskapstyper - vidsträckt odlingslandskap, naturskönt sjölandskap och slutna skogslandskap.

I odlingslandskapet ges möjlighet att se bebyggelse både nära och på håll, åkerholmar och slingrande vattendrag. Kroppefjäll i fjärran osv medan de andra landskapstyperna erbjuder mer punktvisa, spännande utblickar som t ex vid Köpmannebro. Vissa sträckor i skogslandskap är ganska monotona.

Upplevelsen av själva vägen är också kopplad till landskapstyperna. Där vägen följer terrängen och har en mjuk linjeföring, t ex i en del avsnitt på Dalboslätten, kan den upplevas på ett sätt. Upplevelsen blir annorlunda om stora ingrepp gjorts i form av t ex bergskärningar såsom före och efter Köpmannebro.

Resupplevelsen förhöjs om trafikanten erbjuds vackra utblickar och intressanta blickfång, vilket sker bl a vid bropassagen över Svane fjorden i Köpmannebro och passagen av Tösse kyrka.

Många resenärer uppskattar också tillgång på vackra och funktionella rastplatser på lämpliga avstånd under resan. I detta avseende måste väg 45 ses i ett större perspektiv. Rastplatser finns idag vid:

- Bergs kullar (söder om Mellerud, 63)
- Linderud (norr om Mellerud, 64)
- Vassviken (norr om Mellerud, 65)

En rastplats är även planerad vid Åmål. Närmaste rastplats i söder är Karlsro/Botered (61/62) i höjd med Vänersborg och i norr är närmsta rastplats Nyängen norr om Grums (33).



Utdrag ur karta framtagen av Vägverket som redovisar var rastplatserna är belägna

Platser som idag är populära ställen att stanna till vid och som kan erbjuda någon speciell upplevelse t ex Köpmannebro, Svecklingebyn och Tösse, bör om möjligt utnyttjas. I anslutning till samhällena finns dessutom flera bensinstationer, gatukök etc där många resenärer rastar.

Projektet "Dalsländska vägmiljöer" pågår i Vägverkets regi med uppdraget att hitta en samlad syn vad gäller den gestaltningsmässiga utformningen av det allmänna vägnätet i Dalsland. Ett antal målpunkter och karaktäristiska landskapsavsnitt har pekats ut bl a avsnitt av väg 45 som Nuntorp på Dalboslätten och Köpmannebro vid Vänerkusten. I projektet diskuteras också rastplatser.

Åskådarperspektiv

Det är inte bara resenären som påverkas av vägens gestaltning. Gestaltningen av ett så stort byggnadsverk påverkar också den som vistas i vägens närhet eller inom synhåll för vägen, inte minst boende. På Dalboslätten och vid passage av samhällsområdena kan vägen komma att bli synlig för många, vilket motiverar särskild omsorg vad gäller utformning. Det kan också handla om att undvika negativ påverkan på natur- och kulturvärden som har väsentliga skönhetsvärden.

Dessutom kan man tala om mer indirekt påverkan. Det är till exempel ofta av stor vikt för kommuner, handlare och vissa företag att kunna annonsera sig där vägen passerar utanför samhällsområden, särskilt om vägen går utom synhåll från samhällsbebyggelsen och respektive verksamheter. Detta gäller framförallt för Mellerud och Åmål med föreslagna åtgärder. Här får gestaltungsfrågorna också en central betydelse när det gäller att utforma trafikplatser och lokalvägnät som ger en god lokal orienterbarhet.

7.3 Några utgångspunkter

Inför fortsatta planeringsskeden bör bli följande frågor behandlas:

Finns det anledning att frånga generella principer som redovisas i tillgängliga handböcker för att uppnå en mer estetiskt tilltalande utformning?

Det kan gälla:

- utförande av skärningar och bankar
- utformning av vägutrustning och bullerskydd
- belysning vid strategiska punkter såsom trafikplatser, rondeller, avfarter och växlingssträckor
- utformning av rastplatser, informationsplatser, pendelparkeringar och busshållplatser
- vägens närområde avseende t ex skyltning - med beaktande av möjligheter till exponering/annonsering av samhällsområden.

Vilken gestaltning ska ges åt större konstbyggnader som t ex broar?

Det övergripande gestaltungsprogrammet bör ta upp frågan om utformningen kan anpassas till den indentifierade olika sträckor/kommundelar har. Diskussioner bör i det sammanhanget, liksom vad gäller information om och annonsering av olika intressen,

föras med representanter för berörda kommuner och lokala köpmän.

Utblickar över Väneren bör tas tillvara på de sträckor där väg 45 går nära kustzonen.

Vid fortsatt arbete med de sträckor som ligger närmast Dalslandsgränsen kan förslag arbetas fram för att markera övergången till landskapet (porten till Dalsland).



Landskapsavsnitt norr om Mellerud



Bron över Svaneffjorden i Köpmannebro erbjuder en vacker och intressant upplevelse



Vid Svecklingebyn finns en glashytta med café, i anslutning till en kulturhistoriskt värdefull bebyggelsemiljö, där många trafikanter stannar till.

8 Effekter av föreslagna åtgärder

8.1 Allmänt

I det följande kapitlet beskrivs kortfattat effekterna av föreslagna åtgärder med utgångspunkt från den problemanalys av de transportpolitiska målen som redovisats i kapitel 5.

Nollalternativet är befintlig väg 45 mellan Vänersborg och Värmlands läns gräns utan ombyggnader eller andra åtgärder än normalt underhåll. Nollalternativet har belysts i samband med tidigare utredningar och ses inte heller i denna förstudie som en realistisk lösning. Nollalternativet är däremot viktigt för att belysa skillnaden vad gäller effekter mellan föreslagna åtgärder och vilka effekterna blir om de inte utförs. Effekterna av nollalternativet beskrivs under respektive rubrik. Vissa faktorer är mer påtagliga och relevanta att analysera än andra utifrån ett nollalternativ.

8.2 Tillgänglighet

Tillgänglighet betyder, enligt Nationell plan för vägtransportssystemet, ”den lätthet med vilken utbud av aktiviteter i samhället kan nås, varvid såväl medborgares som näringslivets och offentliga organisationers behov avses”. I enklare termer kan man säga att god tillgänglighet i det här sammanhanget är att vägsystemet bidrar till att människor och företag har tillgång till sådant som man har ett grundläggande behov av.

Effekten av de åtgärder som föreslås för väg 45 innebär att tillgängligheten förbättras för näringslivets transporter och för människor som bor eller arbetar i området.

Restiden mellan Vänersborg och länsgränsen väntas minska med ca 15% efter det att föreslagna åtgärder genomförts. Detta motsvarar ca 420 000 timmar per år räknat på i genomsnitt 7000 fordon/ÅDT.

Olika grupper av människor har olika krav vad gäller tillgänglighet. Gemensamt för alla är t ex goda möjligheter att nå arbete/skola, samhällsservice och olika aktiviteter. Näringslivets behov av transporter är olika beroende på vilken typ av verksamhet det gäller. Gemensamt är dock behov av korta transporttider, god transportekonomi och krav på hög tillförlitlighet när det gäller transporter av både gods och människor. Effekterna av en vägombyggnad



Godstrafiken på väg 45 är omfattande

enligt föreslagna åtgärder bedöms i alla dessa avseende vara positiva för såväl personbils- som godstrafik och kollektivtrafiken. Vad gäller cykel- och gångtrafik ger föreslagna nya sträckningar utanför Frändefors, Erikstad och Mellerud möjlighet till bättre tillgänglighet när trafiken lyfts bort från tätbebyggelsen. Det ger inte minst barnen, liksom vuxna med begränsad rörlighet, möjlighet att röra sig friare och på ett säkrare sätt i sina närområden.

Nollalternativet innebär att de begränsningar av tillgängligheten som väg 45 idag medför kommer att bli större, särskilt mot bakgrund av den alltmer ökande tunga trafiken.

8.3 Transportkvalitet

Målet om hög transportkvalitet avser både medborgare och näringslivet. För hög transportkvalitet krävs förbättring av vägytor och bärighet, vilket kommer att ske i samband med vägombyggnad. Åtgärderna innebär en förbättrad och framförallt jämnare kvalitet på sträckan som helhet vilket ger en jämnare och säkrare körning. Ser man till sträckan som helhet, kommer detta sannolikt att ske i etapper, vilket medför att transportkvaliteten på väg 45 successivt förbättras.

Planskilda järnvägsövergångar, förbättrade omkörningsmöjligheter och ombyggnad av korsningar etc bidrar till en högre transportkvalité än på dagens väg.

Åtgärderna innebär att sträckningarna inom respektive kommun blir jämförbara med varandra.

Nollalternativet innebär att endast löpande drifts- och underhållsåtgärder kommer att utföras. Belastningen med ytterligare tung trafik bidrar då sannolikt till att transportkvaliteten på sikt minskar. Trafikökning i kombination med svårigheter att köra om kan göra att det blir svårare att åstadkomma jämn och säker körning.

8.4 Säkerhet

Risken för att dödas eller skadas allvarligt minskar kraftigt om vägen byggs om till mötesfri landsväg. Effekten av mötesfri landsväg blir att de allvarligaste olyckorna, mötesolyckorna, förhindras samt en stor del av de singelolyckor som sker genom att bilar kör av till vänster, vilket sker i 40 % av olyckorna, förhindras genom mitträcke.

Säkerheten för oskyddade trafikanter förbättras bl a genom att trafiken lyfts bort från områden med tätbebyggelse t ex i Frändefors, Erikstad och Mellerud. Föreslagna åtgärder ger möjlighet att göra trafikmiljön säkrare för barn, med förbättrade gång- och cykelstråk, övergångar osv. Blir trafikmiljön säkrare för barn blir den naturligtvis säkrare för alla, vilket inte minst är positivt för vuxna med begränsad rörlighet.

Nollalternativet innebär att ingen av de särskilt olycksdrabbade sträckorna byggs om. Mot bakgrund av den olycksstatistik som tagits fram och den ökning av trafiken som redovisats kommer fler människor att dödas eller skadas på och vid anslutningarna till väg 45 under motsvarande perioder i framtiden.

8.5 Miljö

Landskapsbild och kulturmiljö

I det mosaikartade odlingslandskapet innebär en ny väg ett stort ingrepp i landskapsbilden. Vägen bryter mot landskapets småskalighet och mjuka formspråk och blir lätt ett dominerande inslag i landskapsbilden. Även i det öppna slättlandskapet innebär en ny, bredare väg ofta ett stort ingrepp. Vägen har en splittrande effekt som kan upplevas negativt, särskilt om vägen går på bank. När det gäller skala finns dock förutsättningar för att en ny väg relativt väl kan anpassas till det ofta storskaliga odlingslandskapet som en slätt utgör. Skogslandskapet är med sin slutenhet inte lika känsligt för ingrepp som det mer eller mindre öppna odlingslandskapet. De olika landskapstyperna framgår av kartan *Landskapsbild*.

Negativa effekter på landskapsbilden kan främst förväntas i odlingslandskapet mellan Brålanda och Mellerud, norr om Mellerud samt vid Tösse.

De planerade trafiksäkerhetshöjande åtgärderna, som t ex vägräcken, kan medföra negativa effekter på framförallt trafikantmiljön. Trafikantupplevelsen riskerar att bli monoton då vägrummet för-

ändras och blir mer ”tekniskt”, särskilt där man har både mitt- och sidoräcken.

Om bullerskydd i form av plank, vallar etc uppförs kan det påverka både landskapsbilden, kulturmiljön och trafikantupplevelsen negativt.

Vissa fornlämningsrika områden passeras, bl a vid passage väster om Mellerud, med risk för intrång i fornlämningsrika områden. Vid Tösse gör vägkorridoren intrång i ett skyddsvärt och ålderdomligt kulturlandskap kring den gamla medeltidskyrkan i Tösse. Vägen blir ett främmande element som kan störa samspelet mellan bebyggelsen och den historiska markanvändningen.



Viltstängsel vid väg 45 norr om Åmål

Naturmiljö och friluftsliv

Riksintresseområden i sjö- och kustlandskapet mellan Mellerud och Ånimskog, bl a Gösjön och Svane-fjorden, kommer att beröras av ombyggnaden av väg 45. Stora delar av landskapsavsnittet är ekologiskt särskilt känsligt varför stor hänsyn måste tas för att inte negativa effekter ska uppstå i samband med t ex nya markintrång.

Andra områden med höga naturvärden som riskerar att påverkas negativt är de större vattendragen, t ex Frändeforsån och Åmålsån och våtmarksmiljöer som t ex Tydjesjön. Även mindre biotoper i form av sumpskogar och lövskogspartier riskerar att påverkas negativt, bl a i skogsområdena mellan Ånimskog och Åmål. Vägombyggnaden innebär samtidigt stora möjligheter att förbättra förutsättningarna för många av dessa ekologiskt känsliga områden, bl a

genom nya system som omhändertar dagvatten från vägen.

Där viltstängsel sätts upp utmed vägen skapas en större barriäreffekt för viltet än vägen ger idag. Effekterna kan mildras genom att väl utformade viltpassager anläggs på lämpliga platser.

Vid Köpmannebro passeras ett större område av riksintresse för friluftsliv. Ny väg är där i princip tänkt att följa befintlig vägsträckning, varför ytterligare intrång eller störningar bedöms bli marginella. Nordväst om Åmål gör ny korridor intrång i ett område av intresse för friluftsliv vilket kan medföra minskad ostördhet och barriäreffekter inom detta område. I övrigt kan liknande effekter uppstå där vägen dras i ny korridor i tätortsnära områden som används för närrekreation.

Naturresurser

Högklassig jordbruksmark kommer främst att tas i anspråk vid passage av Frändefors, Brålanda, Mellerud och Tösse samt på sträckan Kuserud-Svecklingebyn söder om Mellerud. Där befintlig vägsträckning nyttjas görs markintrång i mindre omfattning. Målsättningen är att vägen funktionellt ska anpassas till jordbruksnäringen, men en effekt kan bli att en del åkrar blir svårare att nå.

Skogsmark tas i anspråk mellan Tösse och Åmål där vägen föreslås gå i ny korridor. I övrigt handlar det om mindre intrång i skogsmark på sträckan som helhet.

Buller, luft m m

Ombyggnaden av väg 45 innebär att samtliga bostäder som har bullernivåer inom- eller utomhus över gällande riktvärden kommer att åtgärdas i någon form. I de fall det bedöms samhällsekonomiskt och estetiskt möjligt kommer åtgärder att genomföras så att ljudnivåerna sänks till godtagbara värden. I vissa fall kan det dock innebära att nivån inte kan komma att sänkas till gällande riktvärden. De bullerdämpande åtgärder som bedöms bli aktuella är i första hand uppförande av bullervallar, skärmar och fönsteråtgärder. I några fall kan det bli aktuellt med skydd av uteplatser. Där bullernivåerna blir höga och skyddsåtgärder är svåra att genomföra kan inlösen komma att övervägas.

Införandet av krav på katalysatorrening m fl krav på avgasrening innebär en långsiktig sänkning av emissionsfaktorerna för olika typer av luftföroreningar. De genomsnittliga emissionsfaktorerna för

kväveoxider bedöms generellt minska för lätt trafik med ca 90% mellan perioden år 2000-2025 och för tung trafik med ca 80%. Minskningen av kolväten bedöms till ungefärligen samma storleksordning. Eftersom nuvarande hastighet höjs på vissa delsträckor från 90 till 110 km/tim samtidigt som trafikflödet ökar så bedöms minskningen av ovanstående procentsatser motverkas men ändå bli märkbara under ett längre tidsperspektiv.

Utsläpp av svaveldioxid, sot och partiklar bedöms minska i jämförelse med dagsläget. Minskningen bedöms som marginell och är främst ett resultat av förnyad fordonspark och därmed förbättrad reningsteknik. Trafikens andel av utsläpp av t ex svaveldioxid utgjordes av mindre än 5%. Andelen bly bedöms uppgå till ungefärlig samma nivå som idag som efter ombyggnad av vägen.

Vibrationsstörningar i bostäder utmed väg 45 bedöms vara begränsade till några enstaka hus. Vid ombyggnad tillses att dessa elimineras helt eller minskas till godtagbar nivå enligt gällande kriterier.

Farligt gods

Risken för allvarliga konsekvenser för människor och egendom till följd av farligtgoodsolycka minskar, främst i Frändefors, Erikstad och Mellerud, då förbifarter anläggs på dessa sträckor. För övrig bebyggelse utmed vägen minskar skaderisken främst som följd av vägens förhöjda säkerhetsstandard. När det gäller skaderisken för de i avsnitt 5.6 redovisade riskobjekten av typen ekologiskt känsliga områden och större vattentäkter, minskar även denna generellt med minskad risk för trafikolyckor.

Miljöeffekter vid ett nollalternativ

Vad gäller miljöeffekter vid ett nollalternativ innebär ett sådant att inga nya intrång görs i värdefulla landskapsavsnitt, kultur- och naturmiljöer eller områden med produktiv jordbruks- eller skogsmark. Å andra sidan vidtas inga åtgärder som innebär miljöförbättringar t ex vad gäller dagvattenhantering och utsläpp till känsliga vattendrag. Risken för negativa effekter vid en olycka med farligt gods ökar.

En påtaglig miljöeffekt är att bullerstörningarna ökar för boende kring vägen, om inga förbättringar görs i form av nya sträckningar längre från bebyggelse eller uppförande av bullerskydd.

De barriäreffekter som vägen ger idag och som är mest påtagliga i samhällena kommer att kvarstå och på sikt, med större trafikflöden, även att öka.

8.6 Lokal och regional utveckling

Förutsättningarna för positiv lokal och regional utveckling kommer att förbättras om väg 45 byggs om.

Förbättrad vägstandard underlättar för boende och arbetspendling liksom transporter av gods i Dalsland. Den gynnar även utvecklingen i Värmland bland annat vad gäller skogsindustrin och turismen.

En positiv effekt kan bli att orternas attraktivitet för boende förbättras om störningarna från trafiken på nuvarande väg 45 försvinner. I Mellerud kan man, tack vare en lugnare trafikmiljö när trafiken på väg 45 flyttas till en förbifart, få goda möjligheter att utveckla service och boende i centrum. Åtgärderna kan å andra sidan få sekundära effekter på handeln i de samhällen där vägen kommer att passera utanför och leda till efterfrågan på externa handels-etableringar.

Ett nollalternativ ger negativa effekter på den framtida utvecklingen inom både Västra Götaland och Värmland samt lokalt för de kommuner, företag och människor som är beroende av goda transportmöjligheter via väg 45.

8.7 Jämställdhet

Som helhet medverkar en förbättring av standarden på väg 45 till positiva effekter med avseende på detta delmål, eftersom både män och kvinnor

kommer att kunna åka säkrare och känna sig tryggare på vägen.

Kollektivtrafiken får förutsättningar att bli smidigare, vilket gynnar kvinnors resmönster. Om vägen förläggs långt från bostäder utanför samhällena, kan det bli svårare att ta sig till hållplatser. Detta skulle kunna motverka jämställdhetsmålet eftersom det är konstaterat att kvinnor åker kollektivt i högre grad än män.

Såväl kvinnor som män ges möjlighet, genom en bred samrådsprocess i alla skeden av vägprojektet, att påverka utformningen av vägen.

Nollalternativet gynnar inte en ökad jämställdhet, mot bakgrund av den bedömning som gjorts att väg 45 blir säkrare, miljön i samhällena blir bättre och transportsystemet tillgängligare med föreslagna åtgärder.

8.8 Kostnader

Översiktliga kostnadsberäkningar har gjorts utifrån dels det tidigare materialet dels med hänsyn till förändring av vägstandard till mötesfri landsväg. Prisnivå juli 2002.

Kostnaden för hela sträckan är beräknad till 1 150 Mkr. I kostnaden ingår bland annat följande delsträckor: Liden - Ekenäs mosse 70 Mkr, Förbifart Frändefors 125 Mkr och Förbifart Mellerud 160 Mkr.

Även för nollalternativet kommer kostnader för drift och underhåll att öka i framtiden.



Väg 45 är viktig för en bra kollektivtrafik och utnyttjas för både lokal och regional busstrafik.

9 Samråd

9.1 Tidigt samråd

Under tidigare planeringsskeden på 1990-talet har en mängd samråd hållits med såväl allmänhet som myndigheter och berörda kommuner. Projektet – i dess olika former – har varit väl känt hos samtliga dessa inblandade. Det omtag som nu görs är föranlett av bland annat nya krav i miljöbalken.

Arbetet med den nu aktuella förstudien började med en första kontakt med länsstyrelsen sommaren 2001. Det egentliga utredningsarbetet inleddes med projektgruppsmöten under våren 2002. Vid två projektgruppsmöten, i april och maj, har Vägverket diskuterat förutsättningarna för studien och förstudiens inriktning med företrädare för länsstyrelsen, Vänersborgs, Melleruds och Åmåls kommuner.

9.2 Samrådsmöten med föreningar och allmänheten

Särskilda samrådsmöten med föreningar och allmänhet har hållits kommunvis under maj-juni 2002. Till respektive föreningsmöte, vilka hållits i Nuntorpsskolan (23 maj), tingshuset i Mellerud (27 maj) respektive Tösse bygdegård (28 maj), har företrädare för bland annat naturvårds- och hembygdsföreningar samt vägföreningar och LRF närvarat. Efter genomgång av förutsättningarna för den påbörjade förstudien har möjlighet getts till frågor och tankeutbyte. Frågor och diskussioner har vid samtliga föreningsträffar i huvudsak berört tidsaspekten - det vill säga hur snart vägprojektet kan realiseras - samt anpassning till jordbruksnäringens förutsättningar vad avser vägbredd, avfarter, lokalvägar m m. Det har också diskuterats och ställts frågor om för- och nackdelarna med mötesfri landsväg.

De tre möten som hållits med allmänheten den 11 juni i Nuntorp, 12 juni i Mellerud och 17 juni i Tösse, har i huvudsak resulterat i likartade frågor och diskussioner som förevarit vid samrådet med föreningarna. Allmänheten pekade särskilt på att vägen har mycket låg standard i dag.

Minnesanteckningar från samtliga möten finns att tillgå hos Vägverket

Skrivelse inkom 2002-06-05, från ägarne/brukarna av Bröttorp 1:1, vilka förordar alternativ Röd 1 (enligt vägutredningen för delen inom Melleruds kommun, 1996) vid anläggande av förbifart väster om Mellerud.

9.3 Övriga samråd

Banverket

Vid samråd med Banverket framkom följande:

- Planering och utbyggnad av Norge/Vänernbanan pågår med en första inriktning på delen Göteborg-Öxnered, där sträckan Trollhättan-Öxnered kommer att byggstartas hösten 2002.
- För delen Öxnered-Erikstad ligger det gemensamma beslut som fattades enligt beslutsrapport november 1997 av Banverket och Vägverket fast hos Banverket.
- Med hänsyn till medelstilldelningen kommer en utbyggnad av delen Öxnered-Erikstad troligen inte att rymmas inom kommande planeringsperiod 2004-2015. Det innebär att fortsatt projektering av Norge/Vänernbanan norr om Öxnered inte är aktuell för närvarande.

Under arbetet med denna förstudie har inte heller Vägverket funnit skäl att ändra det gemensamma beslutet.

Västtrafik

Vägverket träffade företrädare för Västtrafik 2002-08-29. Vid samrådet framfördes att om man vid mötesfri landsväg vill anlägga en bussficka på enfältig sida önskar Västtrafik att ett accelerationsfält avslutar fickan för att bussen lättare ska kunna komma ut.

Med den utveckling som planeras för väg 45 är det endast i Mellerud och Åmål som bussarna kommer att köra in. Vid övriga samhällen är det därför viktigt att säkerställa goda kommunikationer till hållplatserna vid väg 45, så att kollektivtrafikresenärerna kan ta sig till och från dessa. Hållplatsernas beskaffenhet är också mycket viktig. Den väntande ska känna sig trygg, vara i gott skydd för vädret och här bör finns plats för de resande att parkera sina bilar och cyklar. För att öka säkerheten ser Västtrafik gärna att belysning sätts upp där man anlägger övergångsställen.

Mellerud är en knutpunkt för flera busslinjer och tåganslutningar. Sannolikt kommer expressbussar att köra in och ut via väg 166 medan lokalbussarna kommer att gå via nuvarande väg 45. I Åmål går expressbussarna in via Dalhall till järnvägsstationen medan lokalbussar trafikerar Drottninggatan.

Västra Götalandsregionen

Underhandssamråd har skett med företrädare för Västra Götalandsregionen, då bl a vikten av rast- och informationsplatser samt utblickar från vägen över Vänern diskuterats. Det framfördes synpunkter på att vägen om möjligt bör vara dimensionerad för en hastighet högre än 90 km/h. Behov och betydelse av en bra väg väster om Vänern finns beskriven i en broschyr som utarbetats gemensamt av Västra Götalandsregionen och Vägverket (*Varför måste vi bygga ut Rv 45 i Västra Götaland?*)

Räddningstjänsten

Samråd har under arbetet med förstudien skett per telefon, i september 2002, med Räddningstjänsten i Norra Älvsborg och Räddningstjänsten i Åmåls kommun. Räddningstjänsten i Norra Älvsborg täcker in kommunerna Trollhättan, Vänersborg, Mellerud och Färgelanda. På den aktuella sträckan finns stationer i Brålanda, Mellerud och Åmål. I direkt anslutning till sträckan finns även en station i Vänersborg.

Vid larm på mötesfri landsväg rycker räddningstjänsten ut från två håll, eftersom det kan vara stopp i en riktning. När hela sträckan genom Dalsland är utbyggd till denna vägstandard får utryckningarna samordnas mellan räddningstjänsterna i Norra Älvsborg och Åmål.

Räddningstjänsten i Åmål har goda erfarenheter från den redan utbyggda sträckan mellan Åmål och Säffle och ser positivt på fortsatt utbyggnad.

En ny räddningstjänstlag är under utarbetande och beräknas vara klar kring 2004-2005. Varje kommun ska enligt denna utföra en riskanalys och utifrån den utarbeta ett handlingsprogram. När det gäller Åmål, och kanske även övriga kommuner längs väg 45, är trafikolyckor tillsammans med småbränder de dominerande olyckstyperna. Ett sådant handlingsprogram kommer därför, enligt räddningstjänsten i Åmål, att fokusera på dessa frågor. Ett närmare samarbete bör i samband med detta utvecklas mellan räddningstjänsten och Vägverket.

Närmare samråd med räddningstjänsten kommer att ske i senare skeden av planeringen angående detaljutformning inom respektive utbyggnadsetapp.

10 Fortsatt arbete

10.1 Remissbehandling

Förstudien remitteras till berörda statliga myndigheter, berörda kommuner och organisationer och är tillgänglig för allmänheten i respektive kommunhus under remisstiden. När remisstiden är slut sammanställs inkomna synpunkter och förstudien bearbetas med utgångspunkt från dessa och en beslutsrapport tas fram.

10.2 Betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen kommer att pröva om projektet innebär betydande miljöpåverkan med utgångspunkt från denna förstudie.

10.3 Vägutredning/Arbetsplan

Väghållningsplanen revideras kontinuerligt. För närvarande pågår arbetet med framtagning av nya väghållningsplaner för perioden 2004-2015. Både Förbifart Frändefors och Förbifart Mellerud kommer att prövas inför den kommande nationella planen. Normalt revideras den nationella väghållningsplanen vart fjärde år.

En särskild förstudie för delen Liden (N Vänersborg) och Ekenäs mosse som mötesfri landsväg har varit på remiss och framtagande av en beslutsrapport pågår. Även denna delsträcka kan komma att prövas i kommande nationell plan eller byggas ut med särskilda medel.

Vissa delar av nuvarande väg kan byggas om till mötesfri landsväg i nuvarande sträckning. Eventuellt krävs breddning för att uppnå erforderlig standard. Särskilda medel kan eventuellt komma för denna typ av åtgärder. För dessa delsträckor kan arbetsplan/bygghandling påbörjas som nästa projekteringsåtgärd.

För de delar där vägkorridorer med ny sträckning enligt tidigare beslut ligger kvar kan nästa projekteringssteg vara arbetsplanprojektering som inleds med ett utredningsarbete, vilket dokumenteras i arbetsplanehandlingen.

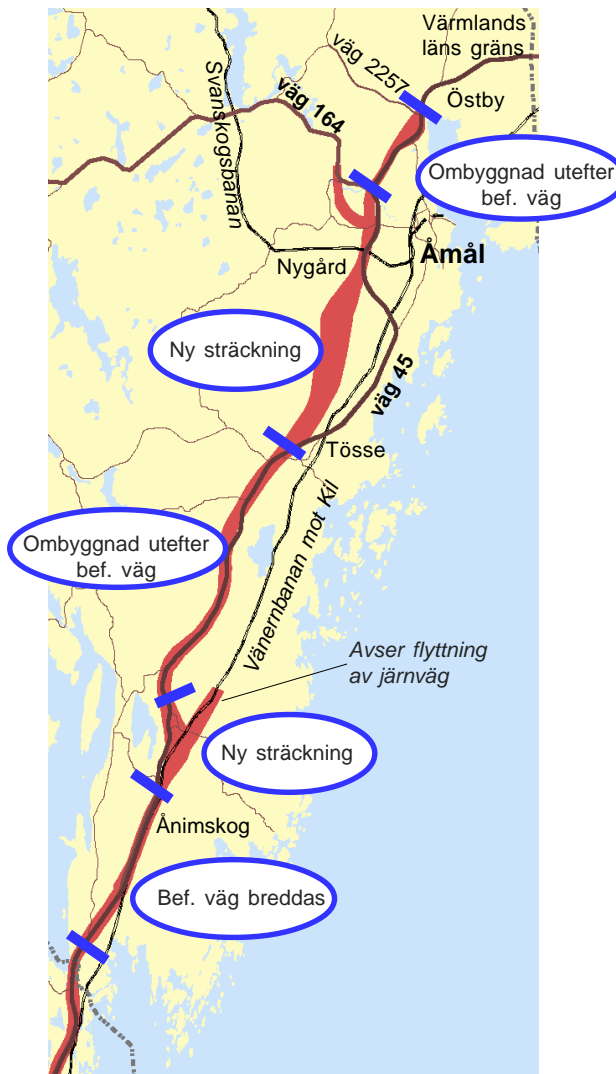
10.4 Miljöuppföljning

Miljöuppföljning är en viktig del i ett vägprojekt och ska följa både planering och projektering. Miljöuppföljning syftar till att ta till vara och bevaka att intentionerna i miljökonsekvensbeskrivningen hålls levande genom hela projektet och även en tid efter det att vägen tagits i drift. Avsikten är bl a att säkerställa och kontrollera att möjlig hänsyn visas, att de föreslagna åtgärderna genomförs och att man uppnår det avsedda syftet med dessa åtgärder. I vägutrednings och arbetsplaneskedet planeras närmare vad miljöuppföljningen ska omfatta och hur den ska bedrivas. Detta mynnar i att ett uppföljningsprogram upprättas under bygghandlingskedet.

Beslutskartor:



Delen inom Vänersborgs kommun



Delen inom Åmåls kommun



Delen inom Melleruds kommun

11 Förslag till beslut

Denna förstudie bygger i allt väsentligt på de tidigare utredningar som utförts för väg 45 på delen Vänersborg - Värmlands läns gräns.

En uppdatering har gjorts vad gäller miljöintressen, markanvändning, trafikflöden, olycksstatistik, trafikpolitiska mål och miljömål. Förnyade samråd har hållits med andra myndigheter, allmänheten och berörda föreningar.

Utgångspunkten i denna utredning har dessutom varit en annan vägstandard, mötesfri landsväg, än i tidigare utredningar.

Med denna förstudie som grund föreslår Vägverket att följande förslag ska ligga till grund för fortsatt planering:

- Väg 45 på delen Vänersborg - Värmlands läns gräns byggs ut till mötesfri landsväg på hela sträckan.

- Den tidigare beslutade vägkorridoren ligger fast på hela sträckan utom längst i norr. Från anslutning av väg 2257 till länsgränsen är väg 45 ombyggd till mötesfri landsväg och korridoren kan tas bort.

- Den särskilda förstudien för delen Liden - Ekenäs mosse bör ligga till grund för fortsatt arbete med arbetsplan/bygghandling.

- På delen Kuserud - Svecklingebyn föreslås att den tidigare beslutade vägkorridoren minskas till att endast omfatta alternativ Väst enligt denna förstudie.

- På delarna Liden - Ekenäs mosse, Kuserud, Solberg - S Ånimskog samt N Ånimskog - Tösse kommer befintlig väg att behållas samt vid behov breddas till erforderlig standard.

- Innan arbete med arbetsplan påbörjas upprättas ett gestaltungsprogram för hela sträckan från Vänersborg till Värmlands läns gräns.

Fortsatt arbete på hela sträckan inriktas på arbetsplanprojektering. På avsnitt där väg i ny sträckning föreslås inleds arbetsplanprojekteringen med ett utredningsarbete inom beslutad vägkorridor som dokumenteras i arbetsplanehandlingen.

Vägverket Region Väst

Göteborg oktober 2002

Lars-Gunnar Peterson

Källor

Tidigare utredningar kring väg 45

- *Lokaliseringsplan, Rv 45 – Delen Vänersborg – Valnäs (E18), teknisk rapport*, Vägverket oktober 1994
- *Lokaliseringsplan, Rv 45 – Delen Vänersborg – Valnäs (E18), miljökonsekvensbeskrivning*, Vägverket oktober 1994
- *Kulturhistorisk byggnadsinventering, Rv 45 - förbifart Mellerud*, Jan Johansson, Älvsborgs länsmuseum 1995
- *Kulturhistorisk byggnadsinventering, Rv 45 - förbifart Åmål*, Jan Johansson, Älvsborgs länsmuseum 1995
- *Samordnad ban- och vägutredning, Norge/Vänernbanan delen Öxnered - Erikstad, väg 45 delen Vänersborg (Liden) - Erikstad*, Banverket och Vägverket juni 1996
- *Vägutredning, Väg 45 – Delen inom Åmåls kommun, utvärdering och beslut om fortsatt projektering*, Vägverket juni 1996
- *Vägutredning, utvärdering och beslut om fortsatt projektering, Väg 45 – Delen inom Melleruds kommun*, Vägverket september 1996
- *Vägutredning, utvärdering och beslut om fortsatt projektering, Väg 45 – Delen inom Säffle och Grums kommuner*, Vägverket oktober 1996
- *Utvärdering och beslut om fortsatt projektering, Norge/Vänernbanan delen Öxnered - Erikstad, väg 45 delen Vänersborg (Liden) - Erikstad*, Banverket och Vägverket slutrapport november 1997
- *Väg 45, Kulturhistorisk byggnadsinventering, del av sträckan Kuserud - Svecklingebyn, Holms socken, Melleruds kommun*, Lars Bergström, Älvsborgs länsmuseum 1998
- *Vägutredning, Väg 45 – Delen inom Melleruds kommun, Komplettering avseende sträckan Kuserud – Svecklingebyn*, Vägverket september 1999
- *Förstudie, väg 45 Genomfart Mellerud, Sträckan Svecklingebyn - Solberg*, Vägverket Samrådshandling 1999-12-10 rev. 2001-03-01

Övrigt underlagsmaterial

- *Varför måste vi bygga ut Rv 45 i Västra Götaland?*, broschyr framtagen av Västra Götalandsregionen och Vägverket, december 1999
- *Kommunikationer och infrastruktur för värmländsk utveckling - Handlingsprogram för åtgärder i det värmländska transportsystemet under de närmaste tio åren*, Länsstyrelsen i Värmland april 2001
- *Gestaltningssprogram - En vägledning*, Vägverket Publikation 2001:65
- *Stadsplanera istället för att bebyggelseplanera och trafikplanera*, Boverket 2002
- *Miljömålen i Västra Götaland*, Länsstyrelsen och Skogsvårdsstyrelsen i Västra Götaland, remissupplaga maj 2002
- *Godstransporter i Värmlands, Västra Götalands och Hallands län - en kartläggning av varuflöden i Västra Sverige*, Vägverket Publikation 2002:79
- *Värmland Livet Europa*, broschyr framtagen av Länsstyrelsen Värmland och Region Värmland
- *Dalslands vägmiljöer, underlag för fortsatt arbete*, Vägverket september 2002



Vägverket

Region Väst

405 33 Göteborg

Tel: 031 - 63 50 00

Fax: 031 - 63 50 74

E-post: vagverket.got@vv.se

Rådhuset
Arkitekter AB
Samhällsplanering & Miljö

Förstudie väg 45, delen
Vänersborg - Värmlands läns gräns

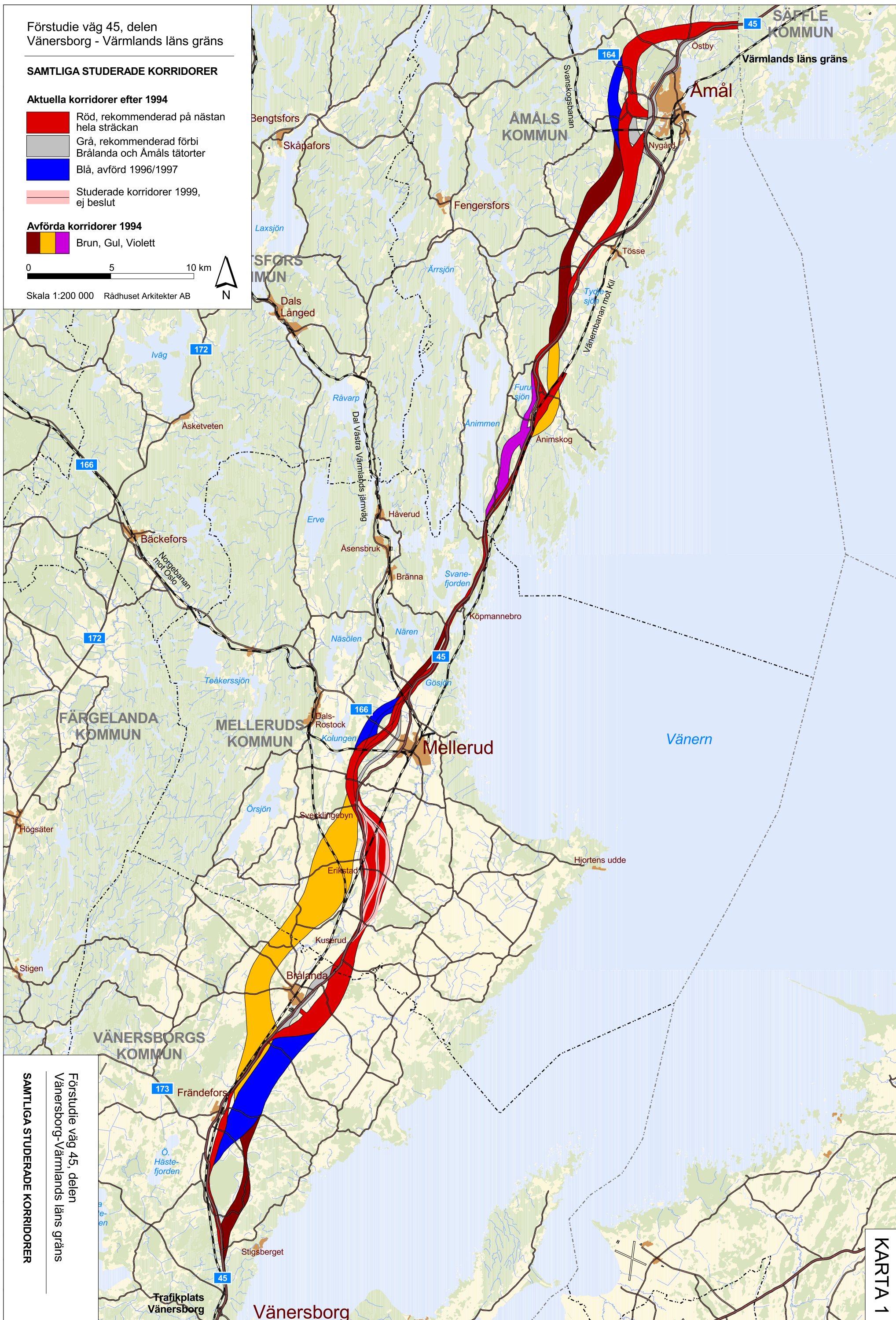
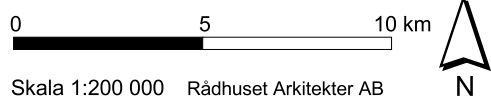
SAMTLIGA STUDERADE KORRIDORER

Aktuella korridorer efter 1994

- Röd, rekommenderad på nästan hela sträckan
- Grå, rekommenderad förbi Brälanda och Amåls tätorter
- Blå, avförd 1996/1997
- Studerade korridorer 1999, ej beslut

Avförda korridorer 1994

- Brun, Gul, Violet






Förstudie väg 45, delen
Vänersborg-Värmlands läns gräns

SAMTLIGA STUDERADE KORRIDORER

Förstudie väg 45, delen
Vänersborg - Värmlands läns gräns

BESLUTAD KORRIDOR 1996/1997

-  Beslutad korridor 1996/1997
-  Bortvalda korridorer
-  Utredningsområde

0 5 10 km

Skala 1:200 000 Rådhuset Arkitekter AB



Förstudie väg 45, delen
Vänersborg - Värmlands läns gräns

BESLUTAD KORRIDOR 1996/1997

Förstudie väg 45, delen
Vänersborg - Värmlands läns gräns

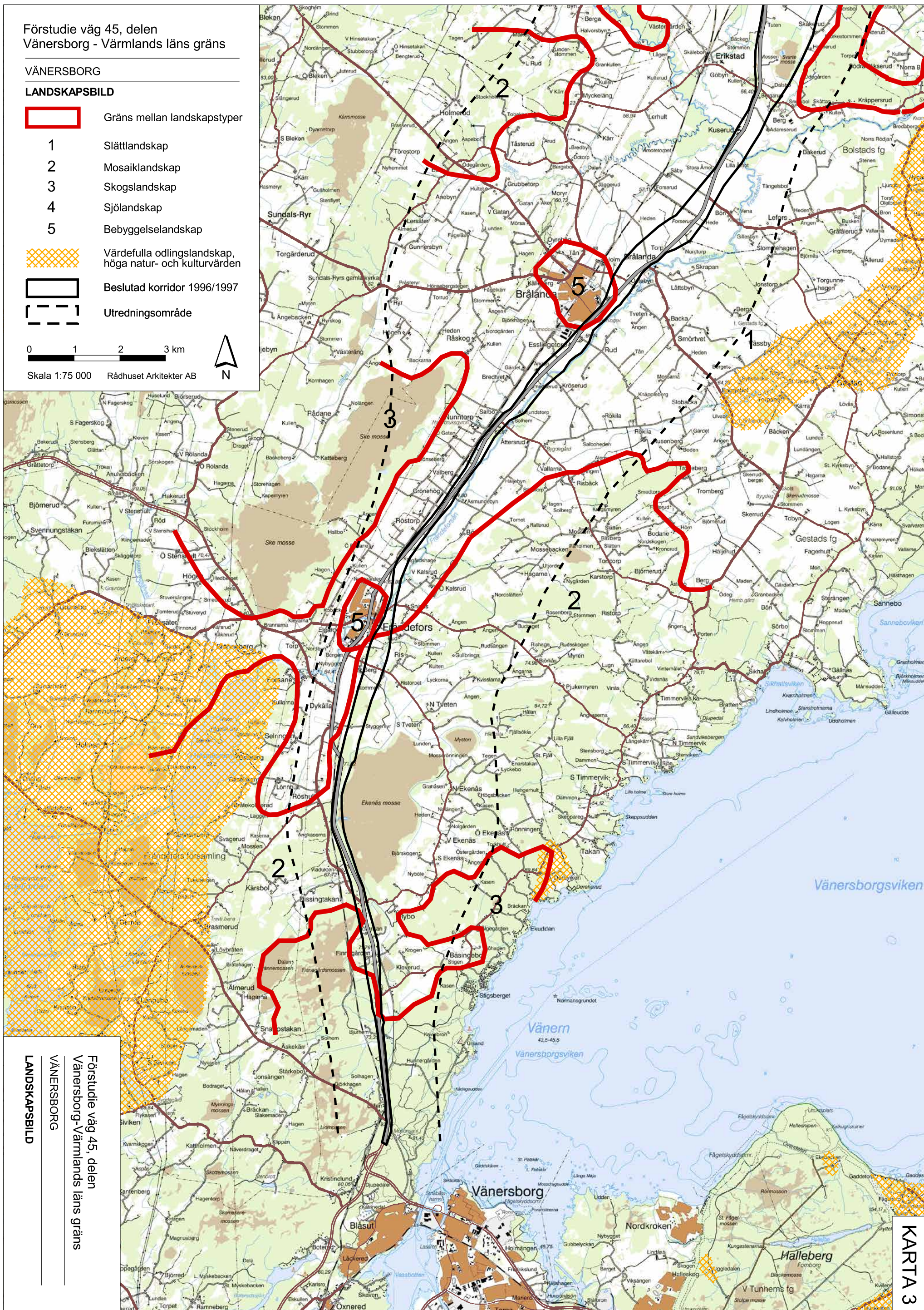
VÄNERSBORG

LANDSKAPSBILD

- Gräns mellan landskapstyper
- 1 Slättlandskap
- 2 Mosaiklandskap
- 3 Skogslandskap
- 4 Sjölandskap
- 5 Bebyggelselandskap
- Värdefulla odlingslandskap, höga natur- och kulturvärden
- Beslutad korridor 1996/1997
- Utredningsområde

0 1 2 3 km

Skala 1:75 000 Rådhuset Arkitekter AB




Förstudie väg 45, delen
Vänersborg - Värmlands läns gräns

VÄNERSBORG
LANDSKAPSBILD


Förstudie väg 45, delen
Vänersborg - Värmlands läns gräns

MELLERUD

LANDSKAPSBILD

 Gräns mellan landskapstyper

- 1 Slättlandskap
- 2 Mosaiklandskap
- 3 Skogslandskap
- 4 Sjölandskap
- 5 Bebyggelselandskap

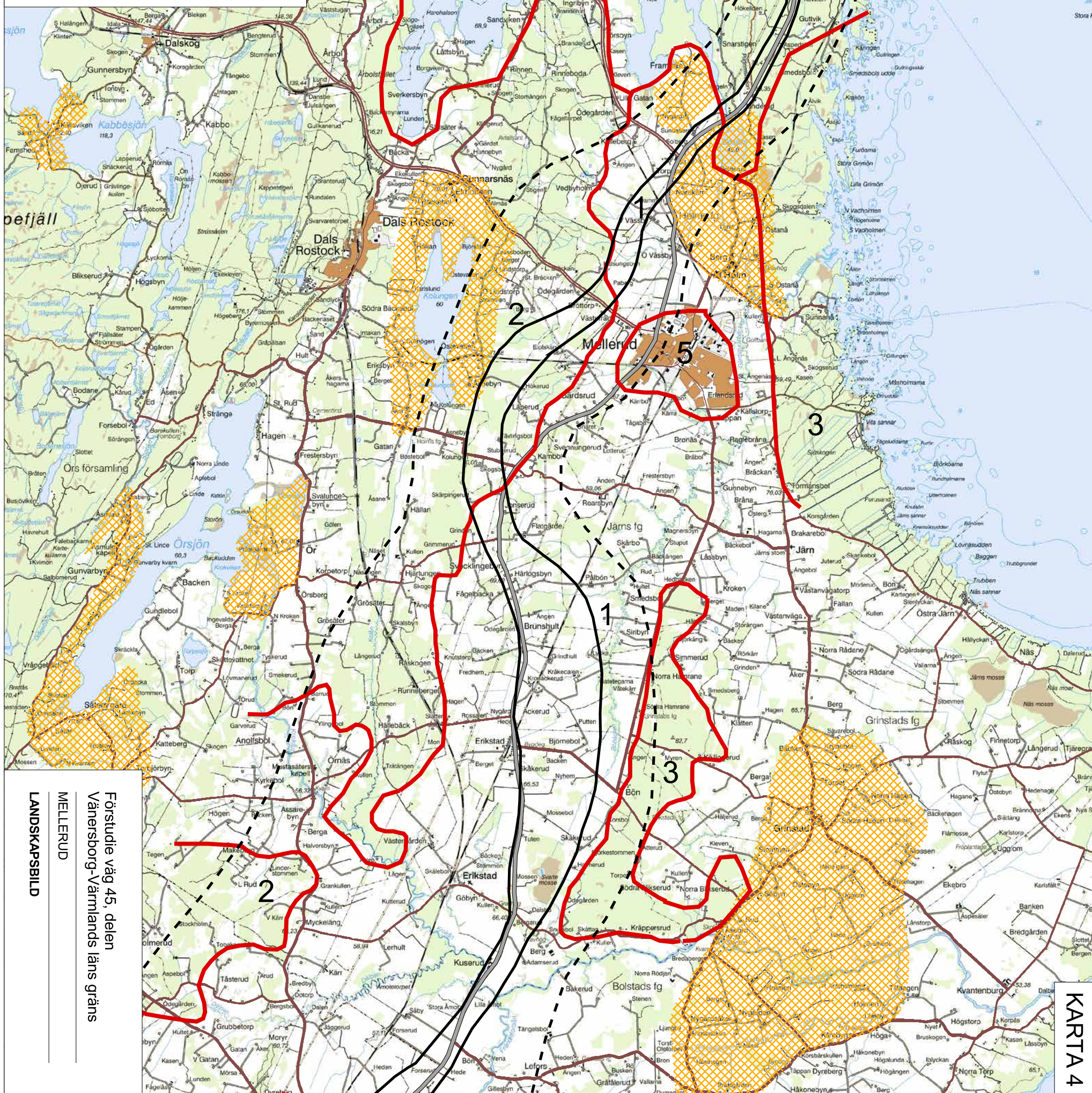
 Värdefulla odlingslandskap,
hög natur- och kulturvärden

 Beslutad korridor 1996/1997

 Utredningsområde

0 1 2 3 km

Skala 1:75 000 Rådhuset Arkitekter AB




Förstudie väg 45, delen
 Vänersborg - Värmlands läns gräns
 MELLERUD
 LANDSKAPSBILD


Förstudie väg 45, delen
Vänersborg - Värmlands läns gräns

AMÅL

LANDSKAPSBILD

 Gräns mellan landskapstyper

- 1 Slättlandskap
- 2 Mosaiklandskap
- 3 Skogslandskap
- 4 Sjölandskap
- 5 Bebyggelselandskap

 Värdefulla odlingslandskap, höga natur- och kulturvärden

 Beslutad korridor 1996/1997

 Utredningsområde

0 1 2 3 km

Skala 1:75 000 Rådhuset Arkitekter AB



AMÅL




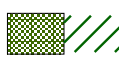




LANDSKAPSBILD

Förstudie väg 45, delen
Vänersborg-Värmlands läns gräns


Förstudie väg 45, delen
Vänersborg - Värmlands läns gräns

VÄNERSBORG

NATURLIVSMILJÖ

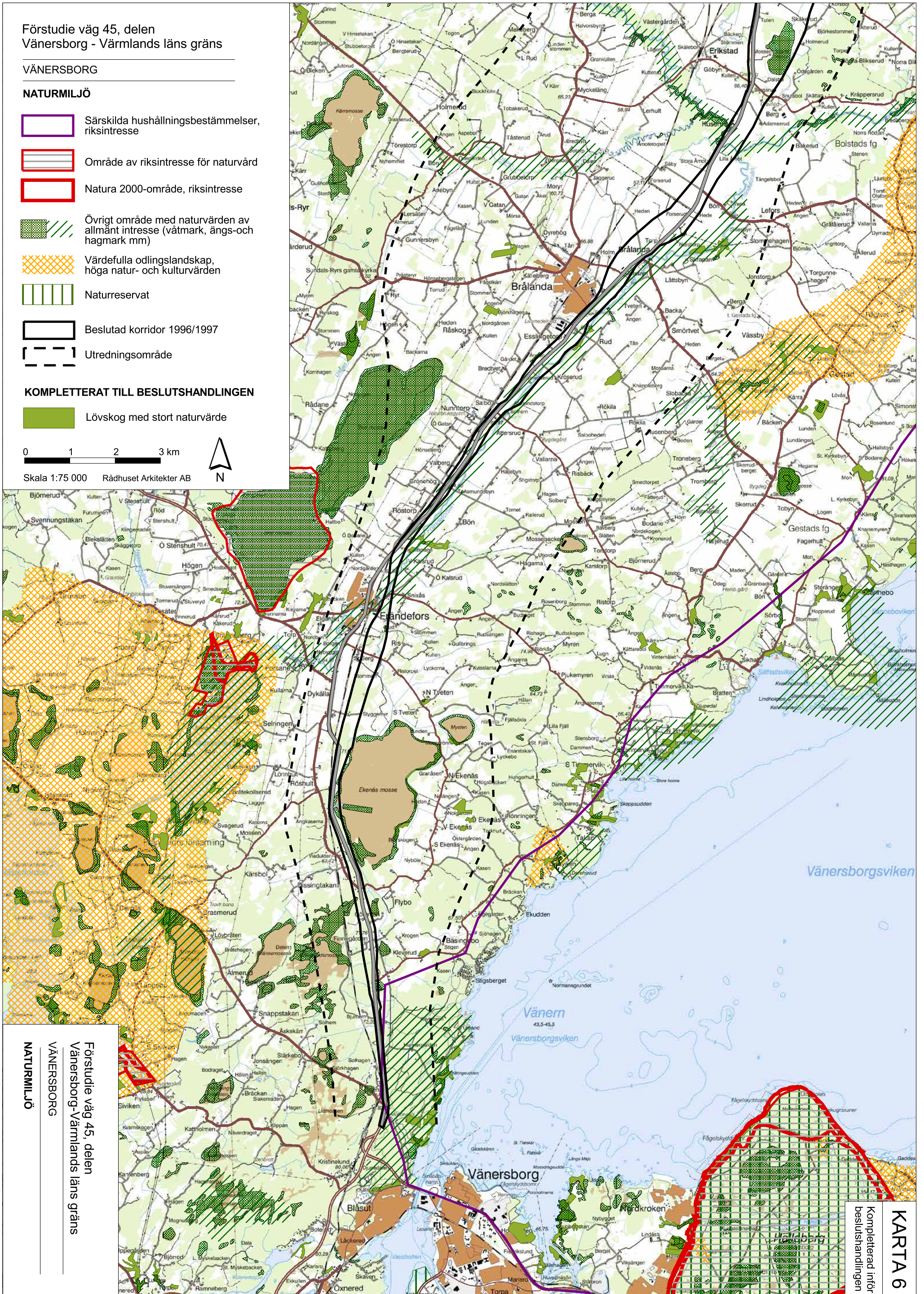
-  Särskilda hushållningsbestämmelser, riksintresse
-  Område av riksintresse för naturvård
-  Natura 2000-område, riksintresse
-  Övrigt område med naturvärden av allmänt intresse (våtmark, ängs- och hagmark mm)
-  Värdefulla odlingslandskap, höga natur- och kulturvärden
-  Naturreservat
-  Beslutad korridor 1996/1997
-  Utredningsområde

KOMPLETTERAT TILL BESLUTSHANDLINGEN

-  Lövskog med stort naturvärde

0 1 2 3 km

Skala 1:75 000 Rådhuset Arkitekter AB






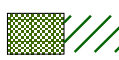


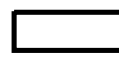

Förstudie väg 45, delen
Vänersborg - Värmlands läns gräns
VÄNERSBORG
NATURLIVSMILJÖ

KARTA 6
Kompletterad inför
beslutshandlingen


Förstudie väg 45, delen
Vänersborg - Värmlands läns gräns

MELLERUD

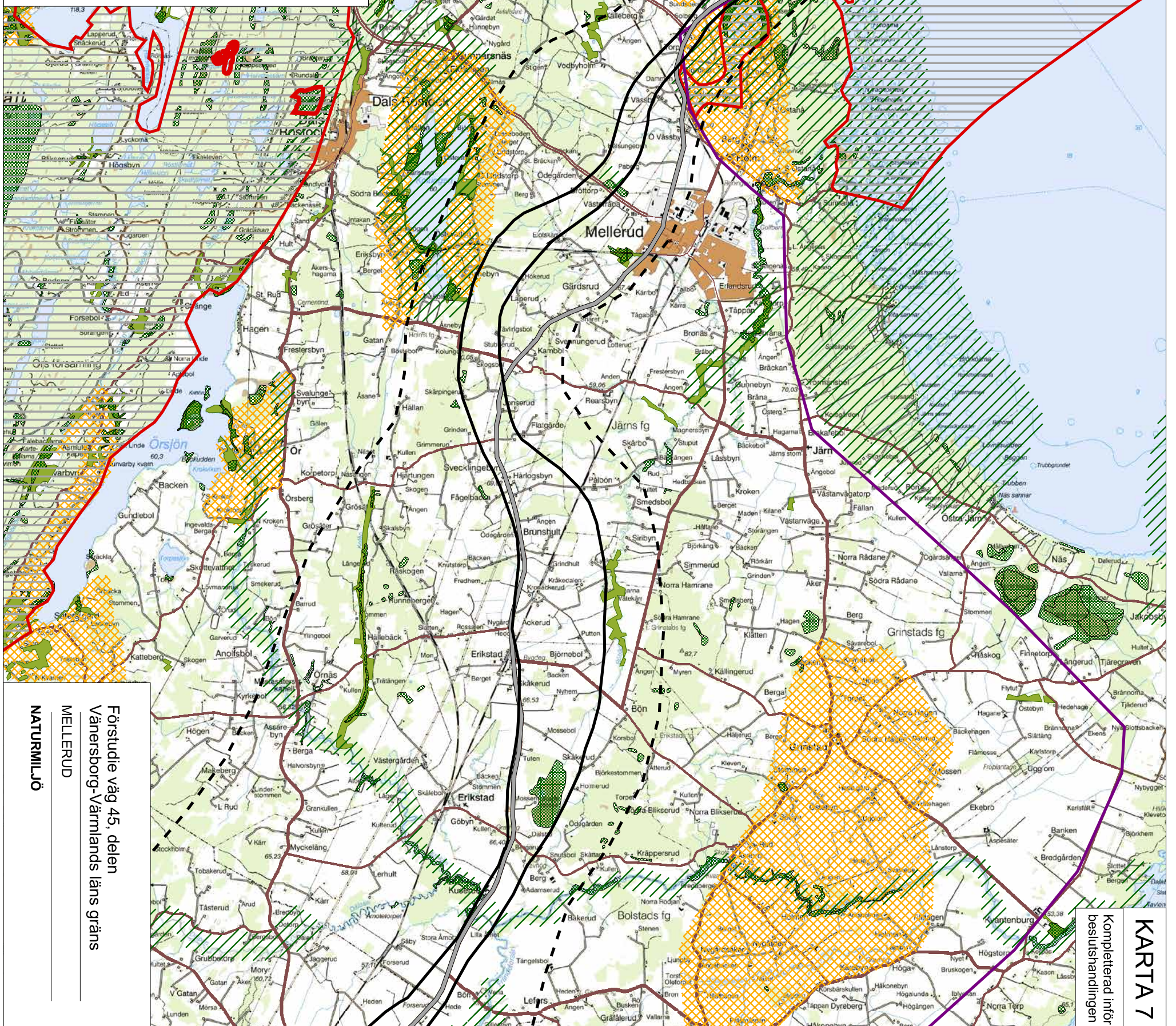
NATURLILJÖ

-  Särskilda hushållningsbestämmelser, riksintresse
-  Område av riksintresse för naturvård
-  Natura 2000-område, riksintresse
-  Övrigt område med naturvärden av allmänt intresse (våtmark, ängs- och hagmark mm)
-  Värdefulla odlingslandskap, höga natur- och kulturvärden
-  Naturreseptat
-  Beslutad korridor 1996/1997
-  Utredningsområde

KOMPLETTERAT TILL BESLUTSHANDLINGEN

-  Lövskog med stort naturvärde

0 1 2 3 km
Skala 1:75 000 Rådhuset Arkitekter AB






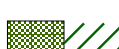




Förstudie väg 45, delen
Vänersborg-Värmlands läns gräns
MELLERUD
NATURLILJÖ

KARTA 7
Kompleterad inför
beslutshandlingen



Förstudie väg 45, delen
Vänersborg - Värmlands läns gräns

AMÅL

NATURLILJÖ

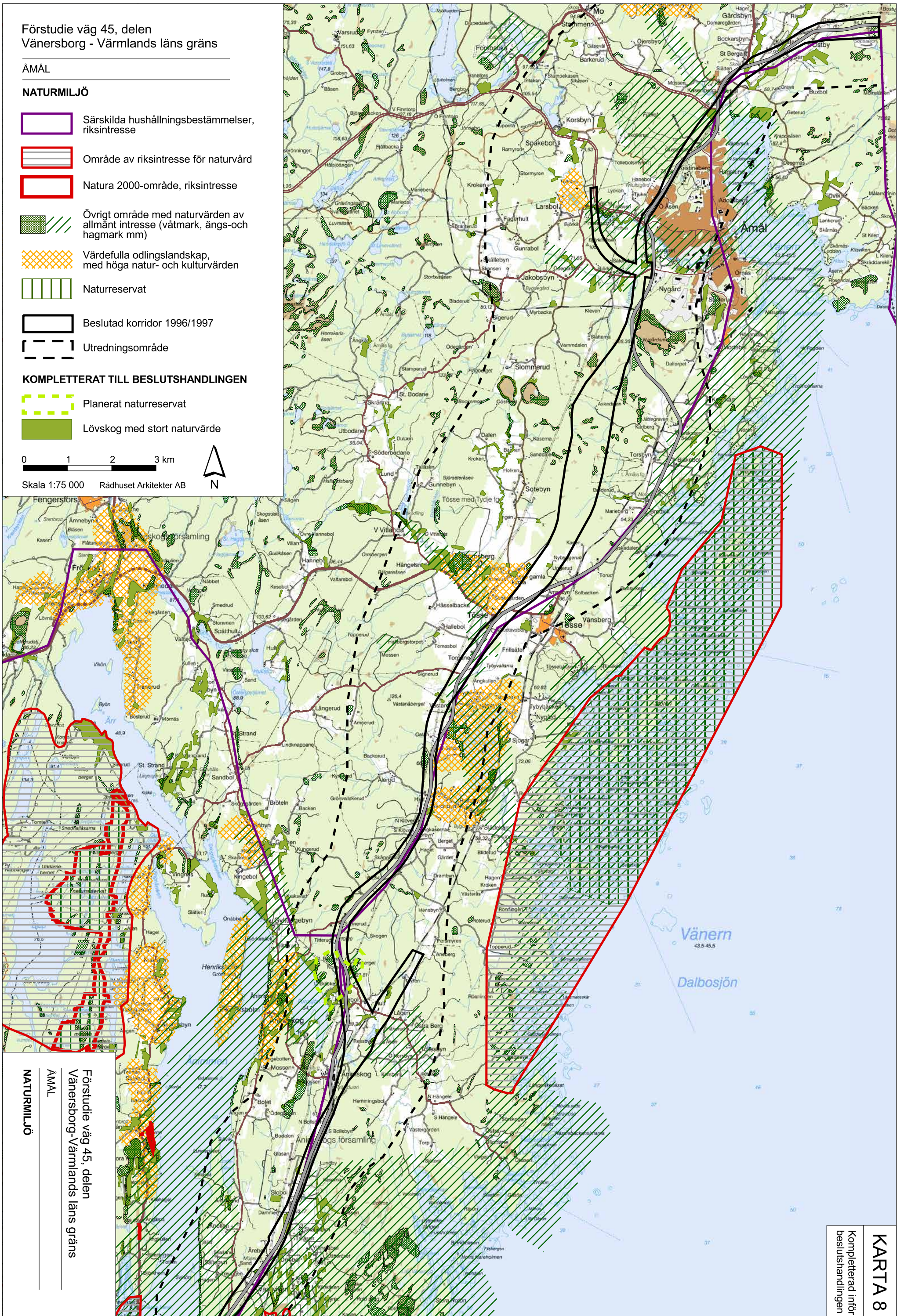
-  Särskilda hushållningsbestämmelser, riksintresse
-  Område av riksintresse för naturvård
-  Natura 2000-område, riksintresse
-  Övrigt område med naturvärden av allmänt intresse (våtmark, ängs- och hagmark mm)
-  Värdefulla odlingslandskap, med höga natur- och kulturvärden
-  Naturreservat
-  Beslutad korridor 1996/1997
-  Utredningsområde

KOMPLETTERAT TILL BESLUTSHANDLINGEN

-  Planerat naturreservat
-  Lövskog med stort naturvärde

0 1 2 3 km

Skala 1:75 000 Rådhuset Arkitekter AB



Förstudie väg 45, delen
Vänersborg - Värmlands läns gräns






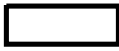

AMÅL

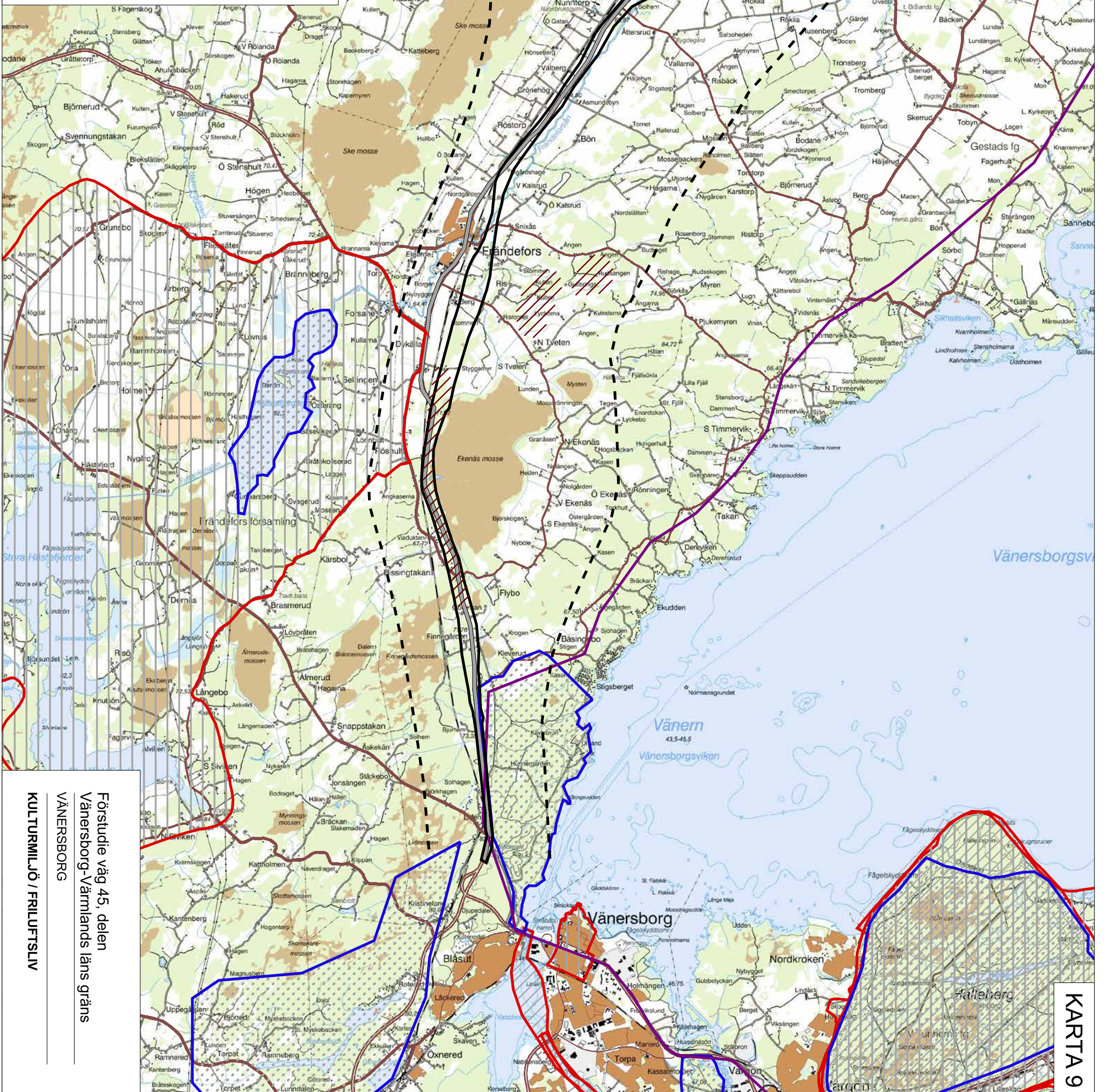
NATURLILJÖ

Forstudie väg 45, delen
Vänern - Värmlands läns gräns

VÄNERSBORG

KULTURMILJÖ / FRILUFTSLIV

-  Särskilda hushållningsbestämmelser, riksintresse
-  Område av riksintresse för kulturmiljövård
-  Kända fornlämningskoncentrationer enligt Länsstyrelsen
-  Område av riksintresse för friluftsliv
-  Övrigt område av intresse för friluftsliv
-  Beslutad korridor 1996/1997
-  Utredningsområde







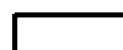



Förstudie väg 45, delen
Vänern - Värmlands läns gräns
VÄNERSBORG
KULTURMILJÖ / FRILUFTSLIV

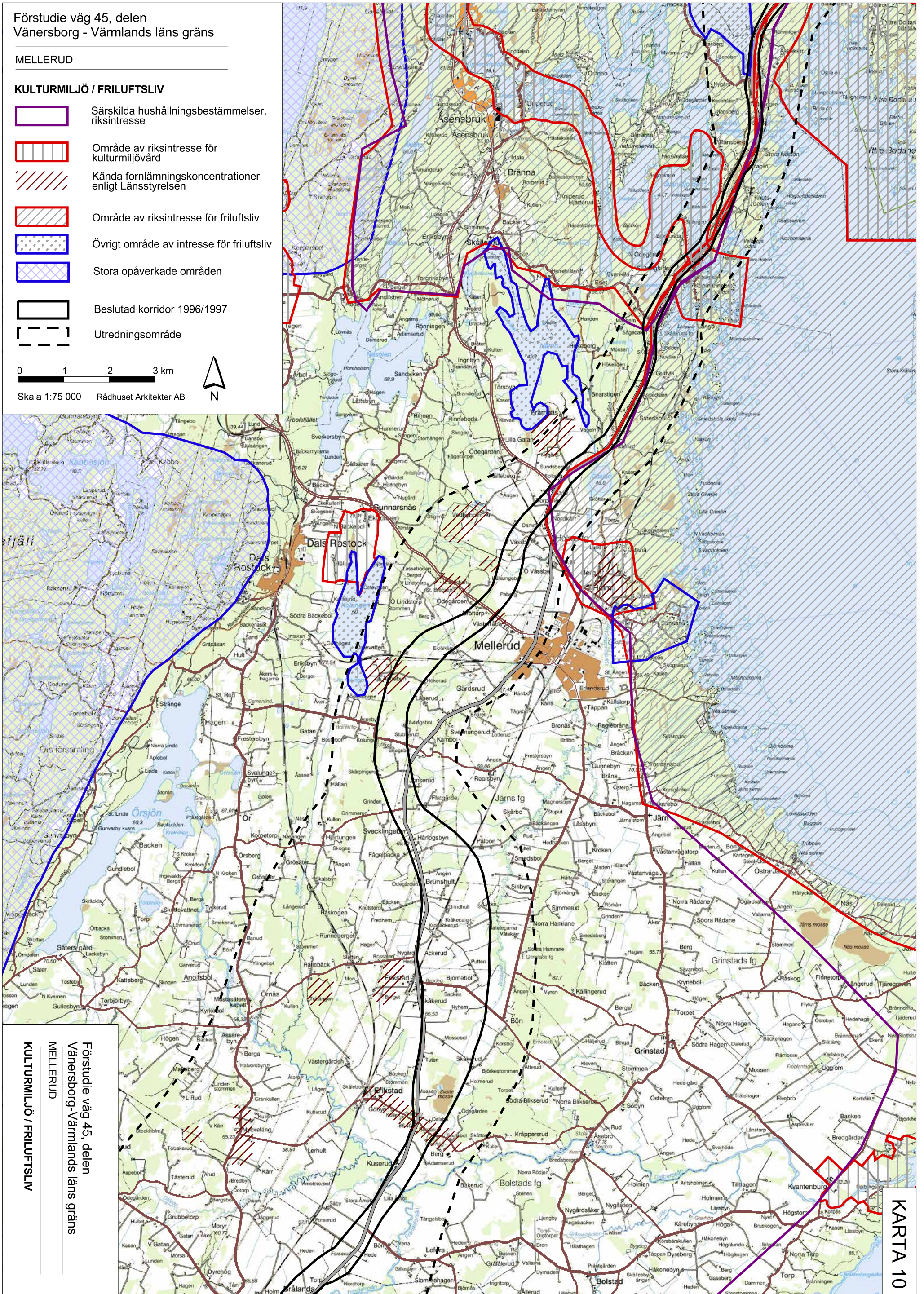
Förstudie väg 45, delen
Vänersborg - Värmlands läns gräns

MELLERUD

KULTURMILJÖ / FRILUFTSLIV

-  Särskilda hushållningsbestämmelser, riksintresse
-  Område av riksintresse för kulturmiljövård
-  Kända fornlämningskoncentrationer enligt Länsstyrelsen
-  Område av riksintresse för friluftsliv
-  Övrigt område av intresse för friluftsliv
-  Stora opåverkade områden
-  Beslutad korridor 1996/1997
-  Utredningsområde

0 1 2 3 km
Skala 1:75 000 Rådhuset Arkitekter AB












Förstudie väg 45, delen
Vänersborg-Värmlands läns gräns
MELLERUD
KULTURMILJÖ / FRILUFTSLIV

Förstudie väg 45, delen
Vänersborg - Värmlands läns gräns

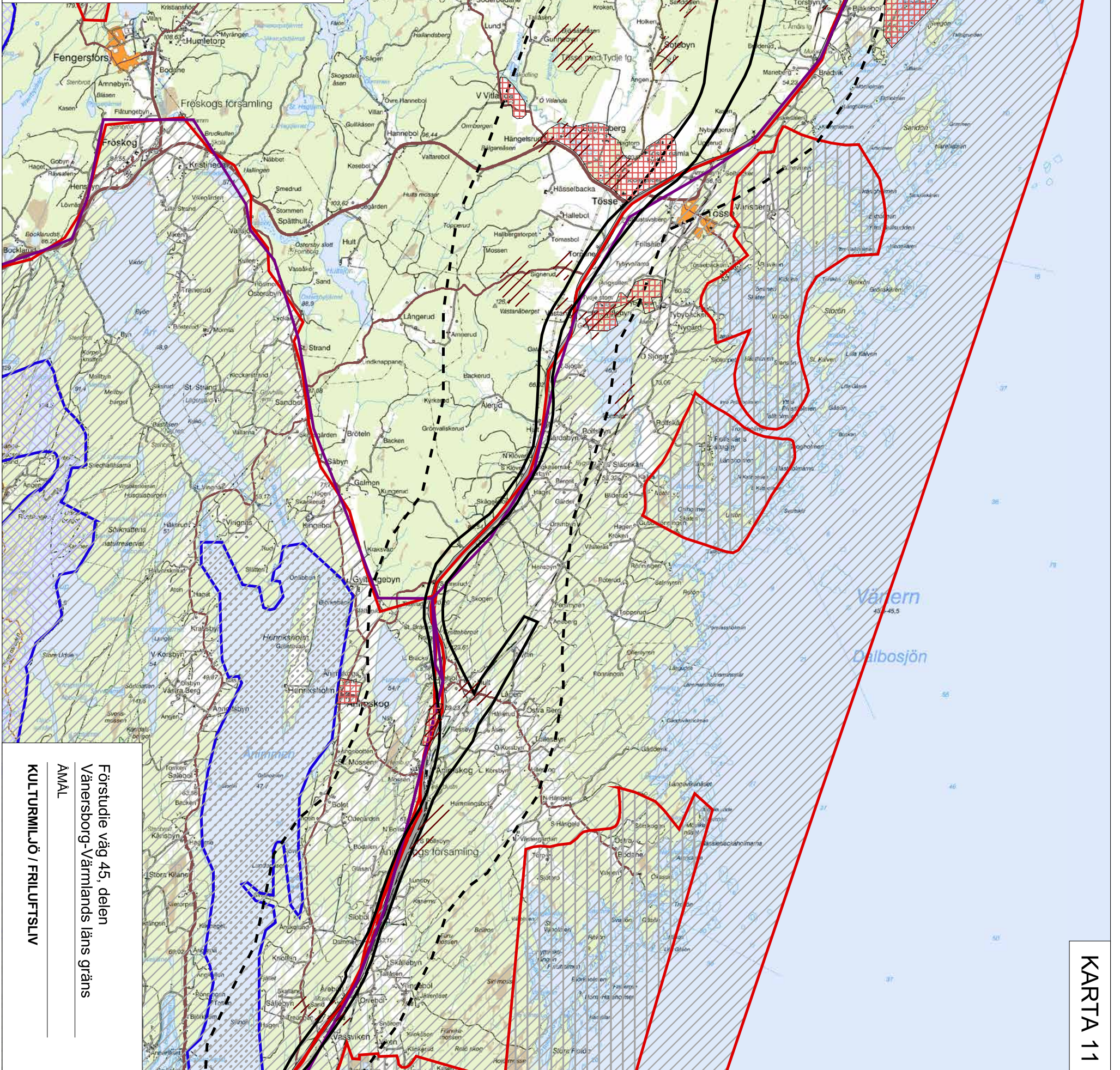
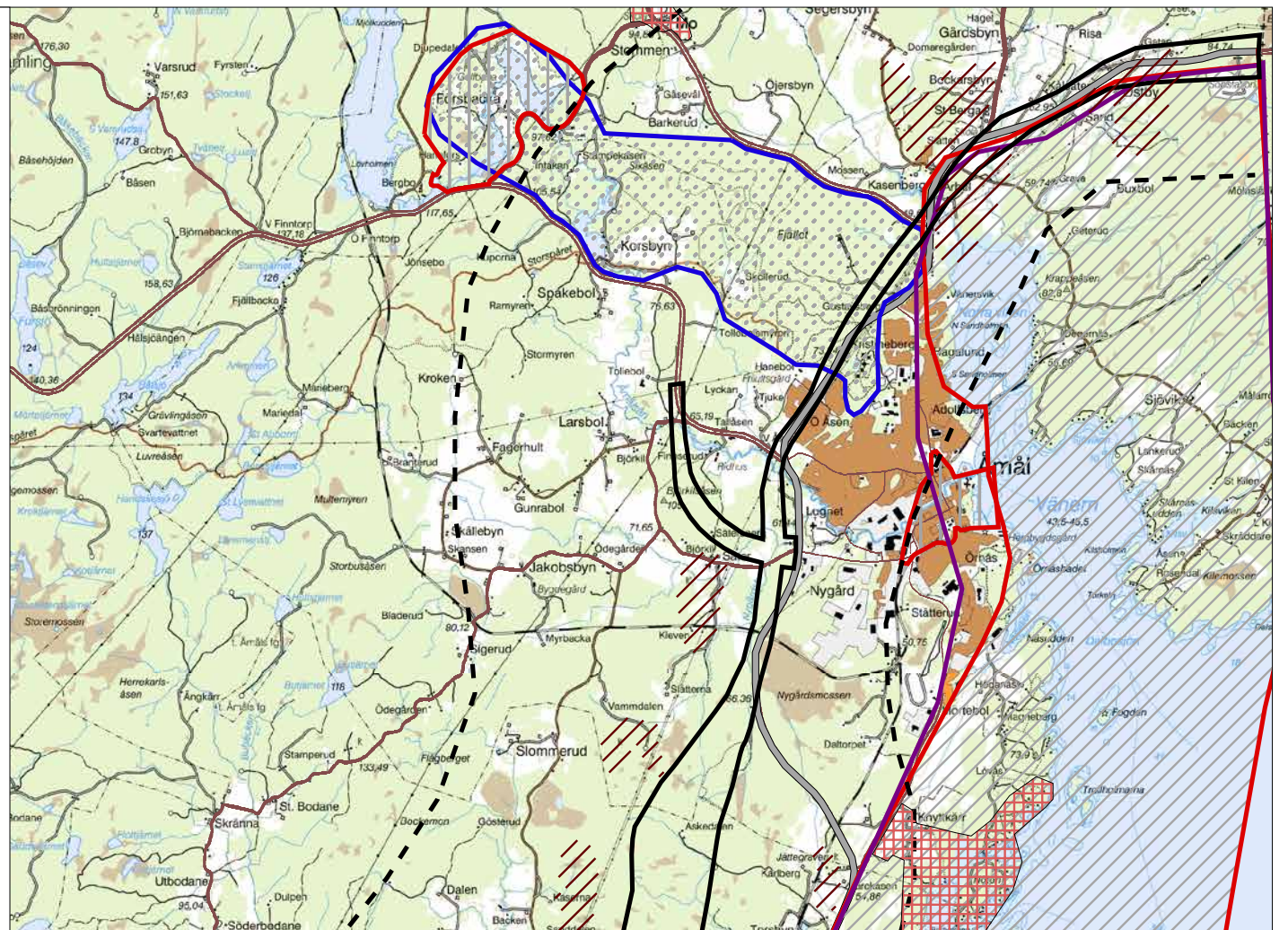
AMÅL

KULTURMILJÖ / FRILUFTSLIV

-  Särskilda hushållningsbestämmelser, riksintresse
-  Område av riksintresse för kulturmiljövård
-  Kända fornlämningskoncentrationer enligt Länsstyrelsen
-  Områden av stort lokalt värde för kulturmiljövård
-  Område av riksintresse för friluftsliv
-  Övrigt område av intresse för friluftsliv
-  Stora opåverkade områden
-  Beslutad korridor 1996/1997
-  Utredningsområde

0 1 2 3 km

Skala 1:75 000 Rådhuset Arkitekter AB






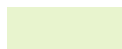





Förstudie väg 45, delen
Vänersborg - Värmlands läns gräns
AMÅL
KULTURMILJÖ / FRILUFTSLIV

Förstudie väg 45, delen
Vänersborg - Värmlands läns gräns

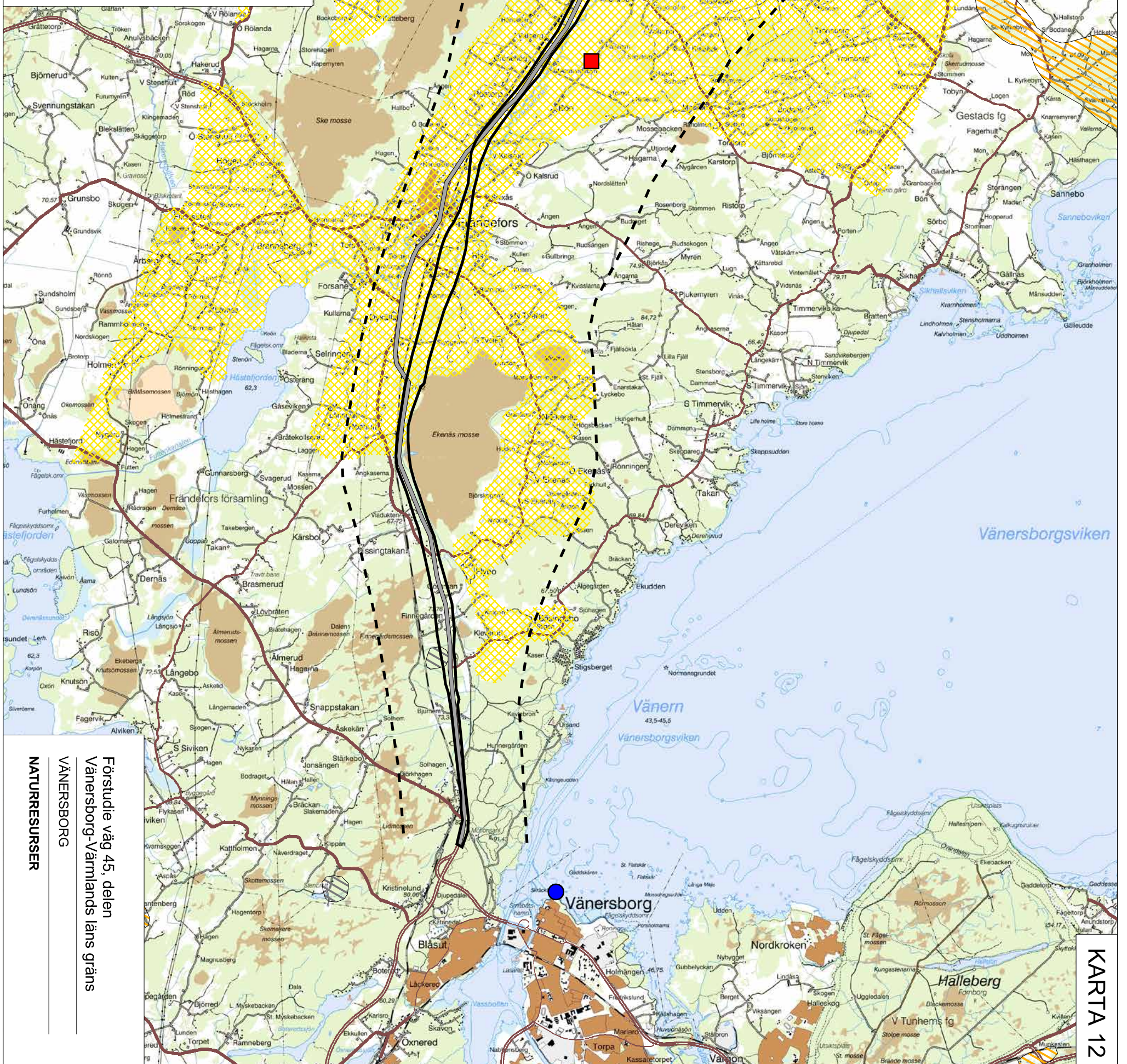
VÄNERSBORG

NATURRESURSER

-  Morän
-  Grus
-  Berg
-  Vindkraftverk
-  Vattentäkt
-  Skogsmark
-  Jordbruksmark
(klass A i anslutning till v 45)
-  Beslutad korridor 1996/1997
-  Utredningsområde

0 1 2 3 km

Skala 1:75 000 Rådhuset Arkitekter AB








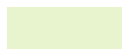


Förstudie väg 45, delen
Vänersborg - Värmlands läns gräns

VÄNERSBORG
NATURRESURSER

Förstudie väg 45, delen
Vänersborg - Värmlands läns gräns

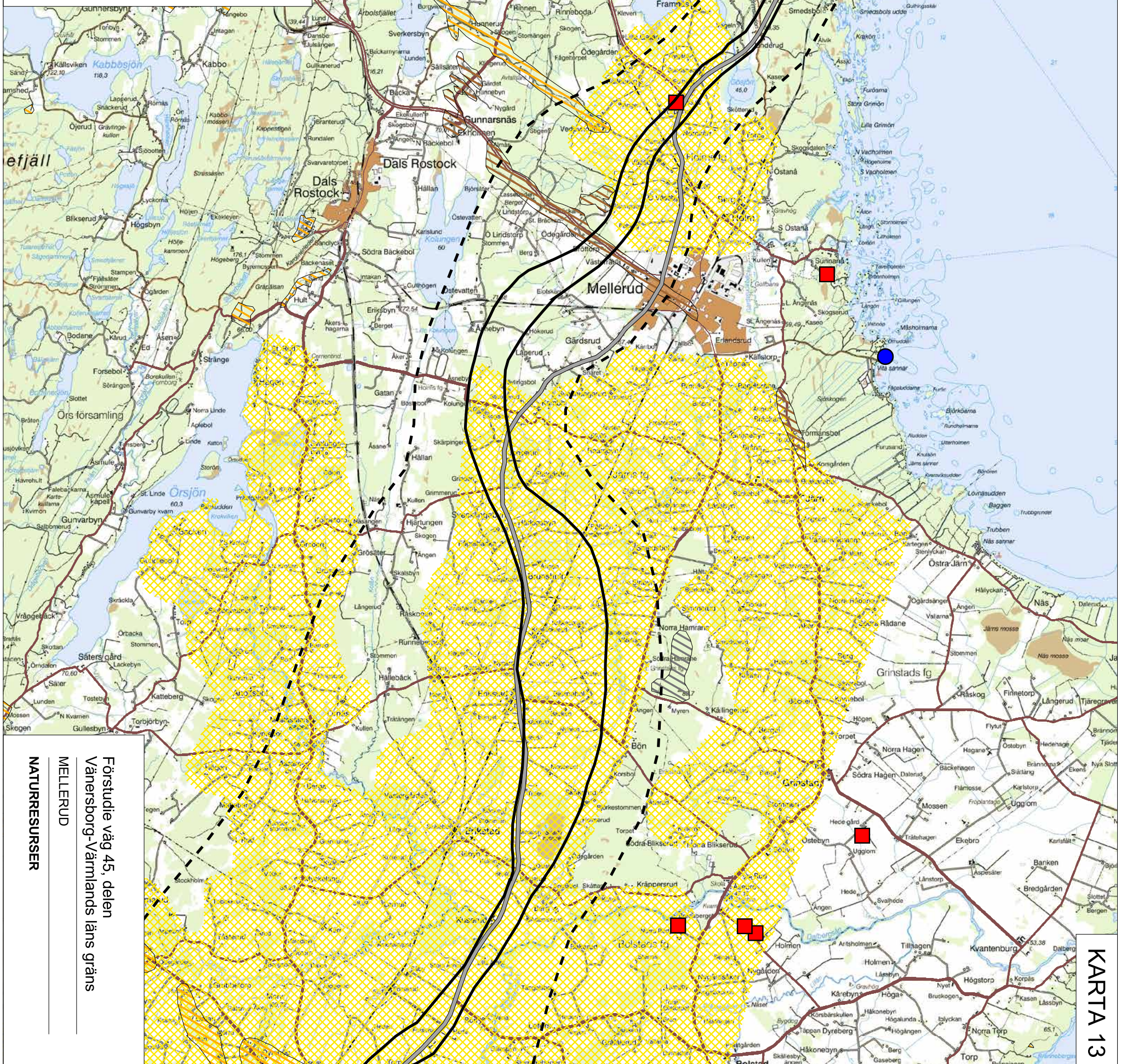
MELLERUD

NATURRESURSER

-  Morän
-  Grus
-  Berg
-  Vindkraftverk
-  Vattentäkt
-  Skogsmark
-  Jordbruksmark
(klass A i anslutning till v 45)
-  Beslutad korridor 1996/1997
-  Utredningsområde

0 1 2 3 km

Skala 1:75 000 Rådhuset Arkitekter AB



Förstudie väg 45, delen
Vänersborg-Värmlands läns gräns
MELLERUD
NATURRESURSER

Förstudie väg 45, delen
Vänersborg - Värmlands läns gräns

AMAL

NATURRESURSER



Morän



Grus



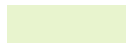
Berg



Vindkraftverk



Vattentäkt



Skogsmark



Jordbruksmark
(klass A i anslutning till v 45)



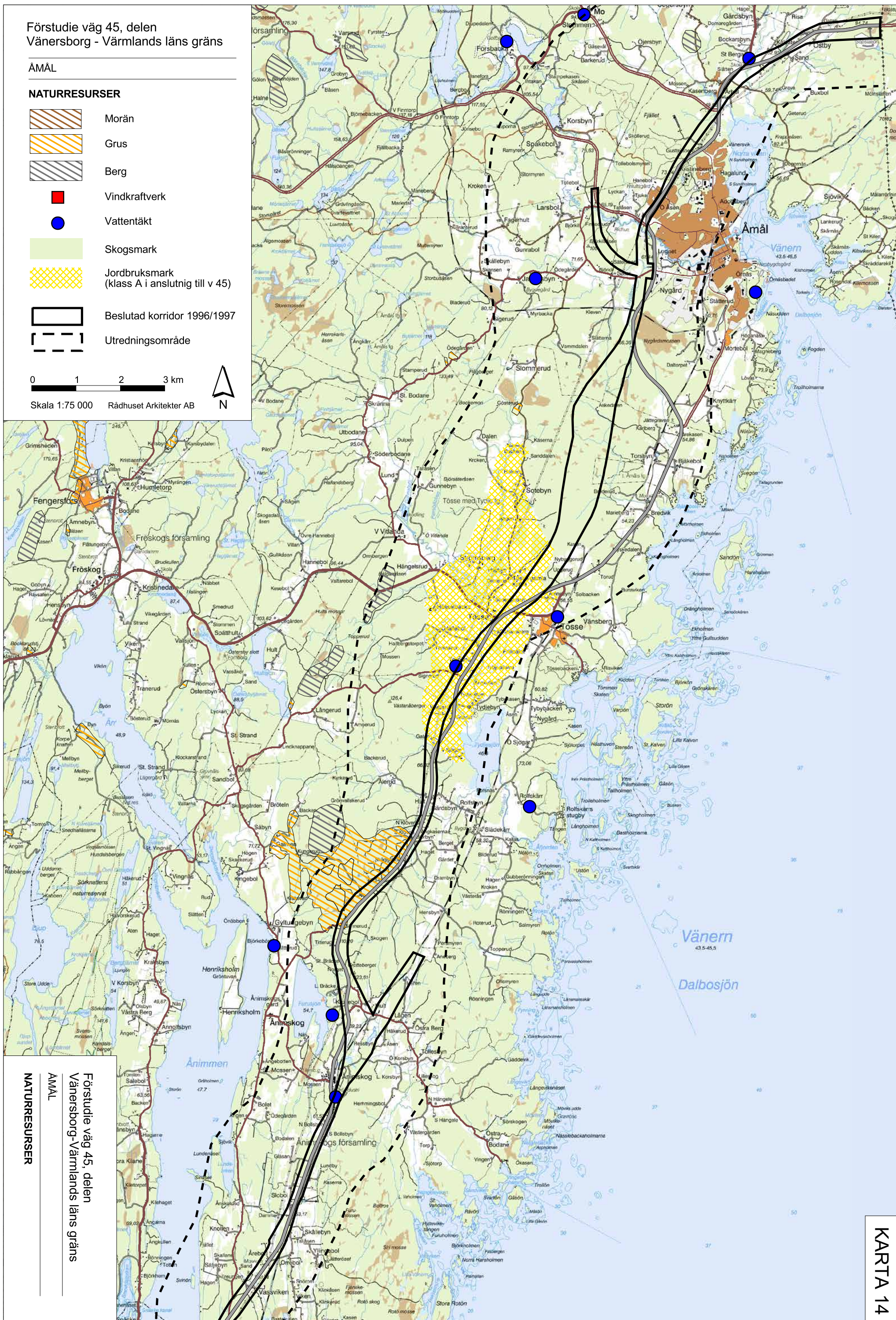
Beslutad korridor 1996/1997



Utredningsområde

0 1 2 3 km

Skala 1:75 000 Rådhuset Arkitekter AB



Förstudie väg 45, delen
Vänersborg-Värmlands läns gräns

AMAL

NATURRESURSER