

RAPPORT

E45 Säffle – Valnäs

Delen Säffle – Hammar

Säffle kommun, Värmlands län

Gestaltningsprogram 2025-05-30



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Ärendemottagningen, TRV 2017/113998, Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Gestaltningsprogram E45 Säffle – Valnäs, Delen Säffle – Hammar

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2025-05-30

Ärendenummer: TRV 2017/113998

Uppdragsnummer: 155701/158720

Version: 0.1

Kontaktperson: Marie Olsson, Trafikverket

Omslagsfoto: AFRY

Innehållsförteckning

1 Inledning	5
1.1 Bakgrund till projektet	5
1.2 Ändamål och projektmål	7
1.3 Befintligt vägavsnitt	7
1.4 Gestaltungsprogrammets syfte	8
1.5 Metod	8
1.6 Läsanvisningar	8
2 Sammanfattning av landskapsanalysen	9
3 Generella gestaltungsprinciper	11
3.1 Gestaltungsavsikter	11
3.2 Trafikant- och betraktarperspektiv	11
3.3 Landskapsanpassning	12
3.4 Vägens sidoområden	13
3.5 Jord och vegetation	15
3.6 Nya lokala vägsystem och korsningspunkter	17
3.7 Broar och trummor	18
3.8 Bullerskydd	18
3.9 Öglor	18
3.10 Gång- och cykelväg	18
3.11 Gång- och cykelpassager	19
3.12 Busshållplatser	19
3.13 Utrustning	19
4 Gestaltungsförslag	20
4.1 Infart till Säffle	21
4.2 Faunabro	26
4.3 Bro över Slöan	29
4.4 Värmlandsbro	30
4.5 Brosjön	38
4.6 Bro över Tarmsälven	39

4.7 Bullerskyddsåtgärder utanför tätorterna	39
4.8 Alléer	40
4.9 Nya stödmurar	40
5 Fortsatt arbete	42
5.1 Gestaltungsfrågor för bygghandlingen	42
5.2 Gestaltungsfrågor för byggskedet	46
5.3 Drift och underhåll	46
6 Referenser	48
6.1 Skriftliga källor	48
6.2 Foto	48

1 Inledning

1.1 Bakgrund till projektet

E45 inom Sverige sträcker sig från Göteborg i söder till Karesuando i norr. Aktuell sträcka av E45 går mellan Säffle och Hammar i Säffle kommun. Vägsträckan är cirka 11,5 km lång. E45 ingår i TEN-T-vägnätet och är utpekad som ett funktionellt prioriterat vägnät (FPV) vilket innebär att E45 är en av de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet för såväl arbetspendling, turisttrafik, godstransporter och för lokala transporter.

Sträckan har idag trafiksäkerhetsbrister som bland annat består av avsnitt med låg plan- och profilstandard, dålig sikt och otrygga omkörningsförhållanden. Sträckan saknar även mittseparering. Gång- och cykeltrafiken samsas med biltrafiken eftersom det saknas utbyggd gång- och cykelväg. Högsta tillåtna hastighet är 70 km/tim genom Säffle och Värmlandsbro samt 90 km/tim på övriga delar av sträckan.

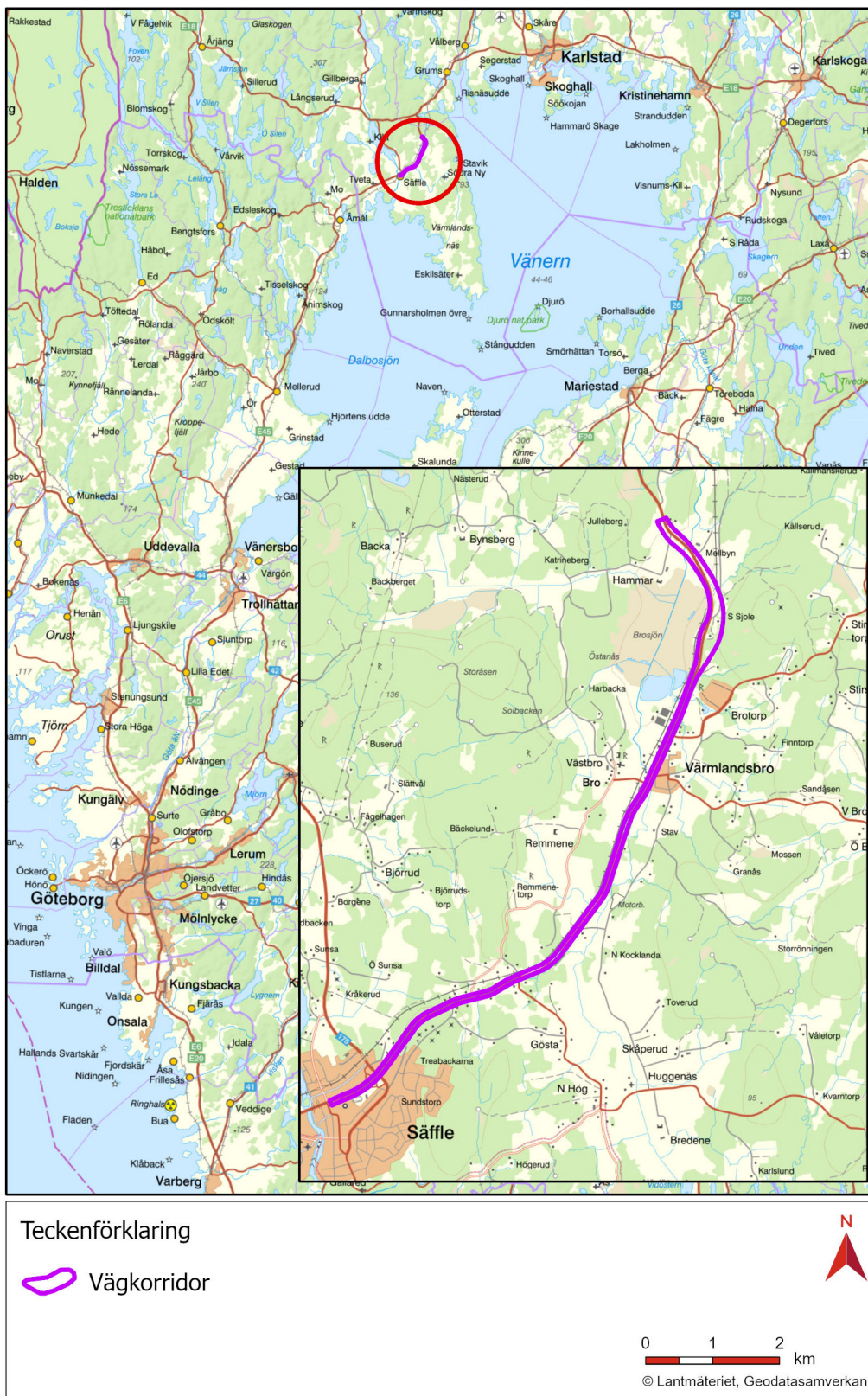
Projektet syftar till att öka trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten på E45 med fokus på både person- och godstransporter. För att uppnå detta ska befintlig tvåfältsväg breddas, mittsepareras där detta är möjligt och viltolycksreducerande åtgärder ska implementeras. Antalet korsningar ska minskas där mindre anslutningar och utfarter stängs och ansluts via parallellvägar till korsningar som återstår. De återstående anslutande vägarna och korsningarna utformas utifrån hög trafiksäkerhetsstandard i form av vänstersvängskörfält, ögla eller höger in/ höger ut.

Väganläggningen utformas för 80 km/tim genom Säffle och Värmlandsbro och 100 km/tim för övriga delar av sträckan. På grund av bullerproblematiken kommer Trafikverket att begära hos Länsstyrelsen i Värmlands län att högsta tillåtna hastighet är 70 km/tim genom Säffle och Värmlandsbro samt 100 km/tim för övriga delar av sträckan.

Målet är också att underlätta för oskyddade trafikanter att röra sig längs sträckan genom att en separerad gång- och cykelväg byggs mellan Säffle och Värmlandsbro. Busshållplatser byggs om och blir tillgänglighetsanpassade och kompletteras med gångvägar till/från närmaste anslutningsväg samt får säkrare passager tvärs E45 genom utbyggnad av mittrefuger.

Hänvisade km-angivelser framgår av plankartor 200C0201-200C0214 och illustrationskartor 200C0501-200C0514.

Detta gestaltungsprogram utgör underlag till väg- och järnvägsplanen för E45 Säffle – Valnäs, delen Säffle – Hammar.



Figur 1. Översiktskarta E45 Säffle-Hammar.

1.2 Ändamål och projektmål

Projektets ändamål är att öka framkomlighet och trafiksäkerhet.

Projektmål för E45 Säffle - Hammar är:

- En väl gestaltad väg som är anpassad till natur- och kulturlandskapet genom att:
 - Bibehålla kulturlandskapets karaktär och värden som utgår från de större gårdarna samt ge förutsättningar för ett fortsatt brukande.
 - Stärka natur- och kulturlandskapets värden knutna till Brosjön.
- Trafiksäkra och väl utformade trafiklösningar som ger en positiv trafikantupplevelse.
- Minska risken för viltolyckor och samtidigt bibehålla möjligheterna för faunan att röra sig i området.
- Bibehålla eller förbättra vattenkvalitet och ekologiska värden i vattendrag som projektet berör.
- Genomfarten i Säffle ska ha ett stadsmässigt och för orten karaktäristiskt uttryck.
- Förbättrad boendemiljö i Säffle och Värmlandsbro.
- Skapa tillgängliga, trafiksäkra och attraktiva gång- och cykelstråk.
- Skapa trafiksäkra anslutningar för oskyddade trafikanter till kollektivtrafikens hållplatser.



Figur 2. Flygfoto över Brosjön.
Foto: Perpixel.se

1.3 Befintligt vägavsnitt

Befintlig väg har varierande standard och brister i tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet.

Vägutrustning, så som räcken och belysning, har varierad standard. Mellan Säffle och Värmlandsbro är vägbredden 9 meter och hastigheten 90 km/tim. Genom Värmlandsbro är vägbredden 10,5 meter och hastigheten 70 km/tim. Mellan Värmlandsbro och Valnäsområdet är vägbredden 9 m och skyltad hastighet är 90 km/tim.

1.4 Gestaltungsprogrammets syfte

Gestaltungsprogrammets syfte är att beskriva inriktning för gestaltning och utformning av byggnadsverk, vägområdet och vägens sidoområden. Dokumentet är vägledande för projekteringen och fungerar som en koppling mellan vägplan och byggskede gällande gestaltungsfrågor. Valda åtgärder inarbetas i eller möjliggörs genom väg- och järnvägsplanen. Programmet ska även behandla projektets ambitioner och principer gällande gestaltning samt sammanfatta det gestaltungsarbete som genomförts under planskedet. Dokumentet ska innehålla motiveringar för valda ställningstaganden och lösningar. Beslut om vilka åtgärder som genomförs tas i nästa skede.

1.5 Metod

Gestaltungsprogrammet utgår från landskapsanalysen, den fördjupade landskapsanalysen för orten Värmlandsbro samt gestaltungsavsikterna som formulerats tidigare. Dokumentet fördjupas och uppdateras löpande under hela planläggningsprocessen fram till färdigställande av planskedet.

1.6 Läsanvisningar

Kapitel två är en sammanfattande text från landskapsanalysen som beskriver upplevelsen av landskapet. Gestaltungsprogrammet tar avstamp i landskapsanalysens slutsatser och rekommendationer för utformningen av väganläggningen. Kapitel tre redovisar de generella gestaltungsprinciperna för sträckan. Kapitel fyra hanterar platsspecifika gestaltungsförslag. Kapitel fem behandlar fortsatt arbete med gestaltning och drift och underhåll.



Figur 3. Grön Ko café och saluhall i Värmlandsbro.



Figur 4. Utblick över Brosjön.

2 Sammanfattning av landskapsanalysen

Det värmländska landskapet kännetecknas av de stora dalstråken som mynnar i det flacka slättområdet norr om Vänern. Dessa former har styrt lokaliseringen av landskapets kommunikationsriktningar. Vad som är speciellt för aktuellt område är insjön Brosjön som historiskt nyttjats för både slätter, fiske och fågeljakt. I ett regionalt perspektiv utgör analysområdet en del av Vänernslätten som ligger under högsta kustlinjen. Det aktuella området utgör en grund nord-sydlig dalgång.

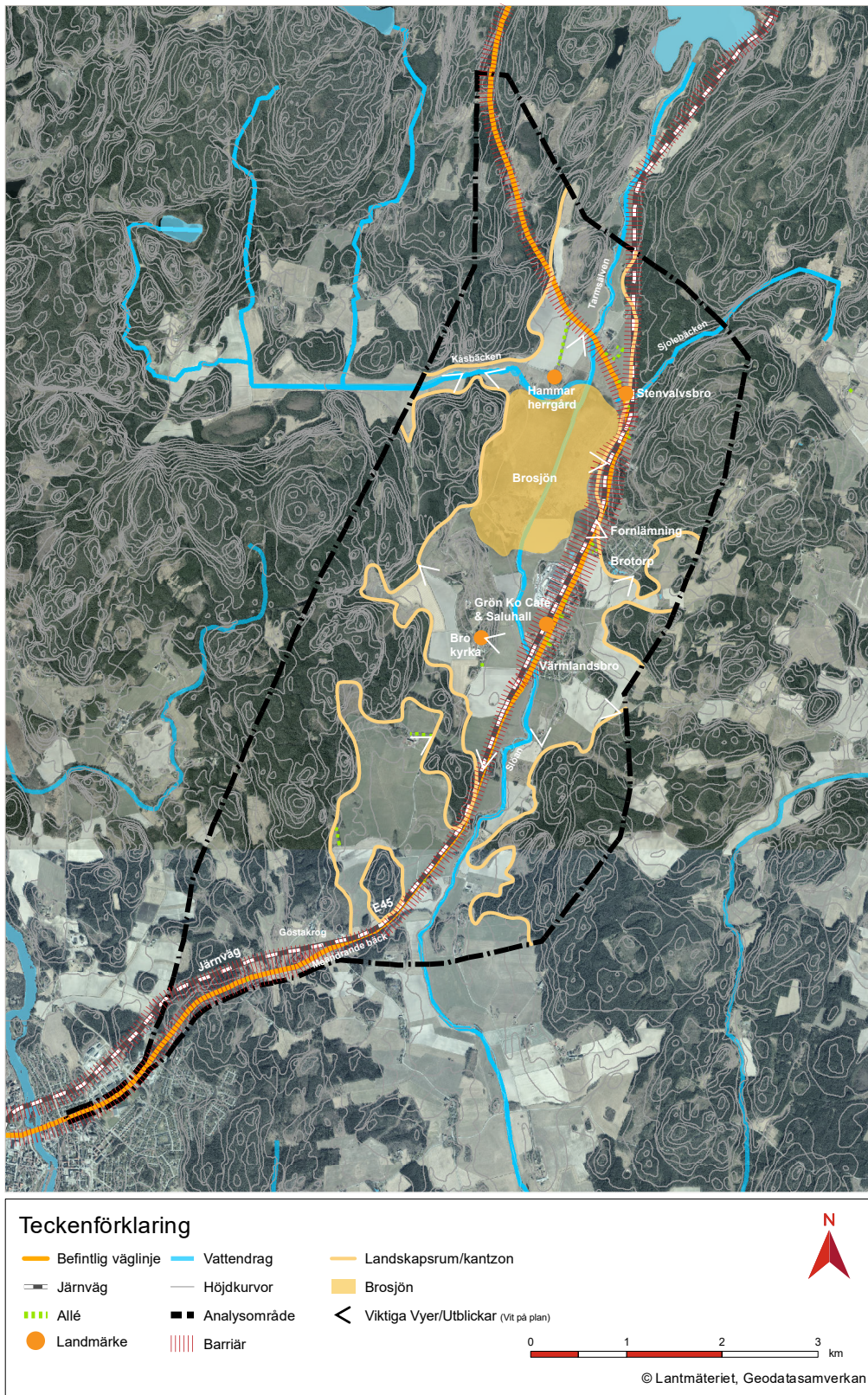
2.1 Landskapets form och skala

Dalstråken bildar stora öppna landskapsrum som avgränsas av skogsområdena på höjderna kring stråken. Gränsen mellan det flacka till svagt böljande jordbrukslandskapet och de kuperade skogsområdena förstärker upplevelsen av dalgången. Öster om Värmlandsbro breder ett böljande svagt kuperat mosaiklandskap med mindre gårdar ut sig. Området är småskaligt med något trängre miljöer än det öppna jordbrukslandskapet i analysområdets centrala delar. Där skogsområdena öppnar upp sig mot jordbrukslandskapet i dalgången skapas viktiga utblickar över det vidsträckta böljade jordbrukslandskapet. På flertalet punkter finns viktiga utblickar mot Brosjön som berikar upplevelsen när man rör sig genom området. På höjderna i landskapet, exempelvis vid Bro kyrka, finns möjlighet att blicka ut över det öppna landskapet runt omkring.

Gårdar med lång kontinuitet ligger på höjder i landskapet vilket visar på en traditionell landskapsanvändning. Det finns flera karaktäristiska landmärken i området. Bland annat Hammar herrgård som ligger norr om Brosjön, Bro kyrka som ligger på en moränhöjd väster om Värmlandsbro samt den gamla järnvägsstationen i Värmlandsbro som idag nyttjas av Grön Ko Café och Saluhall.

På flera platser, främst i Värmlandsbro, utgör järnvägen och befintlig E45 större barriärer, vilka försämrar nåbarheten till målpunkter på vardera sidor om dem.

I det öppna landskapet utgör flera alléer ytterligare karaktärselement. Det finns alléer som ligger intill befintlig väg, exempelvis en blandallé vid infarten till Hammar herrgård och en björkallé i Värmlandsbro. Inom analysområdet finns även alléer vid exempelvis Remmene och Kocklanda. Den befintliga europavägen korsar två vattendrag, Slöan strax söder om Värmlandsbro och Tarmsälven norr om Hammar herrgård.



Figur 5. Analys av landskapets form och skala.

3 Generella gestaltungsprinciper

I detta kapitel presenteras de generella gestaltungsprinciperna för ombyggnaden av E45.

3.1 Gestaltungsavsikter

Nedan följer viktiga utgångspunkter i arbetet med gestaltningen:

- Vägutformning bör utformas med stor hänsyn till omgivande landskaps- och bebyggelsekaraktär och kvaliteter.
- Vägens sidoområden bör utformas med omsorg så att vägen ansluter naturligt till landskapet och välordnat till platser där oskyddade trafikanter rör sig.
- Anpassning till landskapets olika karaktärer bör ske genom lämplig markmodellering, möjliggörande av fortsatt brukande med mera.
- Vägen bör vara anpassad till landskapet i profil och linjeföring och underordna sig landskapet.
- Viktiga utblickar från vägen bör värnas.
- Befintlig vegetation bör värderas som en resurs och värnas i val av utformning. Avbaningsmassor från den specifika platsen ska användas till täckning av slänter så att den naturligt förekommande floran spontant kan etableras.
- I lämpliga lägen bör slänter utformas för en mer artrik flora som bidrar till en större biologisk mångfald och skapar nya spridningskorridorer i landskapet.
- Infarten till Säffle bör utformas som en estetiskt tilltalande entré som anvisar att man anlant till staden.
- De åtgärder som planeras i Värmlandsbro ska samordnas och gestaltas med omsorg för att bidra till en positiv livsmiljö för de boende i orten.

3.2 Trafikant- och betraktarperspektiv

Trafikant- och betraktarperspektiv handlar om hur upplevelsen av en väganläggning ser ut och skiljer sig mellan trafikanten och betraktaren.

Betraktarperspektiv

För betraktaren är det viktigt att vägen underordnar sig landskapet och placeras lågt i öppet landskap. Det är även viktigt med landskapsanpassning av vägens sidoområden. Utformningen av broar, bullerskydd och murar bör göras så att de bidrar till en attraktiv väganläggning även för de som rör sig vid sidan av vägen och boende. Bullerskyddsåtgärder kommer bitvis att försämma utblickarna för boende. Hänsyn bör tas vid utformningen av dessa för att minimera negativa effekter.

Trafikantperspektiv

För trafikanten är det viktigt med variation, orienterbarhet, trafiksäkerhet och vyer. En tydlig och konsekvent utformning som underlättar orienterbarheten och samspelar med trafiksäkerhetsaspekter eftersträvas.

Vägens linjeföring och placering i landskapet är av stor betydelse för hur den upplevs av de som färdas på vägen. Trafikantens upplevelse påverkas även av utrustning till exempel stödmurar, räcken, belysning och skyltar. Landmärken är ytterligare en aspekt som underlättar orienteringen i landskapet.

Längs E45 och dalgången kan trafikanterna naturligt uppleva det rika kulturlandskapet längs vägen. Trafikanterna erbjuds vackra utblickar mot Brosjön, dessa kommer dock att påverkas i samband med planerade bullerskyddsåtgärder vid Brosjön. Estetisk tilltalande sidoområden i tätorterna Säffle och Värmlandsbro är av betydelse för upplevelsen av vägen. Stationshuset (Grön Ko Café & Saluhall) och Moelven kan utgöra viktiga orienteringspunkter för trafikanten. Platsidentitet kan skapas vid den planskilda passagen över väg E45. Generellt kan bullerskyddsåtgärder längs sträckan hindra eller försvaga upplevelse av Brosjön och Värmlandsbro.

3.3 Landskapsanpassning

Anpassning till landskapets olika karaktärer bör ske exempelvis genom att slänter anpassas till omgivande landskapskaraktär och att nya broar integreras i landskapet. Justeringar av vägen i plan och profil kommer att bli aktuellt på några platser längs sträckan. Profiljusteringar med både höjning och sänkning är aktuellt. I Värmlandsbro planeras en sidoförskjutning av E45.

Stora profiljusteringar med sänkning medför ökad påverkan på landskapsbilden då mer mark tas i anspråk. Breddningen av vägen ska göras med hänsyn till omgivande terräng, landskapsbild, natur- och kulturvärden samt enskilda objekt som fornlämningar och vattendrag. Restytor och skapande av igenväxningsområden bör undvikas. Vägen bör vara anpassad till landskapet i profil och linjeföring och underordna sig landskapet. Det öppna slättlandskapet är känsligt för visuell påverkan och här bör vägen placeras lågt och nära befintlig marknivå. Slänternas utformning bör göras så att vägen förankras i landskapet med en mjuk avrundning.

Bullerskyddsåtgärder kommer krävas där vägen passerar tätorter samt Natura 2000-området. Genom väl gestaltade och välplacerade bullerskyddslösningar kan den negativa upplevelsen av vägen minimeras och bullernivåerna sänkas i området.

Befintliga strukturer och utblickar i landskapet bör om möjligt bevaras och hänsyn bör tas till detta exempelvis vid placering av bullerskydd.

Alléer som ansluter till befintlig väg riskerar att påverkas av ombyggnaden av vägen. Det finns dock möjlighet att göra viss anpassning så att vägens intrång minimeras. Alléträd är skyddade genom generellt biotopskydd och dispens krävs för att ta ner träd.

Vid ombyggnad av vägen finns möjlighet att överbygga barriäreffekten med en ny gång- och cykelbro över E45 i Värmlandsbro samt ett gång- och cykelstråk längs E45. Det blir viktigt att vägen utformas så att dess upplevda och faktiska barriäreffekt överbryggas i största möjliga mån.

3.4 Vägens sidoområden

Vägens sidoområden bör utformas med omsorg så att vägen ansluter naturligt till landskapet. Platser där oskyddade trafikanter rör sig föreslås ges en omsorgsfull utformning. I det småbrutna landskapet och i skogbeklädda områden bör slänter anpassas till terrängen. Där detta är aktuellt justeras vägsektionen för att hitta bästa platsanpassade lösning. Karaktäristiska element som till exempel stenblock bör tas tillvara.

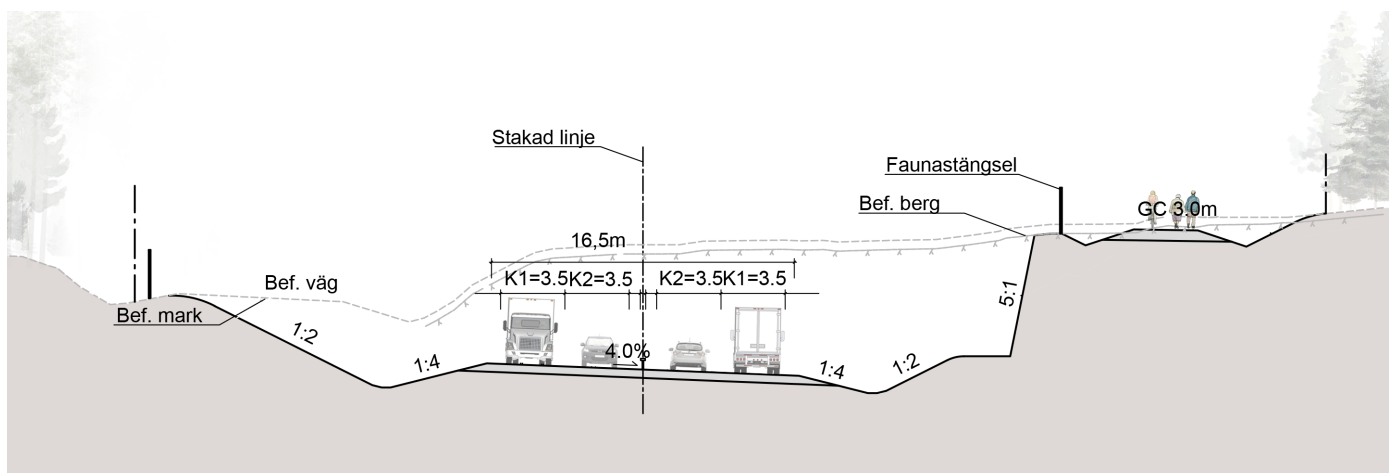
Vägen kommer främst att utformas med innersläntlutning på 1:4, dikesbotten på 0,5 meter, första halvmeteren av bakslänten utformas 1:4 och resterande bakslänt utformas 1:2. Släntlutningen 1:4 är vald för att till största del undvika räcken, se figur 6. Där vägen utformas med räcken är både innersläntens och baksläntens lutning 1:2, se figur 7.

Stödmurar föreslås utformas med hänsyn till områdets karaktär. Exempelvis kan stödmurar utföras som gabionmurar där vägen passerar en landsbygdskaraktär, se avsnitt 4.8 på sida 39.

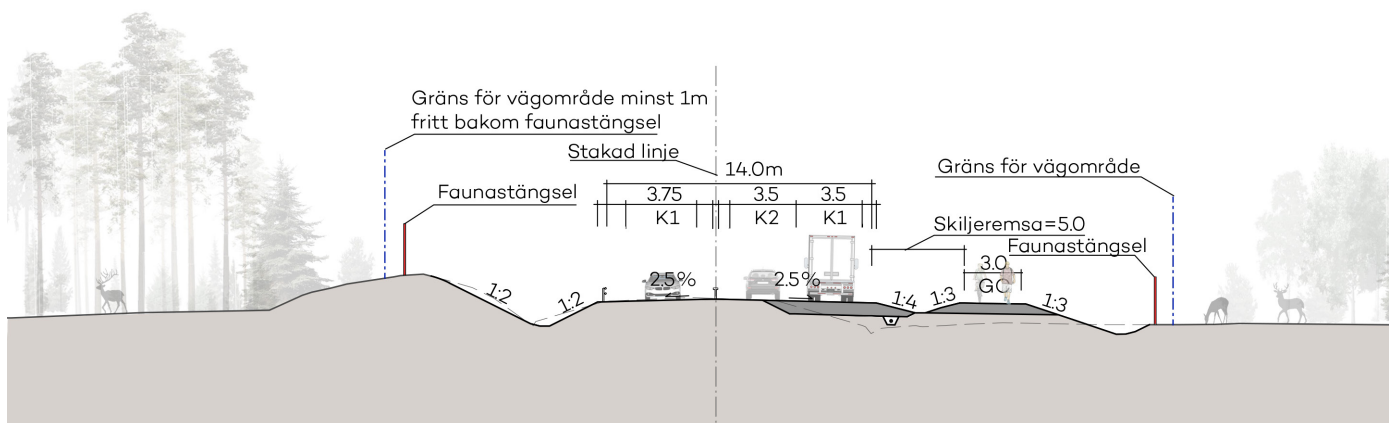
Bergsskärningar

På sträckan är bergsskärningar aktuella vid längdmätning 2/560-2/880 på båda sidor om E45, på vid längdmätning 3/480-3/540 på norra sidan om E45, vid längdmätning 3/800-3/920 på norra sidan om E45, längs gång- och cykelvägen på östra sidan om E45 vid längdmätning 6/810-6/860 och vid längdmätning 10/160-10/220 på östra sidan om E45. För exempel på bergsskärning, se figur 6.

För att skapa ett öppet rum görs ett säkerhetsavstånd mellan väg och skärning på över 10 meter. Bergsskärningarnas lutning är max 5:1 där vissa mindre skärningar har ställts flackt i lutning 1:2. De flacka slänterna bör täckas över med växtlighet för att skapa ett enhetligt intryck med omgivningen.



Figur 6. Typsektion E45 2+2 väg med bergskärning och parallell gång- och cykelväg.



Figur 7. Typsektion E45 2+1 väg med parallell gång- och cykelväg på östra sidan.

Säkerhetszoner

Säkerhetszoner påverkar förutsättningar för att bevara landskapets karaktär. Rensning i sidoområden och räcken, främst i öppna partier, påverkar landskapet. Placering av nya träd ska göras med hänsyn till säkerhetszon gällande undvikande av fasta hinder.

Återställning vid sidoförskjutning

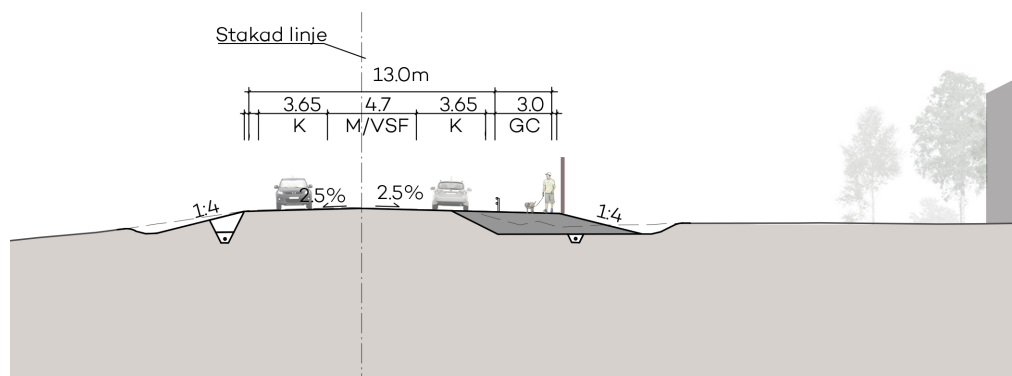
Vid några platser kommer vägens lokalisering att justeras. Återställning av mark ska utföras där vägen avviker från tidigare vägsträckning eller där vägen ändras och ska anslutas. Där vägen ändras bör anslutning till befintlig mark detaljstuderas sektionvis och anpassas så att inga spår av den äldre vägens diken och vägkropp är synliga. Utanför faunastängsel återställs marken till skogsmark, likt omgivande karaktär. Innanför faunastängsel kan marken sås in med ängssådd där mager jord är att föredra.

Skötselaspekter

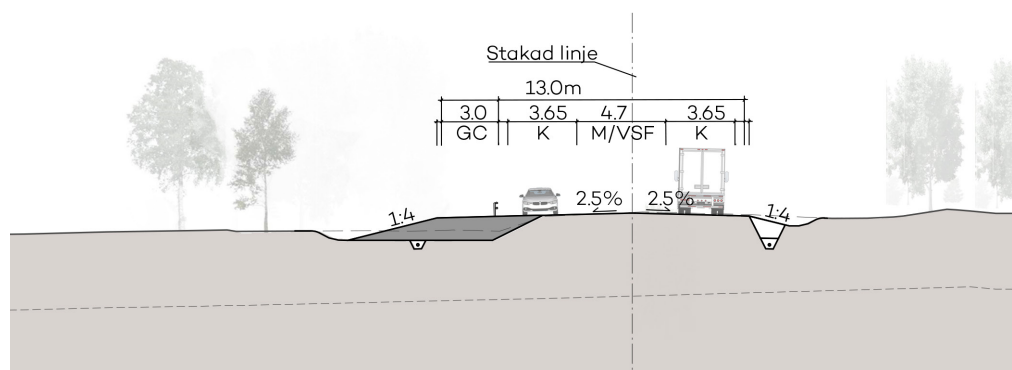
En välskött väganläggning bidrar till att hela landskapet känns väl omhändertaget. Sidoområden bör utformas så att skötsel underlättas. Det kan innebära att utbredningen minimeras eller att formen anpassas så att till exempel intilliggande åkermark kan brukas intill vägen. Impedimentytor bör utformas så att igenväxning undviks i öppna landskap.

3.5 Jord och vegetation

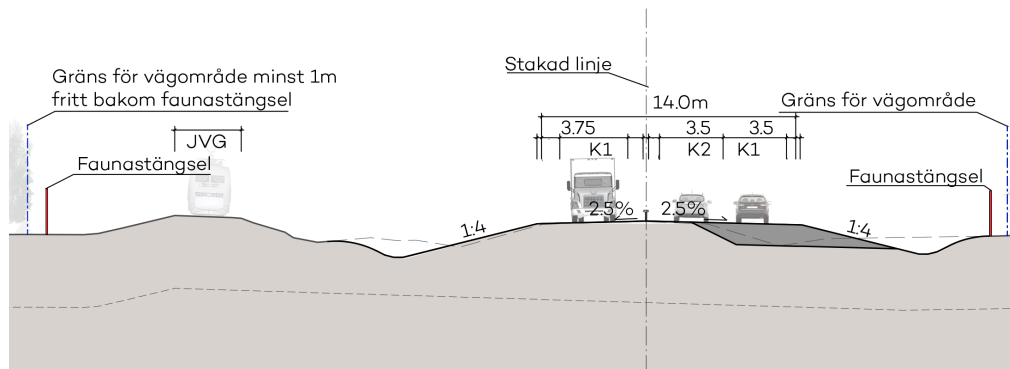
Alla slänter utom överbyggnadsslänter bör vara täckta av vegetation. Avbaningsmassor bör användas för täckning i största möjliga mån. Avbaningsmassor som innehåller invasiva arter som exempelvis lupiner ska ej användas. Fördelen med att använda befintliga avbaningsmassor är att lokal flora snabbare kan etablera sig.



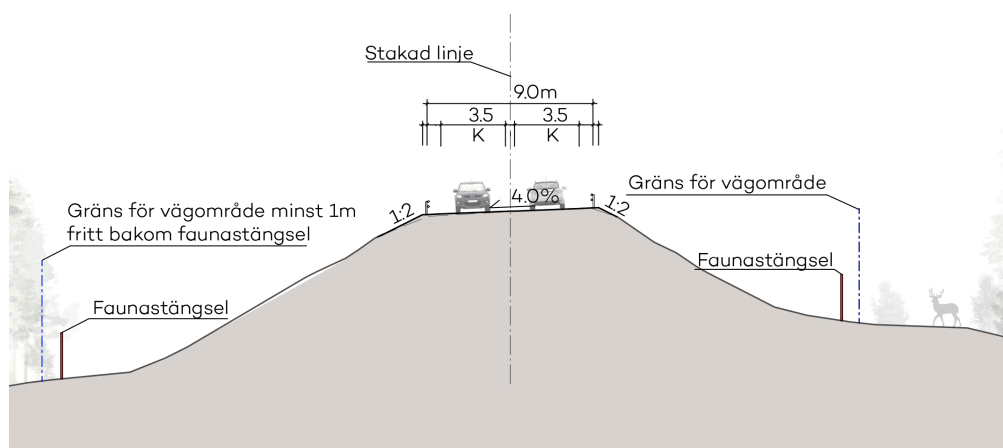
Figur 8. Typsektion E45 genom Värmlandsbro med parallell gång- och cykelväg på östra sidan söder om gång- och cykelbron. Längs med gång och cykelväge föreslås ett nytt bullerskyddsplank.



Figur 9. Typsektion E45 genom Värmlandsbro med parallell gång- och cykelväg på västra sidan norr om gång- och cykelbron.



Figur 10. Typsektion E45 2+1 med parallell järnväg där faunastängslet även omfattar järnvägen.



Figur 11. Typsektion E45 strax intill där E45 passerar över järnvägen på befintlig bro.

Befintlig vegetation

Befintliga träd eller annan vegetation som har ett visuellt värde ska värderas som en resurs, värnas i val av utformning och om möjligt bevaras. Det är viktigt att ta hänsyn till befintliga träd och buskar i skogbeväskade områden.

Det finns flera alléer som påverkas i samband med ombyggnaden av E45 samt ny gång- och cykelväg. Nedtagna alléträd föreslås ersättas med nya träd, antingen i luckor i befintliga alléer, eller i nyanlagda alléer. Åtgärder gällande alléer genomförs i dialog med berörd fastighetsägare. Arter som är lämpliga som nya alléträd är skogsek (*Quercus robur*), skogslind (*Tilia cordata*) eller oxel (*Sorbus intermedia*).

Ny vegetation

Vid nya planteringar i form av träd eller buskar bör arter väljas som antingen förekommer i landskapet eller som kan bidra till att öka naturvärdena.

Vid val av ny vegetation är det även viktigt att undvika träd som är drabbade av sjukdomar och som är känsliga för torka, då torra perioder bedöms bli mer förekom-



Figur 12. Blandallé vid Hammar herrgård.

mande framöver på grund av klimatförändringarna. För att undvika att de planterade träden i framtiden slås ut av nya sjukdomar bör en variation av olika arter användas för att bidra till biologisk mångfald och skapa ett starkt bestånd. Det är även viktigt att undvika arter som kan sprida sig till närliggande naturområden.

Björk, ek och tall är ett exempel på träd som förekommer naturligt i landskapet idag. Björken har på senare tid lyfts fram som ett träd som är torkkänsligt. Exempel på tåliga träd är skogsek (*Quercus robur*) och lind (*Tilia cordata*).

Plantering av nya lövträdsalléer kommer att bli aktuellt längs sträckan.

Markvegetation

Längs med vägen finns mycket vall, hagmark och skogsvegetation. Här föreslås det att ängsvegetation etableras inom vägområdet. Lokala avbaningsmassor bör återanvändas på slänter för spontanetablering av lokal flora. Vid etablering av ängsvegetation bör befintlig jordmån analyseras för att anpassa val av ängssådd till befintliga förhållanden. En mager jordmån ska helst användas för att gynna växter som trivs i en mer näringsfattig miljö.

3.6 Nya lokala vägsystem och korsningspunkter

Vid de anslutningar som stängs av kommer trafiken att ledas om där det finns behov för det. Det är viktigt att lokalisera nya vägar så att dessa inte medför minskad möjlighet till brukande, fragmentering samt nya restytor där detta hade kunnat undvikas.

3.7 Broar och trummor

Nya byggnadsverk bör vara enkla i sin utformning och ha en neutral färgsättning så att de inte blir dominerade i landskapet.

3.8 Bullerskydd

Det är aktuellt med längre sträckor av bullerskyddsåtgärder i Säffle samt i Värmlandsbro. För att skapa variation och bevara utblickar för trafikanterna på vägen är inslag av genomsiktliga partier (på platser där detta ej kommer i konflikt med fågellivet) en möjlighet. Genomsiktliga bullerskyddskärmar ska fågelsäkras enligt Trafikverkets temablad Natur: Fåglar och genomsiktliga skärmar.

Detta innebär bland annat att glaspartier ska utföras med mönster och inte får placeras i anslutning till vegetation då den kan reflekteras i glaset och göra så att fåglarna inte upptäcker glaset. Bullerskyddsplank bör vara omsorgsfullt utformade både för trafikanterna på vägen och för exempelvis boende och cyklister som vistas bakom.

Nya bullerskyddsvallar kan landskapsanpassas genom att släntlutningen varieras. För de som bor och vistas på baksidan av bullerskyddsvallen kan detta bidra till en mer varierad och omsorgsfullt utformad miljö.

Bullerstörda enstaka bostadsmiljöer bör främst åtgärdas genom fastighetsnära åtgärder, det vill säga fasadåtgärder och bullerskydd vid uteplatser. Gällande vilka fastigheter och fastighetsnära åtgärder som är aktuella, se PM buller.

Läs mer om utformning av bullerskydd i kapitel 4 Gestaltningförslag.

3.9 Öglor

Tre nya öglor föreslås på sträckan. Mitten av öglorna bör vara vegetationstäckta och utformas med flacka slänter och grunt dike. Lokala avbaningsmassor bör återanvändas i största möjliga mån för spontanetablering av lokal flora.

3.10 Gång- och cykelväg

En ny gång- och cykelväg ska anläggas mellan Säffle och Värmlandsbro. Mellan Säffle och Oxåsen utnyttjas befintligt vägsystem. Gång- och cykelvägen anläggs med skiljeremsa och bitvis med räcke där det är trångt eller där skiljeremsan är smalare än rekommenderat. Bredd på skiljeremsan bör vara minst 5 meter. På skiljeremsan föreslås en artrik torräng.

3.11 Gång- och cykelpassager

På flera platser finns det behov att korsa vägen för att nå busshållplatser eller andra målpunkter. Lokalisering av passager ska ske så att dagens rörelsemönster i största möjliga mån bibehålls. Vid lokalisering ska även hänsyn tas till att skapa trygga passager. Genom Värmlandsbro planeras en ny gång- och cykelbro över E45. Läs mer om utformningen av passagen i kapitel 4 gestaltungsförslag.

3.12 Busshållplatser

Busshållplatser ska utformas med hänsyn till ett trygghetsperspektiv i väntan på eller vid avstigning av bussen. Busshållplatser utformas i samråd med Värmlandstrafik.

3.13 Utrustning

Omfattningen är relativt begränsad och omfattar i första hand skyltning, enstaka räcken, viss belysning, bullerskydd i form av skärmar samt faunastängsel.

Vägutrustning

Vägen och dess sidoområden bör så långt som möjligt utformas så att sidoräcken kan undvikas. Räcken ska fungera väl för drift och underhåll och vara enkla att reparera och byta ut.

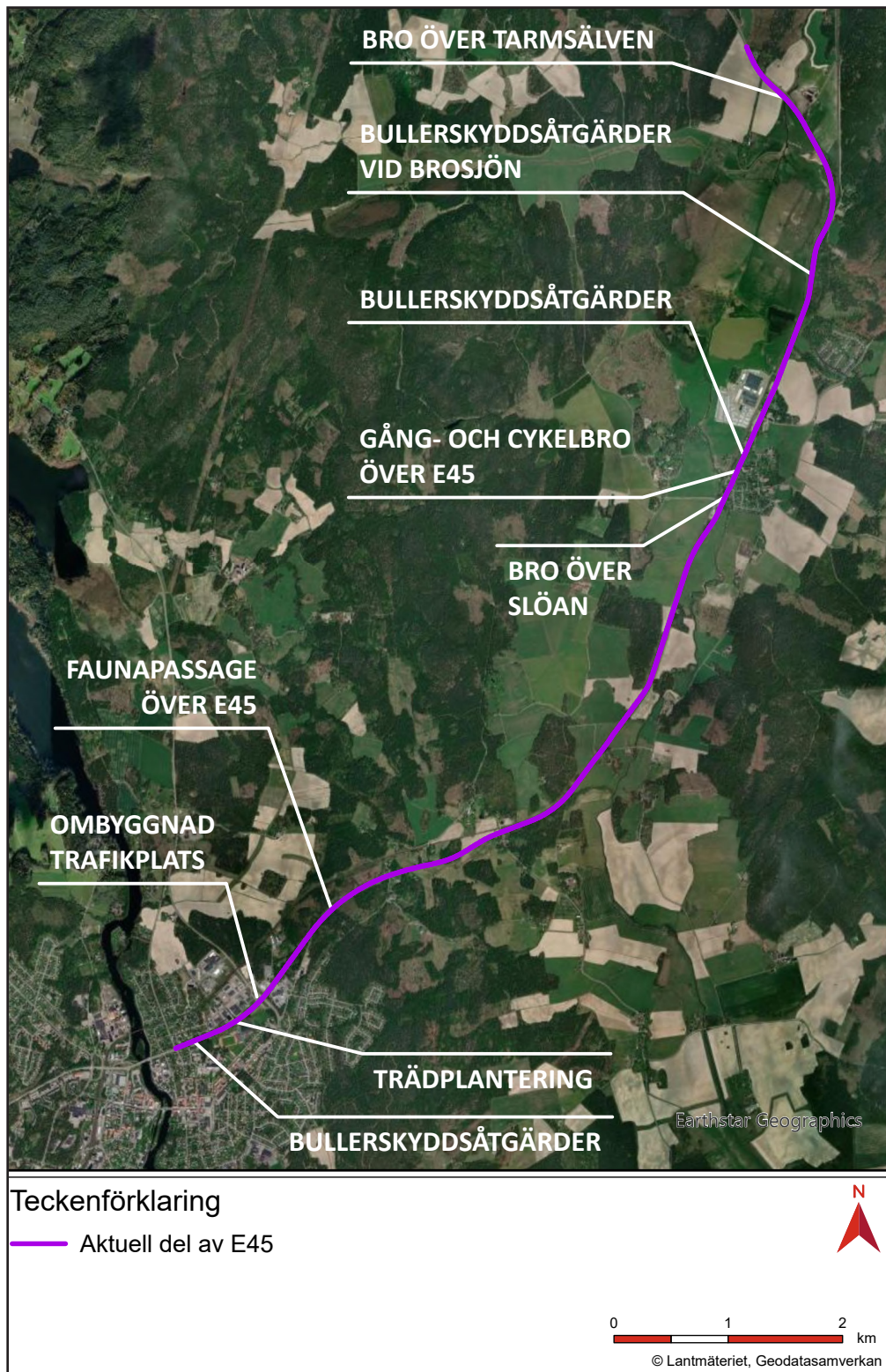
Belysning

I nuläget finns det belysning längs den aktuella sträckan för E45 genom Säffle och Värmlandsbro. Resterande del av E45 är idag obelyst. Ny belysning är inte aktuellt på sträckan förutom i anslutning till större korsningar och hållplatser samt i tätorterna Säffle och Värmlandsbro. Belysning ska anpassas till ny vägutformning samt utformas efter dagens krav.

Belysning på gång- och cykelvägen föreslås för sträckan genom Värmlandsbro. Detta löses genom vägbelysning förutom där gång- och cykelvägen går ifrån vägen. Om en småskalig karaktär eftersträvas längs med gång- och cykelvägen kan höjden på stolparna med fördel sänkas. Gång- och cykelvägsbron över E45 i Värmlandsbro ska belysas förslagsvis med belysning som är infälld i räcket.

Faunastängsel

Längs med hela sträckan ska det finnas faunastängsel med undantag från sträckan genom Värmlandsbro. Placering av faunastängsel görs så att en så lugn linje som möjligt skapas. Vid vägutformningen har målet varit att undvika stor variation i avståndet till vägen. Vid flera anslutande vägar föreslås stängselgrind eller färist. Viltuthopp är aktuellt längs sträckan.



Figur 13. Översiktskarta med planerade åtgärder.