

**FÖRSTUDIE**

# **Väg 61, delen Graninge-Speke Arvika kommun, Värmlands län**

**Förslagshandling 2011-02-15**

**Uppdragsnummer 102 494**



Titel: Förstudie, Väg 61 delen Granninge-Speke  
Skede: Förslagshandling  
Utgivningsdatum: 2011-02-15  
Utgivare: Trafikverket  
Projektledare: Björn Jonsson  
Tryck: Norconsult AB  
Distributör: Trafikverket, Box 1051, 651 15 Karlstad, telefon: 0771-921 921.

Organisation:

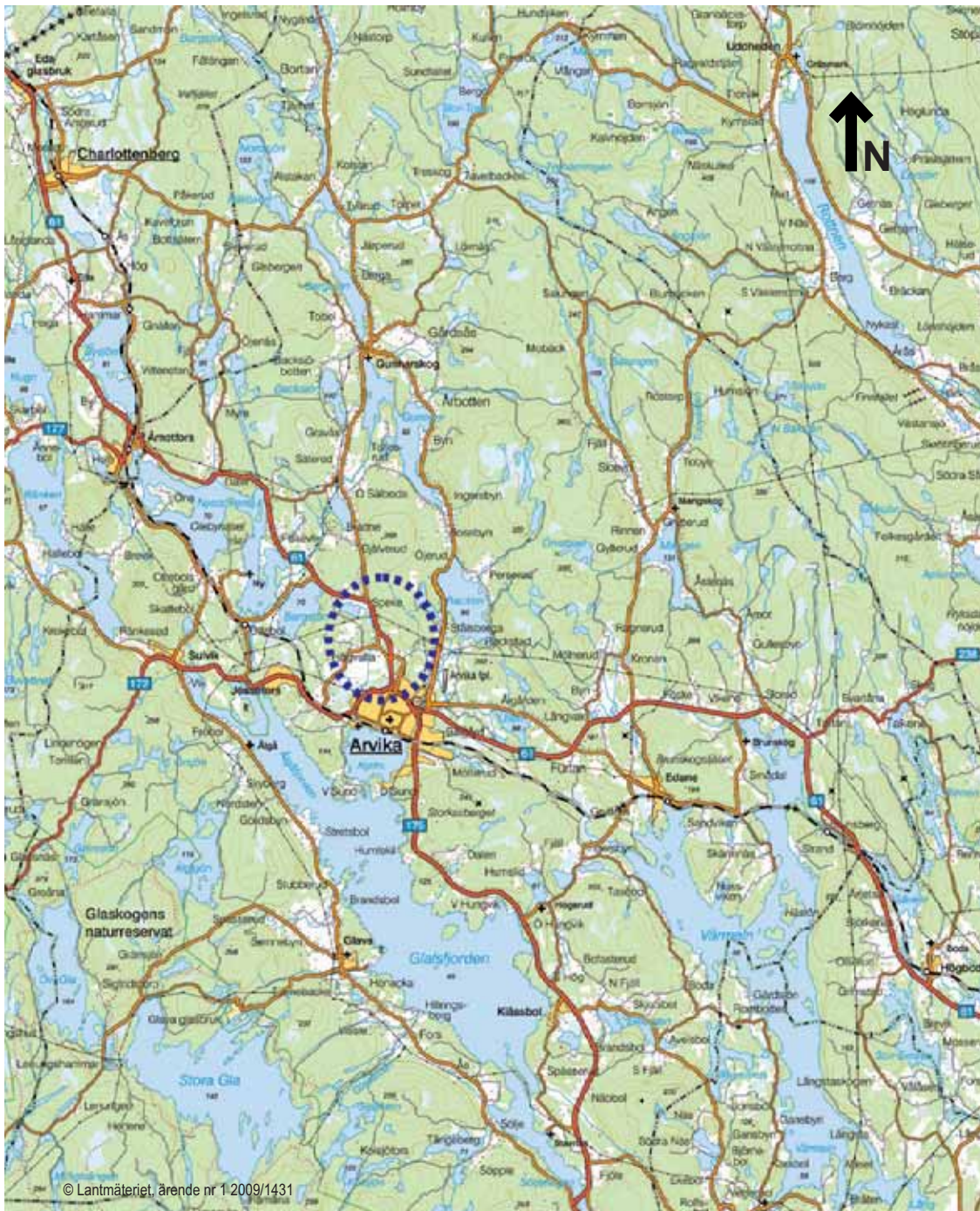
Trafikverket

Björn Jonsson, Projektledare  
Kenth Henriksson, Biträdande projektledare  
Fredrik Carlsson, Markförhandlare  
Kenneth Hag, Teknikstöd förstudiesamordnare

Konsult Norconsult AB

Maria Young, uppdragsansvarig samt trafik och miljö  
Belma Gafurovic, trafik och miljö  
Kurt Lundberg, kvalitetsgranskning





© Lantmäteriet, arende nr 1 2009/1431

Översiktskarta med utmarkerat utredningsområde

## Sammanfattning

### Bakgrund och förutsättningar

Väg 61 är en väg av riksintresse som utgör ett av de viktigaste pendlingsstråken inom Värmlands län och är ett viktigt stråk för både långväga och kortväga transporter. Väg 61 utgör en viktig internationell förbindelse mellan Norge och Sverige och är efter E6 vid Svinesund den mest trafikerade gränspassagen. Sträckan Graninge-Speke är cirka 6 km lång och har en trafikbelastning som varierar mellan 3 500 – 7 300 fordon per årsmedeldygn där tung trafik varierar mellan 11% - 16% av total trafik.

Vägsträckan har skiftande standard. Vägbredden på sträckan är mellan 6,6 meter och 9,5 meter. Samtliga anslutningar och korsningar utmed sträckan sker i plan. På hela sträckan varierar hastigheten mellan 70, 80 respektive 90 km/tim.

De miljö- och kulturmässigt mest värdefulla områdena kring utredningssträckan finns i form av inventerade åkermarksområden vid Graninge, Högvälta, Lillåsen och Östra Speke samt fornlämningar vid Östra Speke. Det finns risk för negativ miljöpåverkan från väg 61 i form av buller vid enstaka bostadshus.

### Problem och projektmål

Problem på den studerade delen av väg 61 består framförallt av låg trafik-säkerhet, särskilt vad gäller mötesseparering, och av dålig tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer och oskyddade trafikanter.

Målet med projektet är att åstadkomma en trafiksäker vägsträcka med god tillgänglighet för alla trafikanter, utformad med hänsyn till omgivande miljö.

### Tänkbara åtgärder

Åtgärder har studerats med utgångspunkt från Trafikverkets fyrstegsprincip och följande åtgärder bedöms exempelvis vara tänkbara inom de olika stegen:

Steg 1: Att få fler att välja kollektivtrafik eller cykel för sina resor.

Steg 2: Att anpassa hastighetsgränser och verkliga hastigheter till vägens standard och att uppmuntra samåkning.

Steg 3: Att förbättra för bussresenärer och oskyddade trafikanter samt att förbättra vägens säkerhet genom omkörningsfält och säkrare sidoområden. Även miljöåtgärder mot buller kan ingå i detta steg.

Steg 4 Ombyggnad av delsträckan till mötesfri landsväg med mitträcke, i nuvarande sträckning.

## Föreslagen åtgärd i Handlingsplanen

Trafikverket har tagit fram "Handlingsplan Riksväg 61 Fagerås – Riksgränsen" juni 2008. Handlingsplanen har reviderats under år 2010. Enligt denna handlingsplan bör målsättningen för väg 61 vara mötesfri landsväg med 2+1 körfält och mitträcke samt hastighetsgräns 100 km/tim. Andel omkörningsbar längd skall vara minst 25%.

## Aktualitet

I länsplanen för regional transportinfrastruktur i Värmland (2010 – 2021) avsätts en pott på 160 miljoner kronor för åtgärder som uppfyller den målstandard för väg 61 som fastslås i handlingsplanen för vägen. Arvika kommun och Eda kommun medfinansierar utbyggnaden med 53 respektive 17 miljoner kronor, vilket tillsammans med 20 % samfinansiering från Värmlands bärighetsplan ger en sammanlagd åtgärds-pott på 288 miljoner kronor för väg 61. Stråkpotten för väg 61 ska enligt länsplanen användas till etapperna Kalleviken-Gate, Klätten-Åmotfors, Graninge-Speke samt del av Åmotfors-Haganäset.

## Samråd och fortsatt arbete

Samråd med Arvika kommun, berörda myndigheter och allmänheten genomfördes vintern 2010-2011. Under samrådsperioden kom det bland annat in synpunkter om korsningsproblematik, anslutningar av olika mindre vägar samt om gång- och cykeltrafik i området.

Trafikverket Region Väst avser att gå vidare med arbetet att ta fram förslag till ombyggnad av väg 61 till mötesfri landsväg. Ombyggnadsförslagen kommer att innehålla olika typer av åtgärder beroende på de olika förutsättningarna på olika delsträckor. För de olika delsträckorna föreslås följande principer för det fortsatta arbetet:

**Graninge-Högvalta;** Vägen föreslås breddas och mötessepareras. På sträckan införs mötesseparering med 1+1 körfält. Vägen breddas något till 9,5 meter.

**Högvalta-Östra Speke;** Vägen föreslås breddas och mötessepareras. En sektion med 2+1 körfält på 12,75 meter bred väg föreslås.

**Östra Speke-Västra Speke;** På sträckan föreslås införas mötesseparering med 1+1 körfält. Vägen föreslås breddas något till 9,5 meter.

I förstudiearbetet har inte identifierats något behov av alternativa studier för olika vägsträckningar. Den trafiktekniska utformningen av föreslagen mötesfri landsväg bedöms kunna beslutas med utgångspunkt från den handlingsplan som tagits fram för väg 61. Planerings- och projekteringsarbetet kan därför gå vidare med arbetsplan för de åtgärder som inte inryms inom nuvarande vägområde.

## Innehåll

Sammanfattning .....	4
1 Bakgrund .....	8
1.1 Brister, problem och syfte .....	8
1.2 Planeringsprocessen .....	8
1.3 Fyrstegsprincipen .....	9
1.4 Tidigare utredningar och beslut .....	10
1.5 Geografisk avgränsning .....	10
1.6 Övergripande mål och strategier .....	10
1.7 Aktualitet.....	12
2 Befintliga förhållanden och utvecklingstrender .....	13
2.1 Transportsystem.....	13
2.2 Markanvändning och kommunal planering.....	18
2.3 Miljö .....	19
2.4 Byggnadstekniska förutsättningar .....	22
3 Funktionsanalys .....	23
3.1 Bakgrund .....	23
3.2 Medborgarnas resor .....	23
3.3 Näringslivets transporter .....	24
3.4 Regional tillgänglighet .....	24
3.5 Säkerhet .....	24
3.6 Miljö .....	25
3.7 Människors hälsa .....	25
3.8 Sammanfattande problembeskrivning.....	26
4 Projekt mål .....	27
5 Tänkbara åtgärder .....	28
5.1 Principer .....	28
5.2 Steg 1, påverkan på transportbehov och val av transportsätt .....	28
5.3 Steg 2, effektivare utnyttjande av befintligt vägnätet.....	29
5.4 Steg 3, begränsade ombyggnads- eller förbättringsåtgärder .....	30

5.5	Steg 4, omfattande ombyggnader eller nyinvestering .....	31
5.6	Anläggningskostnad .....	32
6	Riskhantering .....	33
6.1	Bakgrund .....	33
6.2	Skyddsobjekt .....	33
6.3	Riskobjekt .....	33
6.4	Slutsatser .....	33
7	Måluppfyllelse .....	34
7.1	Steg 1, påverkan på transportbehov och val av transportsätt .....	34
7.2	Steg 2, effektivare utnyttjande av beffintligt vägnätet .....	34
7.3	Steg 3, begränsade ombyggnads- eller förbättringsåtgärder .....	35
7.4	Steg 4, omfattande ombyggnader eller nyinvestering .....	36
7.5	Sammanvägning .....	36
8	Samråd .....	38
8.1	Genomförande .....	38
8.2	Inkomna synpunkter .....	38
9	Fortsatt arbete .....	41
9.1	Trafikverkets ställningstagande .....	41
9.2	Fortsatt planering .....	42
9.3	Fortsatt miljöarbete .....	42

Bilaga 1 Minnesanteckningar från samrådsmöte samt Inkomna synpunkter



# 1 Bakgrund

## 1.1 Brister, problematik och syfte

Väg 61 är ett av de viktigaste pendlingsstråken inom Värmlands län och är ett viktigt stråk för både långväga och kortväga transporter. Väg 61 är också en viktig internationell förbindelse mellan Sverige och Norge. I den regionala infrastrukturplaneringen beskrivs vägen på följande sätt:

*”61:an utgör också en viktig internationell förbindelse mellan Sverige och Norge och är efter E6 vid Svinesund den mest trafikerade gränspassagen. På senare år har trafiken över gränsen ökat markant beroende på växande gränshandel och arbetspendling. På den norska sidan har standarden på riksväg 2 mot Kongsvinger, Gardemoen och Oslo förbättrats, vilket också har inneburit ökad trafik på riksväg 61. Denna utveckling förväntas fortsätta genom bland annat ytterligare utveckling av gränshandeln.”*

Vägsträckan mellan Graninge och Speke är ca 6 km lång. Enligt ”Handlingsplan Riksväg 61 Fagerås – Riksgränsen” juni 2008, reviderad november 2010, bör målsättningen för väg 61 vara mötesfri landsväg med 2+1 körfält och mitträcke samt, enligt de nya riktlinjerna för hastighetsbegränsningar, 100 km/tim. Andelen omkörningsbar längd skall vara minst 25 %.

Sträckan mellan Graninge och Speke har idag inte denna standard och kan därmed anses ha bristande trafiksäkerhet. Sträckan utpekas som en av de sträckor som skall byggas om i länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland.

Förstudien syftar till att inventera viktiga värden, problem och brister i förstudieområdet, samt ta fram förslag till möjliga åtgärder som gynnar de transportpolitiska målen.

## 1.2 Planeringsprocessen

Förstudieskedet inleder den process som enligt bestämmelserna i väglagen krävs för att genomföra ny- eller ombyggnad av allmän väg. Processen är anpassad efter bestämmelserna i miljöbalken (MB). Vid byggande av väg skall enligt väglagen tillses att vägen får ett sådant läge och utförande att ändamålet med vägen vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn skall också tas till stads- och landskapsbild samt till natur- och kulturmiljövärden.

Miljöfrågor i samband med vägprojekt ska uppmärksammas och ingå i beslutsunderlaget i de lagstadgade planeringsskedena: förstudie, vägutredning och arbetsplan, se Figur 1.2:1



1.2:1 Planeringsprocessen enligt väglagen



I förstudien beskrivs projektet och förutsättningarna utreds i samråd med länsstyrelsen och särskilt berörda enligt MB 6 kap 4 §. Som underlag för samråd redovisas förstudiearbetet i en samrådshandling. Efter samrådet sammanställs en förslagshandling som ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Slutligen beslutar väghållningsmyndigheten, i detta fall Trafikverket Region Väst, om och hur arbetet ska drivas vidare. Om arbetet drivs vidare anges i förstudiens beslutshandling också om planeringsarbetet ska fortsätta i en vägutredning eller om nästa steg är att ta fram en arbetsplan. I de fall det krävs samordning med kommunal planering ska det också klargöras i beslutet.

I vägutredningen utreds olika alternativa vägsträckningar och alternativen jämförs sedan utgående från trafikteknisk standard såväl som miljöpåverkan. I de fall projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en utökad samrådsprocess ske innan utredningens miljökonsekvensbeskrivning (MKB) får sitt slutliga innehåll. MKB:n ska godkännas av länsstyrelsen innan den tas in i dokumentet som utgör resultatet av vägutredningen.

I arbetsplanen ska möjliga utformningar för det valda alternativet studeras och konsekvenserna av dessa liksom möjliga skyddsåtgärder analyseras. Kraven på samråd och godkännande av MKB är samma som vid vägutredningen. Trafikverket fastställer sedan arbetsplanen efter samråd med länsstyrelsen. Det är i detta skede som det finns formella möjligheter att överklaga det fattade beslutet. När fastställelsebeslutet har vunnit laga kraft är markägaren skyldig att, mot ersättning, upplåta marken för vägändamål. De olika arbetskedena och de samråd som genomförs syftar till att vägutbyggnader ska kunna genomföras med hänsyn till såväl allmänna, som enskilda intressen. Processen ska också säkerställa att berörda ges möjligheter att både påverka förslaget och överklaga Trafikverkets beslut.

### **1.3 Fyrstegsprincipen**

Trafikverket ska vid framtagande av åtgärder och beslut om fortsatt arbete i sin planering tillämpa den så kallade fyrstegsprincipen när man studerar åtgärder mot brister i trafiksystemet. Det innebär en prioritering av vilken typ av åtgärder som ska prövas, i första hand steg 1, i andra hand steg 2 och så vidare.

*Steg 1* innebär åtgärder som påverkar transportbehov och val av transportsätt.

*Steg 2* innebär åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät genom trafikstyrning, information och liknande.

*Steg 3* innebär begränsade ombyggnads- eller förbättringsåtgärder.

*Steg 4* innebär omfattande ombyggnad eller nybyggnad i ny sträckning.

## 1.4 Tidigare utredningar och beslut

Trafikverket har upprättat "Handlingsplan Riksväg 61 Fagerås – Riksgränsen" juni 2008. Denna handlingsplan har reviderats och uppdaterats under år 2010. Sträckan Graninge – Speke utpekas här som en av de sträckor som skall byggas om. Resultatet från handlingsplanen finns inarbetad i förstudien.

I "Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland 2010 – 2021", se Figur 1.7:1, utpekas den aktuella sträckan av väg 61 som ett av de objekt som skall byggas om med hjälp av pengar från en stråkpott för väg 61.

Under åren 1997-2000 genomfördes ett omfattande utredningsarbete rörande väg 61. Förstudie och vägutredning med beslutshandlingar togs fram. De åtgärder man då beslutade om är inte längre aktuella i Länsplanen eller Handlingsplanen för väg 61.

## 1.5 Geografisk avgränsning

Förstudien behandlar väg 61 på sträckan Graninge-Speke. I söder avslutas förstudieområdet direkt norr om cirkulationsplatsen i Graninge där väg 61 korsar väg 172. I norr avslutas förstudieområdet vid Västra Speke ca 1,3 km väster om korsningen med väg 869, se Figur 1.5:1. Området är i övrigt avgränsat med hänsyn till att åtgärder som innebär ny sträckning för väg 61 inte bedöms vara aktuella.

Förstudieområdet täcker in vägsträckan med en korridor runt vägen. Inom området finns värden som kan påverkas av planerade åtgärder och som också kan styra den slutliga utformningen.

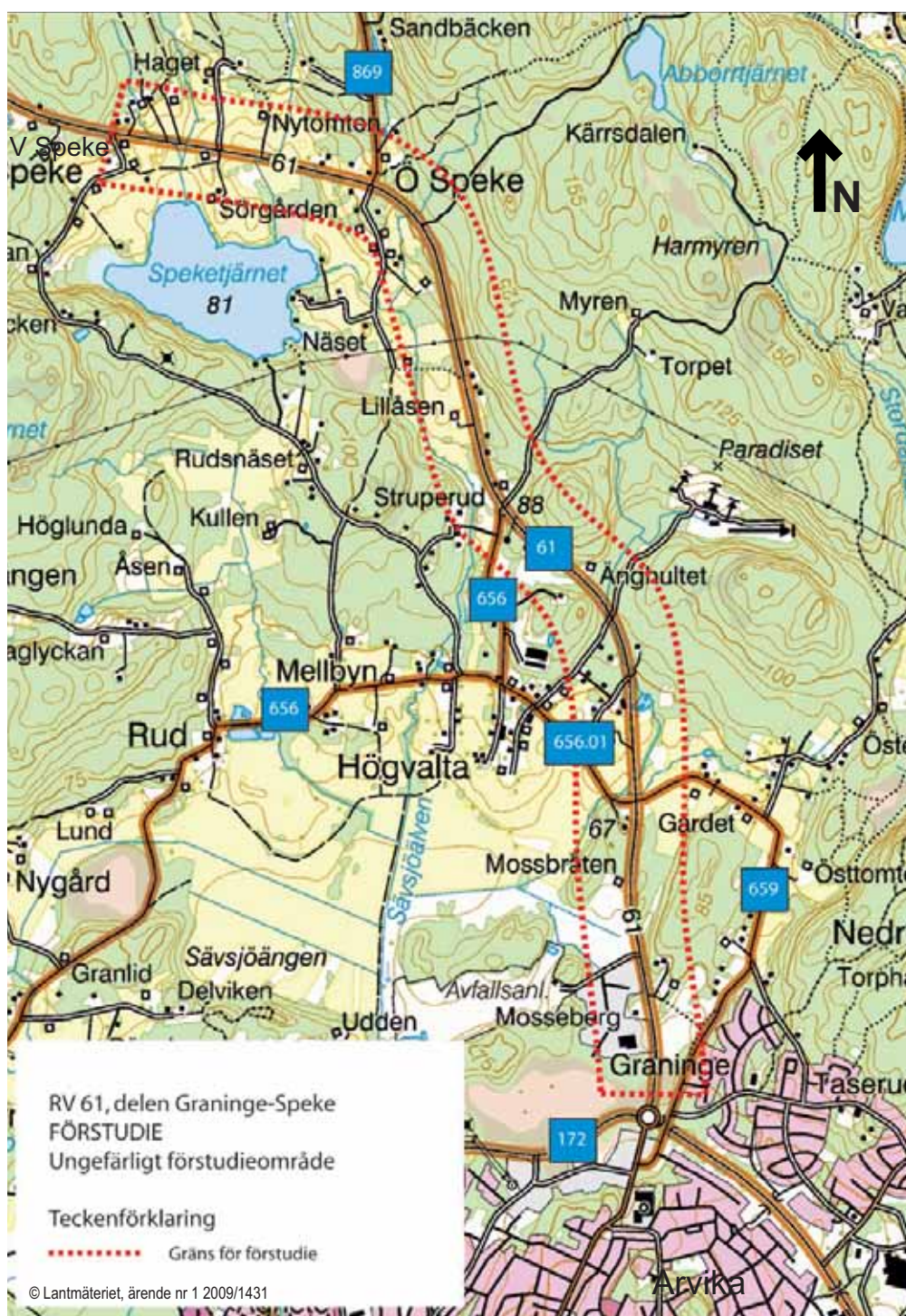
Åtgärder på en vägsträcka påverkar dessutom människor och verksamheter i ett större influensområde som i detta fall omfattar viktiga delar av Arvika kommun. Här finns bostäder och verksamheter som påverkar vägens roll, men som också är beroende av vägen för sin utveckling.

## 1.6 Övergripande mål och strategier

Som grund för arbetet ligger det övergripande transportpolitiska målet från 1998 (kompletterat år 2001); "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv". Detta mål har sedan våren 2009 förtydligats i form av två huvudmål; ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Det övergripande målet är oförändrat. Av regeringens proposition, 2008/09:93 framgår att de nya målen inte innebär någon ny inriktning på arbetet utan endast är ett annat sätt att förtydliga det övergripande målet, jämfört med de tidigare formulerade sex delmålen.

### ***Funktionsmål – Tillgänglighet***

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, d v s likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.



1.5.1 Förstudieområde.

**Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa**

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

De övergripande målen, eventuella lokala och regionala mål tillsammans med aktuella problem och förutsättningar är grunden för att ta fram mål för projektet, se vidare under kapitel 4 Projekt mål.

**1.7 Aktualitet**

I länsplanen för regional transportinfrastruktur i Värmland 2010 – 2021 avsätts en pott på 160 miljoner kronor för åtgärder som uppfyller den målstandard för riksväg 61 som fastslås i handlingsplanen för vägen. Arvika kommun och Eda kommun medfinansierar utbyggnaden med 53 respektive 17 miljoner kronor, vilket tillsammans med 20 % samfinansiering från Värmlands bärighetsplan ger en sammanlagd åtgärds pott på 288 miljoner kronor för väg 61. Stråkpotten för väg 61 ska enligt länsplanen användas till etapperna Kalleviken - Gate, Klätten - Åmotfors, Graninge - Speke samt del av Åmotfors - Haganäset.



1.7:1 Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland.



## 2 Befintliga förhållanden och utvecklingstrender

### 2.1 Transportsystem

#### Vägstandard

Den aktuella vägsträckan mellan Graninge och Speke är ca 6 km lång. Förstudien börjar i Graninge, strax norr om Graningerondellen och slutar vid Västra Speke ca 1,3 km väster om korsningen med väg 869.

Vägbredden på sträckan är mellan 6,6 och 9,5 meter. Hastighetsgränsen längs sträckan är växlande mellan 70, 80 och 90 km/tim. Från Graningerondellen till korsningen med väg 659 är hastighetsgränsen 70 km/tim. Därefter är hastighetsgränsen 90 km/tim till strax innan korsningen med väg 869, där hastighetsgränsen är 70 km/tim. Efter korsningen med väg 869 är hastighetsgränsen 80 km/tim. Vägbredder och hastighetsgränser finns redovisade i figur 2.1:1. Hastighetsövervakning i form av hastighetskameror finns utmed utredningssträckan.

Sträckan har en normal standard med avseende på väggeometri, vägsektion samt sidoområde. Längs med sträckan finns sid oanläggningar som busshållplatser, parkeringsficka och informationsplats.

#### Anslutningar

Mellan Graninge och Speke är alla anslutningar och korsningar i plan.

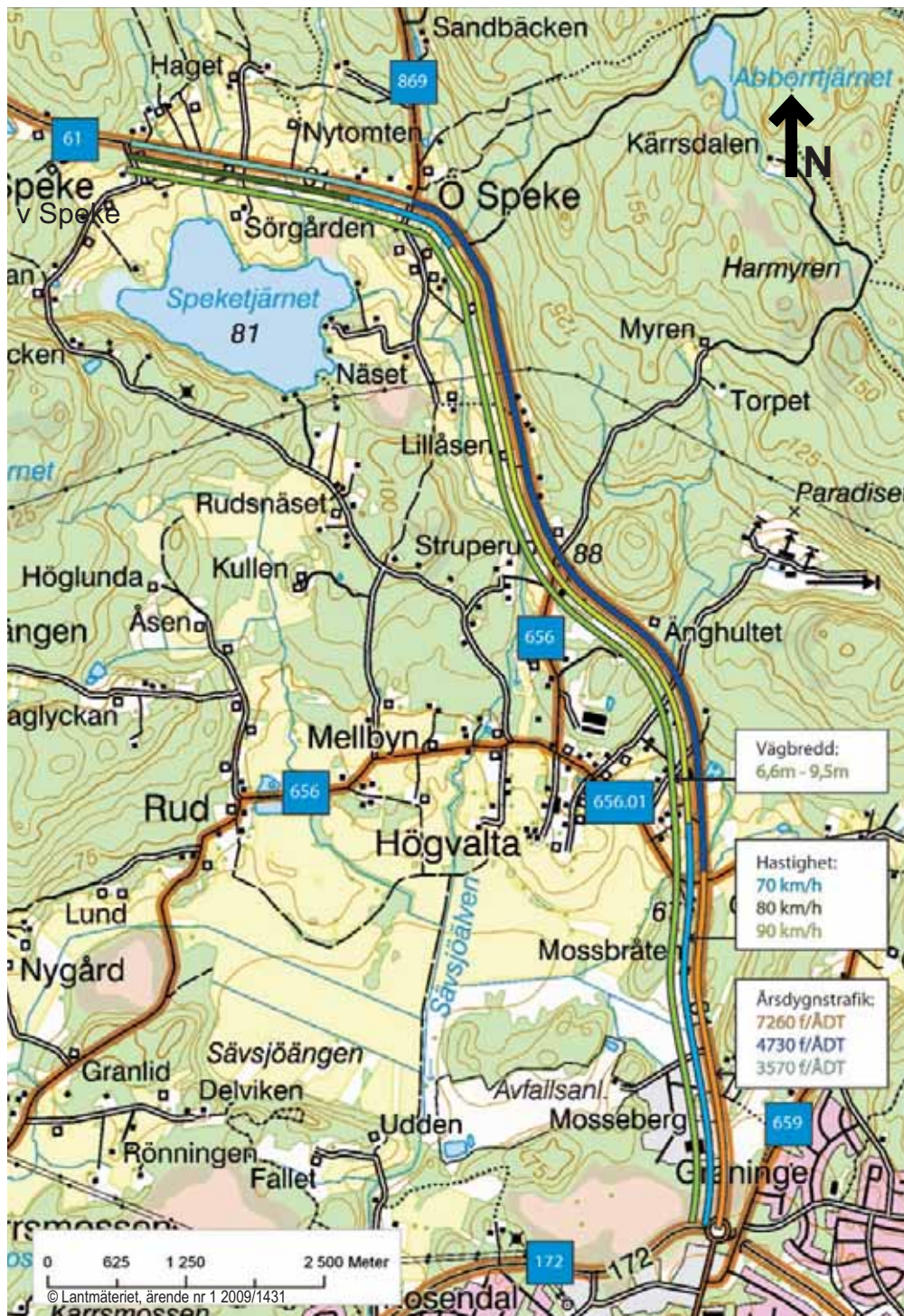
Viktiga anslutningar är vid:

- Mosseberg, anslutning av vägen mot Mossebergs industriområde och avfallsanläggning. Korsningen är utformad som en kanaliserad trevägskorsning med vänstersvängfält.
- Gärdet, anslutning av väg 659 och av väg 656.01 mot Högvalta och Handelsträdgård. Korsningen är utformad som en kanaliserad fyrvägskorsning med vänstersvängfält. Östra Högvalta har pekats ut som ett utredningsområde för bostäder i gällande översiktsplan, vilket kan påverka belastningen på korsningen.
- Änghultet, anslutning av bostäder i en enkel fyrvägskorsning
- Struperud, anslutning av väg 656 mot Högvalta och av mindre enskild väg mot Torpet. Korsningen är utformad som en enkel fyrvägskorsning.
- Östra Speke, anslutning av väg 869 och av mindre enskild väg mot Lillåsen. Korsningen är utformad som en enkel fyrvägskorsning. I anslutning till korsningen ligger en busshållplats.

#### Broar

Längs utredningssträckan finns inga broar som går under eller över väg 61. Det finns dock flera mindre vattendrag som korsar under vägen i trummor.





2.1:1 Vägbredder, referenshastigheter samt trafikflöden.

## Trafik och trafikanter

### Trafikmängder

Årsmedel-dygnstrafiken (ÅDT) varierar längs sträckan. Mätningar från 2006 visar att ÅDT är högre i söder än i norr på den aktuella vägsträckan. Norr om Graninge-rondellen var trafikmängden år 2006, 7 260 fordon per årsmedel-dygn med 11% tung trafik. Norr om anslutningen till väg 659 och väg 656.01 uppmättes trafikmängden år 2006 till 4 730 fordon per årsmedel-dygn med 12% tung trafik. På sträckan väster om korsningen med väg 869 var trafikmängden år 2006, 3 570 fordon per årsmedel-dygn med 16 % tung trafik, se Figur 2.1:1.

Enligt Vägverkets regionala prognoser beräknas personbilstrafiken i Värmland öka med ca 9% fram till år 2020 För lastbilstrafiken beräknas ökningen bli 18%. Inom vissa delar av länet kommer ökningen dock att vara betydligt större, bland annat utmed väg 61 där trafiken till och från Norge ökar mer än den regionala trafiken. I området längs E18 där väg 61 kan sägas ingå beräknas personbilstrafiken öka med 14% fram till år 2020. Detta ligger till grund för prognosen i Tabell 2.1:2.

Delsträcka	Uppmätt trafikmängd (ÅDT)		Prognos (ÅDT)	
	Total trafik	Tung trafik	Total trafik 2020	Tung trafik 2020
<b>Väg 61</b>				
Graninge - Gärdet	7 260 (år 06)	780 (år 06)	8 280	920
Gärdet - Ö Speke	4 730 (år 06)	580 (år 06)	5 400	680
Ö Speke - V Speke	3 570 (år 06)	560 (år 06)	4 070	660
<b>Anslutande vägar</b>				
Väg 172	3 850 (år 09)	5 (år 07)	4 390	280
Väg 869	970 (år 07)	40 (år 07)	1 110	50

2.1:2 Aktuella trafikflöden, fordon/årsmedel-dygn.



2.1:3 En bit av utredningssträckan, vid Högvalta korsningen med väg 656.01 och väg 659.



### **Kollektivtrafik**

Sträckan längs väg 61 mellan Graninge och Speke trafikeras av busslinje 100 Karlstad – Arvika – Åmotfors - Charlottenberg. Linjen trafikerar sträckan med 12 turer i vardera riktningen under vardagar samt med 4 turer i vardera riktningen på lördagar.

På sträckan finns det 4 busshållplatser, Högvalta, Högvalta Solbacken, Östra Speked samt Västra Speked. Alla hållplatser består av enkla fickor förutom hållplatsen Högvalta Solbacken som består av en hållplatsstolpe direkt vid väggkant. Hållplatserna Östra Speked och Västra Speked har väntbodar och Östra Speked har även belysning. Anslutning till gångbana saknas vid samtliga hållplatser.

En av de viktigaste kollektivtrafikförbindelserna i området är järnvägen, Värmlandsbanan. Den trafikeras bland annat med regional tågtrafik mellan Charlottenberg–Arvika–Karlstad. Det går 12 dubbelturer per vardagsdygn på sträckan varav 2 enbart går mellan Arvika och Karlstad. Den tågstation som ligger närmast utredningsområdet är Arvika station.

### **Gång- och cykelnät och de oskyddade trafikanterna**

Det finns inga tidigare studier, mätningar eller kartläggningar av oskyddade trafikanter i förstudieområdet. Det finns bostäder och verksamheter på båda sidor av vägen längs stora delar av utredningssträckan så det finns troligen ett behov för oskyddade trafikanter att färdas både längs och tvärs vägen för att nå lokala målpunkter så som busshållplatser.

Den studerade sträckan har inte en lämplig standard för fotgängare och cyklister, då hastigheterna är höga och vägbanan är smal. Gång- och cykeltrafiken hänvisas i första hand till mindre vägar i området kring väg 61. För att ta sig till och mellan dessa vägar finns det dock ett behov av att kunna korsa väg 61.



2.1:4 Busshållplatsen Högvalta.

## Trafiksäkerhet

### Olyckor

Olycksdata från perioden 2000-10-01 – 2010-09-30 har hämtats ur registret STRADA, som är det samlade registret över trafikolyckor med personskador i Sverige. Det bygger på rapportering från polisen och sjukvården. Under perioden har rapporterats totalt 23 olyckor längs sträckan där någon person har skadats, se tabell 2.1:5. Sex av dessa olyckor hade troligen kunnat undvikas eller blivit lindrigare om det hade funnits räcken längs vägens mitt. En av olyckorna var en dödsolycka vid korsningen med väg 869 där två personer dödades.

Olyckstyp	Antal olyckor	Döda	Svårt skadade	Lindrigt skadade
Singel	8	-	1	7
Korsning/Avsväng	6	2	2	9
Upphinnande	1	-	-	1
Vilt	2	-	-	2
Mötande	2	-	2	1
Cykel/fotgängare	4	-	-	4
<b>Totalt</b>	<b>23</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>24</b>

2.1:5 Sammandrag av trafikolyckor 2000-10-01 – 2010-09-30.



2.1:6 Längs sträckan varnas för viltolyckor.

### Övrig infrastruktur

Parallellt med väg 61 går Värmlandsbanan. Sträckan är tätt trafikerad både av godståg och passagerartåg, både lokala, regionala och långväga tåg. I Arvika finns en av stationerna längs Värmlandsbanan.

## 2.2 Markanvändning och kommunal planering

Marken kring väg 61 i förstudieområdet består till stor del av skogsmark med inslag av åkermark. Längs den studerade sträckan finns ett antal utfarter från enskilda vägar och vid Mosseberg finns ett industriområde och en avfallsanläggning på vägens västra sida.

### Befolkning och bebyggelse

Arvika kommun är Värmlands näst största kommun, både till ytan och till befolkning. Kommunen har totalt cirka 26 000 invånare (2009), varav cirka 14 000 bor i Arvikas tätort. I kommunens alla tätorter bor det totalt cirka 17 000 invånare och i glesbygd cirka 9 000 invånare.

### Näringsliv och sysselsättning

Arvika kommun har ett differentierat näringsliv med en stark tradition inom tillverkningsindustrin med en dominans inom verkstadsindustri. Andra stora näringsverksamheter finns inom värme, kyla och ventilation samt fordonsrelaterad industri. Arvika kommun omfattar dessutom ett stort landsbygdsområde.

Kommunens natur, kulturmiljöer och handelsutbud lockar besökare. Besöksnäringen har betydelse för såväl sysselsättning som ekonomi. God infrastruktur i form av bland annat vägar är grundläggande för besöksnäringens utveckling. Det finns en informationsplats längs väg 61 strax norr om Arvika där besökande på väg söderut mot Arvika enkelt kan svänga av vägen och få information om Arvika.

Ett allt större internationellt beroende och strukturförändringar tvingar fram en utveckling för förnyelse för att klara långsiktig ekonomisk tillväxt. I översiktsplanen från 2007 bedöms oexploaterade områden kring väg 61 som attraktiva för nyetablering.

Större delen av befolkningen inom utredningsområdet pendlar till sina arbeten i Arvika eller andra närliggande tätorter.

### Viktiga målpunkter

Väg 61 har stor betydelse som transportlänk mellan storstadsregionerna Oslo-Stockholm, samt mellan Trondheims- och Göteborgsregionerna där vägen har en omfattande funktion som kommunikationsled för långväga, tunga transporter.

Viktiga målpunkter för trafikanter på den studerade delen av väg 61 är framförallt Arvika tätort men även Mossebergs industriområde med sällanköpshandel samt avfallsanläggningen. Andra målpunkter längs vägen är Högvalta och Östra- samt Västra Speke. Andra viktiga målpunkter utanför utredningssträckan är Åmotfors tätort.

### Tekniska anläggningar

I området kring sträckan Graninge – Speke finns ledningsnät som ägs av Arvika



Elnät AB. Här finns flera typer av ledningar bland annat högspänningskablar som korsar under vägen vid fyra platser. Vid korsningen med väg 659 och väg 656.01, ca 150 meter söder om korsningen med väg 656 vid Änghultet, vid Östra Speke samt vid Västra Speke.

### **Kommunal planering**

Arvika kommun har som mål att nå en befolkningsmängd på 27 000 invånare år 2010. Näringslivet anses ha en avgörande betydelse för befolkningsökningen i kommunen. Kommunen har satt upp mål om att kunna erbjuda konkurrenskraftig mark för näringslivet där obebyggda områden längs väg 61 bedöms som attraktiva för nyetableringar.

Strax norr om Graninge passerar väg 61 genom detaljplanelagda områden, där Arvika kommun planerar ytterligare utbyggnader. Här finns områden som i Arvikas översiktsplan pekas ut som allmänna utredningsområden och som utredningsområden för sällanköpshandel och industri.

Enligt översiktsplanen är ett väl utbyggt och fungerande vägnät av stor betydelse för en fortsatt positiv utveckling på landsbygden och även för möjligheterna att utveckla turismen som näringsgren.

### **Riksintressen**

De riksintressen som staten har pekat ut inom eller nära förstudieområdet är endast väg 61, se Figur 2.2:1.

## **2.3 Miljö**

### **Områdets allmänna karaktär**

Skogen och sjötätheten är ett starkt kännetecken för Arvika kommun liksom för hela Värmlands län. Ett rikt och varierat växt- och djurliv i vattendragen är ett annat kännetecken för kommunen.

Landskapet kring väg 61 går omväxlande genom öppna åkerområden och mer slutna skogspartier. Landskapet är kuperat och vegetationen består mestadels av barr- och lövskog.

### **Naturmiljö**

Den aktuella sträckningen går, strax norr om Graningerondellen och förbi Struperup, utefter inventerade åkermarksområden samt förbi Gärdet och väst om Östra Speke, genom inventerade åkermarksområden.

Inventering av åkermark utförs av Lantbruksnämnden där åkermarken inventeras utifrån produktionsförutsättningar, större sammanhängande brukningsvärd åkermark, täckdikad etc och klassas därefter.

Vid Sörgården, Strupen och Änghultet finns avvattningsföretag. Vägombyggnationen berör diken och markavvattningsföretag. Vid omläggning av trummor bör dessa dimensioneras efter nya normer som tagits fram för att klara 50- och 100- årsregn.



2.2:1 Riksintressen och andra skyddade och skyddsvärda områden.

Enligt Svenska Vattenmyndigheterna berörs inga sjöar eller vattendrag inom eller i närheten av utredningsområdet gällande nuvarande ekologiska status.

### **Kulturmiljö**

Längs den studerade sträckan finns ett antal kulturhistoriska lämningar. Söder om Mossbråten har en kolningsanläggning påträffats och vid Sörgården har boplatser hittats.

### **Naturresurser**

Skogsbruk i någon omfattning finns i stort sett i hela kommunen med gran och tall och inslag av framförallt björk, asp och al.

### **Rekreation och friluftsliv**

Inom utredningsområdet finns inga områden utmärkta som riksintresse friluftsliv.

### **Skyddade och skyddsvärda områden**

Områden utmed väg 61 med särskilt skydd är:

- Fornlämningar: skydd enligt kulturminneslagen
- Biotopskyddsområden: Mindre områden som utgör livsmiljö för hotade djur- eller växtarter eller som annars är särskilt skyddsvärda kan förklaras som biotopskyddsområde. Generellt skyddade biotoper i jordbruksmark är alléer, källor, odlingsrösen, pilevallar, småvatten, våtmarker, stenmurar och åkersholmar. Noggrannare inventering av området för att klargöra om något med biotopskydd eventuellt kan komma att påverkas sker i nästa utredningsskede. Exempel på objekt med generellt biotopskydd som kan komma att beröras om vägen breddas är en damm och två mindre vattendrag mellan Änghulten och Mossbråten samt ett par mindre vattendrag norr om Speketjärnet.

### **Lokal miljöbelastning**

#### ***Förorenad mark***

Risk för föroreningar finns där någon miljöstörande verksamhet har bedrivits t ex vid bensinstationer, verkstäder, industrier eller vid nedlagda deponier. Äldre markutfyllnader bör också uppmärksammas då fyllnadsmaterial kan innehålla avfall och restprodukter. Inget område med förorenad mark inom Arvikas kommun som sedan tidigare klassificerats som efterbehandlingsprojekt ligger i anslutning till den studerade vägsträckningen. Inom utredningsområdet finns inga områden med förorenad mark. Utanför utredningsområdet, öst om väg 656 vid Högvalta, finns ett sågverk med doppning. Området har blivit inventerat, se Figur 2.2:1.

#### ***Risker***

Ur ett riskperspektiv är det i första hand transporter av farligt gods på väg 61 som vid en olycka skulle kunna leda till allvarliga föroreningar av mark och vatten, se vidare kapitel 6.

#### ***Barriäreffekter***

Väg 61 utgör både fysisk och funktionell barriär för människor och djur. Trafikmängderna, hastigheterna och vägbankarna gör vägen svårpasserad. Utöver vägbank så finns det vid enstaka sträckningar högre bergsskärningar. Utredningssträckan är inte försedd med viltstängsel vid någon sträckning i skogsmark.

#### ***Trafikbuller***

Vid Änghultet och vid Östra Speke finns bebyggelsegrupper där de närmaste husen



ligger inom 50 meters från vägen. Även förbi Struperud och Lillåsen passerar vägen nära befintlig bebyggelse.

## 2.4 Byggnadstekniska förutsättningar

### Grundförhållanden

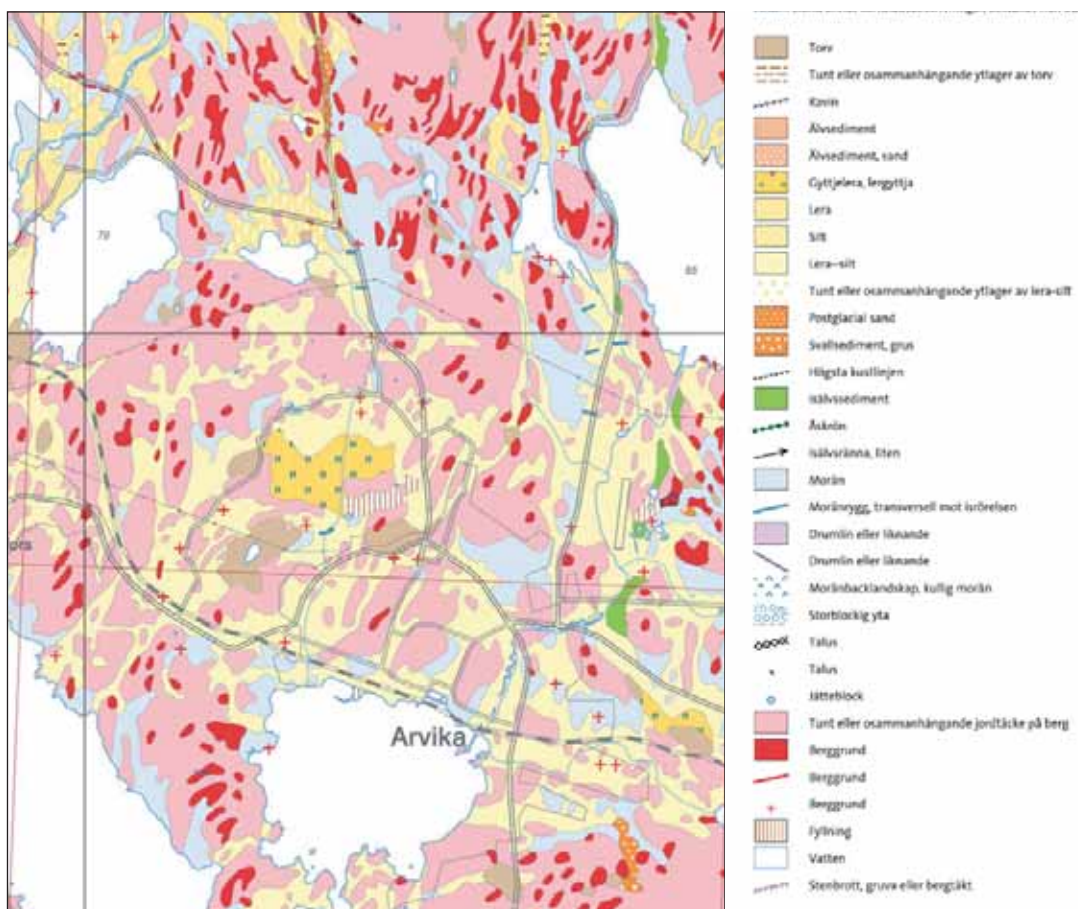
Jordarterna i området utgörs enligt SGU:s jordartskarta i huvudsak av lera-silt och tunt eller osammanhängande jordtäckte på berg. Strax norr om Graningerondellen är en del av vägsträckningen belägen på torv. Därefter är vägen belägen på lera-silt med inslag av tunt eller osammanhängande jordtäckte på berg. Förbi Struperud är vägsträckningen till Östra Speke områdesvis belägen på lera-silt och morän. Väster om Östra Speke är vägen belägen på lera-silt. Ett utsnitt i kartan redovisas i Figur 2.4:1.

Geotekniska åtgärder vid en eventuell breddning av nuvarande väg bedöms främst bli aktuella där vägen är belägen på lera-silt eller torv.

### Nuvarande väg

Nuvarande väg är byggnadstekniskt av skiftande kvalitet på sträckan. Vägbredden varierar mellan 6,6 meter och 9,5 meter. Det finns ett flertal bergsskärningar och branta slänter som inte är säkrade med sidoräcken.

I handlingsplanen belyses i vilken mån skicket på nuvarande väg kan påverka



2.4:1 Utsnitt ur jordartskarta.

## 3 Funktionsanalys

### 3.1 Bakgrund

I detta avsnitt görs en funktionsanalys, det vill säga en genomgång av hur det nuvarande vägtransportsystemet fungerar, med utgångspunkt från de transportpolitiska målen om god tillgänglighet med hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa:

- Transportsystemet ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, d v s likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- Transportsystemet ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

### 3.2 Medborgarnas resor

#### Bilresenärer

Den studerade delen av väg 61 utnyttjas både för långväga resor och resor med mer lokala mål. Med tanke på den viktiga funktion väg 61 har som kommunikationsled för såväl långväga som mellankommunala transporter av olika slag, uppvisar vägen idag trafiksäkerhetsmässiga brister på sträckan mellan Graninge - Speke. Plan- och profilstandard är låg med otillräckliga siktförhållanden i många passager. Det finns bebyggelse utmed vägen och trafikfarliga direktutfarter. Vägbredden är snålt tilltagen vilket påverkar framkomligheten för framförallt den tunga trafiken.

#### Kollektivtrafikresenärer

De busshållplatser som finns utmed den studerade sträckan längs väg 61 är alla enkelt utformade. En av hållplatserna har en upplyst väntbod och en har enbart en hållplatsstolpe direkt vid väggkant. Resterande hållplatser har enkla fickor där bussen stannar.

Hållplatserna betjänar huvudsakligen mindre bebyggelsegrupper och antalet resenärer är troligen relativt lågt från dessa hållplatser, samtidigt som trafiken fyller en viktig funktion särskilt för skolungdomar.

#### Särskilda trafikantgrupper

Tillgänglighetsmålet för transportsystemet gäller alla. Den grupp som brukar kallas oskyddade trafikanter, gående och cyklister, ställer i flera avseenden andra krav än fordonsresenärer. Inom gruppen finner vi också barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar. Även kollektivtrafikresenärer tar sig oftast till hållplatsen till fots. För att vägsystemet ska erbjuda dessa grupper en god tillgänglighet är, såväl den övergripande strukturen med gångvägar och säkra passager som utformningsdetaljer, viktiga att uppmärksamma i systemet.

Den studerade delen av väg 61 har en låg standard när det gäller tillgänglighet för oskyddade trafikanter då det saknas gång- och cykelbanor längs hela sträckan. De oskyddade trafikanterna längs väg 61 är därför hänvisade till de smala vägrenarna.



Det finns bostäder och verksamheter på båda sidor om vägen, längs stora delar av utredningssträckan, varför det finns behov för oskyddade trafikanter att färdas både längs och tvärs vägen för att nå lokala målpunkter så som busshållplatser. Gång- och cykeltrafiken med Arvika som mål förutsätts i första hand använda mindre parallellvägar med väg 61, då den studerade sträckan inte har en lämplig standard för fotgängare och cyklister på höga hastigheter och smal vägbana.

### **Samlad bedömning**

Huvudsakligen erbjuder väg 61 god tillgänglighet för medborgarnas resor på delen Granninge-Speke. De brister som har identifierats gäller kollektivtrafikresenärer och andra oskyddade trafikanter, där tillgängligheten till busshållplatser och möjligheterna att tryggt röra sig utmed eller korsa väg 61 bedöms som mindre goda.

### **3.3 Näringslivets transporter**

Väg 61 är av stor betydelse för näringslivets transporter. Detta avspeglas också i att andelen tung trafik ligger på en förhållandevis hög nivå, uppemot 16% av total trafik. Detta tyder på att en stor del av lastbilstrafiken är transittrafik och är på väg till eller från Norge. Även för näringslivet längs väg 61 i Sverige är vägen av stor betydelse.

Nuvarande vägutformning bedöms erbjuda den genomgående trafiken relativt god tillgänglighet, bl a eftersom alla korsningar är utformade så att väg 61 prioriteras framför de anslutande vägarna. Den relativt smala vägen kan dock leda till tillgänglighetsproblem främst för den tunga trafiken.

### **3.4 Regional tillgänglighet**

Betydelsen av väg 61 för den regionala tillgängligheten och därigenom utvecklingsmöjligheterna hos de kommuner som ligger utmed vägen är stor. De faktorer som är viktiga är dels tillgängligheten till en god lokal arbets- och utbildningsmarknad, där tätorterna Arvika, Åmotfors och Charlottenberg i många avseenden kompletterar varandra, dels det lokala näringslivets tillgång till effektiva transporter. I ett större perspektiv är en viktig faktor också möjligheterna att från tätorterna längs väg 61 nå Karlstad och Norge.

Vägsträckan Granninge-Speke är idag inte något hinder för att erbjuda en god tillgänglighet, med undantag av de brister som noterats i tidigare avsnitt.

### **3.5 Säkerhet**

Trafiksäkerhet kan bedömas på olika sätt. En jämförelse mellan verkliga olyckor på sträckan och olycksstatistik från liknande vägar är ett sätt att få en indikation på säkerhetsstandard, men på en relativt lite belastad väg som denna får slumpartade variationer stor påverkan. Därför är det viktigt att bedöma faktorer som erfarenhetsmässigt påverkar sannolikhet för och konsekvensen av trafikolyckor, baserat på Trafikverkets förstudiehandbok. Dessa är mötesseparering, sidoområdesstandard, korsningar, åtgärder för oskyddade trafikanter, siktförhållanden och visuell ledning, risk för konflikt med vilt och hastighetsanpassning.

För sträckan Graninge - Speke har standard klassats som God (G), Mindre god (MG) eller Låg (L) enligt nedan:

#### **Mötesseparering**

L, Mötesseparering saknas helt men skulle behövas.

#### **Sidoområdesstandard**

G-L, Varierar längs sträckan. Det finns bergskärningar nära vägen utan något skyddande räcke.

#### **Korsningar**

G-L, Flera korsningar har vänstersvängfält andra inte. Här finns också fastighetsutfarter som är mycket bristfälligt utformade.

#### **Åtgärder för oskyddade trafikanter**

L, Saknas i princip helt.

#### **Siktförhållanden och visuell ledning**

MG-L, Varierar längs sträckan. Otillräckliga siktförhållanden i många passager.

#### **Risk för konflikt med vilt**

MG-L, Det finns gott om vilt i trakten men det saknas viltstängsel.

#### **Hastighetsanpassning**

G, Medelhastigheten är nära den skyltade hastighetsgränsen. Det finns hastighetsövervakning i form av kameror längs sträckan.

Sammanfattningsvis har utredningssträckan mindre god till låg säkerhetsstandard med brister särskilt vad gäller mötesseparering, sidoområdesstandard och utformning för oskyddade trafikanter.

### **3.6 Miljö**

Den studerade delen av väg 61 bedöms inte vara viktig för möjligheterna att nå de långsiktiga miljö kvalitetsmålen. På ett par platser kan värdefulla miljöer och resurser komma till skada i samband med olyckor på väg 61. Det är dels vid Östra Speke där vägen korsar Sävsjölven samt vid Gärdet och Nytomten där vägen korsar andra vattendrag. De övriga värdefulla miljöer som finns utmed väg 61, inventerade åkermarksområden vid Mosseberg, Gärdet, Strupen och Nytomten, är inte av den karaktären att de bedöms vara känsliga för påverkan från vägen. Vid en eventuell ombyggnad kan man behöva ta hänsyn.

### **3.7 Människors hälsa**

Vägtrafikens påverkan på människors hälsa, bortsett från effekten av trafikolyckor, består huvudsakligen av bullerstörningar och påverkan på luftkvalitet. Trafiken på väg 61 är dock så begränsad att dess påverkan på luftkvaliteten erfarenhetsmässigt inte ger risk för överskridande av gällande miljö kvalitetsnormer.

I Östra Speke, Lillåsen och Struperud, samt mellan Högvalta och Änghultet, där det finns bostadsbebyggelse utmed väg 61, finns också risk för att de långsiktiga riktvärdena för trafikbuller vid bostäder överskrids vid enstaka hus. Idag finns en bullerskärm norr om Struperud. Bullerstörningar och eventuella förslag på åtgärder i övrigt studeras närmare i nästa utredningsskede.

### **3.8 Sammanfattande problembeskrivning**

När det gäller de transportpolitiska målen har följande brister identifierats för väg 61 på delen Graninge-Speke:

- Tillgängligheten till vägtransportsystemet är mindre god för oskyddade trafikanter och kollektivtrafikresenärer.
- Framkomligheten för näringslivets tunga transporter är bristfällig främst på grund av den smala vägbredden.
- Säkerhetsmässigt har hela sträckan brister vad gäller mötessepareringen, sidoområdet, åtgärder för oskyddade trafikanters säkerhet och risken för konflikt med vilt.
- För bostäder längs vägen kan trafiken på väg 61 påverka människors hälsa negativt genom störande trafikbuller.

## 4 Projekt mål

Syftet med att lyfta fram projekt mål är dels att de ska tjäna som gemensam plattform i det fortsatta arbetet och dels att de ska vara utgångspunkt för den jämförelse av måluppfyllelse som görs. I detta projekt har målarbetet utgått från de övergripande transportpolitiska målen, se avsnitt 1.6, och från den problemanalys som genomförts.

Med denna bakgrund har Trafikverket Region Väst satt som projektets primära mål att föreslå åtgärder som leder till att väg 61 i framtiden:

- erbjuder god tillgänglighet för alla trafikanter på sträckan mellan Graninge och Speke, vilket även ökar den regionala tillgängligheten genom att arbetspendling, godstransporter och fritidsresor underlättas.
- är en trafiksäker vägsträcka, utformad med hänsyn till målsättningen att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor.
- bidrar till hälsa och god miljö, genom att åtgärder väljs och utformas med hänsyn till de kringboende och till områdets naturresurser och miljövärden.

Vid arbetet med att ta fram åtgärder mot de problem som identifierats är det därför viktigt att ta hänsyn till behoven hos olika trafikantkategorier, oavsett färdmedel, och att ta hänsyn till omgivande miljöer.

## 5 Tänkbara åtgärder

### 5.1 Principer

Som tidigare nämnts arbetar Trafikverket efter den s k fyrstegsprincipen för att hitta rätt nivå på de åtgärder som kan bli aktuella mot problem i vägsystemet.

- Steg 1, åtgärder som påverkar transportbehov och val av transportsätt.
- Steg 2, åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät genom trafikstyrning, information och liknande.
- Steg 3, begränsade ombyggnads- eller förbättringsåtgärder.
- Steg 4, omfattande ombyggnad eller nybyggnad i ny sträckning.

Inga åtgärder som ligger utanför det berörda utredningsområdet beskrivs, inte heller åtgärder utanför vägtransportssystemet. I vissa fall är åtgärderna alternativa, men oftast går de att kombinera eller genomföra som etapplösningar. En del åtgärder är av principiell natur och påverkar hela sträckan, andra syftar till att förbättra situationen i en punkt eller på en delsträcka.

Utgångspunkten för en jämförelse är de framtida förhållanden som bedöms uppkomma om inga åtgärder utöver normalt underhåll genomförs, det s k Nollalternativet.

### 5.2 Steg 1, påverkan på transportbehov och val av transportsätt

#### Ökad andel resor med kollektivtrafik

En överföring av personresor till kollektivtrafiken, buss eller tåg, kan reducera trafikbelastningen på väg 61. Med en lägre trafikbelastning är det möjligt att acceptera något lägre standard både vad gäller tillgänglighet och säkerhet, men det kräver att tillgängligheten och säkerheten i kollektivtrafiksystemet är god. Således finns ett samband mellan önskad påverkan på transportmönster, steg 1, och ett behov av fysiska förbättringar, steg 3-4.

Tänkbara åtgärder är:

- Genomgång av busshållplatser för att säkerställa att alla hållplatser är ”rätt” lokaliserade och utformade. Viktigt med god koppling till gång- och cykelvägar och eventuell möjlighet till parkering av bil eller cykel. Ombyggnad av bristfälliga hållplatser.
- Översyn av tåg- och busstrafiken i området längs väg 61. Vilka hållplatser skall angöras, vilka linjer skall trafikera sträckan och hur tät skall trafiken vara.

#### Ökad andel godstransporter på järnväg

Eftersom en stor del av godstransporterna på väg 61 är långväga på väg till eller från Norge kan det finnas möjlighet att föra över dessa till järnväg och på så sätt reducera den tunga trafiken på väg 61, vilket ger övrig trafik bättre tillgänglighet och säkerhet. Inom ramen för den nu aktuella förstudien för delen Graninge-Speke ser vi dock inga åtgärder som skulle kunna leda till en ökad godstrafik på järnvägen.



### **Ökad andel kortare resor med cykel**

En viss del av de kortare resorna som idag troligen sker med bil skulle kunna föras över till cykel, t ex från Speke till Arvika. För att detta ska ge positiva effekter i form av en minskning av biltrafiken krävs dock åtgärder för att erbjuda ett gent, tryggt och överskådligt cykelvägnät, som troligen bör vara skilt från väg 61.

### **Uppmuntra distansarbete**

Om fler människor ges möjlighet att tidvis utföra sitt arbete utan att resa till arbetsplatsen minskar behovet av att resa och de negativa effekterna av de brister som identifierats reduceras. Därigenom reduceras behovet av andra åtgärder. Det finns olika metoder att åstadkomma detta, normalt åtgärder som ligger utanför väghållarens ansvarsområde.

## **5.3 Steg 2, effektivare utnyttjande av befintligt vägnät**

### **Översyn av hastighetsgränser**

Då det finns en direkt koppling mellan olycksrisk och hastighet är sänkt hastighet en åtgärd för att öka trafiksäkerheten. Med nuvarande utformning bedöms att 70 eller 80 km/tim är en lämplig hastighetsgräns för större delen av sträckan Graninge-Speke. Detta utgående från att det vid högre hastigheter krävs mötesseparering om inte trafikbelastningen ligger under 4 000 fordon per dygn.

För delsträckan Graninge - Speke skulle en verklig hastighetssänkning från 90 till 80 km/tim på sträckan mellan Högvalta och Östra Speke där referenshastigheten idag är 90 km/tim ge en restidsförlängning med ungefär en halv minut för den enskilde trafikanten. Lastbilstrafiken påverkas däremot inte då tunga lastbilar inte tillåts köra fortare än 80 km/tim. Trafiksäkerheten påverkas positivt av en hastighetssänkning. Den regionala tillgängligheten påverkas negativt, särskilt i jämförelse med regioner där vägstandarden är högre. Samhällsekonomiskt innebär också förlängda restider en förlust.

### **Automatisk hastighetsövervakning**

Hastighetsövervakning med automatiska kameror är en åtgärd som redan är införd på väg 61 inom utredningsområdet. Dock inte på hela utredningssträckan.



2.4:1 Automatisk hastighetsövervakning finns på sträckan

### **Uppmuntra samåkning**

Om fler människor kan samordna sina resor kan antalet bilresor reduceras. Åtgärder för att stimulera detta ligger delvis utanför väghållarens ansvarsområde, men genom väl placerade och utformade samåkningsparkeringar kan samåkning gynnas. Dessa bör kunna samordnas med parkering för bussresenärer.

Med en lägre trafikbelastning är det möjligt att acceptera något lägre standard både vad gäller tillgänglighet och säkerhet, t ex då olycksrisken antas kopplad till antalet fordonskilometer, men då det i detta fall är fler passagerare i varje fordon är effekten svårbedömd.

## **5.4 Steg 3, begränsade ombyggnads- eller förbättringsåtgärder**

### **Förbättrade busshållplatser**

Övergripande åtgärder för att gynna kollektivtrafikens resenärer redovisas tidigare som ett led i en förändring av transportsättet. Bland dessa ingår en genomgång av busshållplatser, som resulterar i en prioritering av hållplatser vars standard bör höjas. En checklista med lämpliga åtgärder bör innehålla:

- Trafiksäker lokalisering, goda siktförhållanden, god koppling till bebyggelse, med anslutning via säkra gång- och cykelvägar.
- Bussen ska kunna stå helt utanför körbanan, eller på körbanan så att omkörning inte är möjlig.
- Upphöjd plattform för väntande resenärer, väderskydd enligt lokal policy.
- Vid lämpliga hållplatser möjlighet att ställa t ex cykel eller bil nära hållplatsen.

### **Riktade åtgärder för oskyddade trafikanter**

Av problemanalysen framgår att både tillgängligheten och säkerheten för oskyddade trafikanter är låg på delen Graninge-Speke. Förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter ger också en ökad trygghet och förbättrad tillgänglighet som i förlängningen kan leda till minskad lokal biltrafik genom att fler går eller cyklar. Tänkbara åtgärder för att åstadkomma detta är framförallt att identifiera och skapa ett separat nät för gång- och cykeltrafik skilt från väg 61.

### **Sidoområdesåtgärder**

För att mildra konsekvenserna av olyckor som medför avåkning, särskilt singelolyckor, är det möjligt att avlägsna fasta hinder, flacka ut branta slänter eller komplettera med vägräcke på sträckor med osäkra sidoområden. Åtgärderna innebär i princip att området kring nuvarande väg utformas efter de principer som numera tillämpas vid nybyggnad. Kompletterande räcken kan normalt åstadkommas inom nuvarande vägområde, men åtgärder som innebär fysiska ingrepp i sidoområdet kan ofta kräva ett utökat vägområde. Att komplettera med viltstängsel är också en typ av sidoområdesåtgärd som kan vara aktuell och som i så fall både innebär ett utökat vägområde och en större barriäreffekt än vad nuvarande väg har.

### Mindre ombyggnader av korsningar

Korsningar som har brister när det gäller trafiksäkerhet, framkomlighet eller kapacitet kan förbättras med enklare ombyggnader. Vissa ombyggnader kan ske inom befintligt vägområde medan andra kräver att vägområdet vid korsningen utökas. På utredningssträckan har flera trafikolyckor skett i korsningar, t ex en dödsolycka i korsningen med väg 869 vid Östra Speke, en korsning som idag är enkelt utformad och saknar vänstersvängfält.

### Åtgärder mot bullerstörningar

Åtgärder mot höga bullernivåer vid och i bostadshus kan utföras i form av t ex fönsteråtgärder eller skärmar. Sådana åtgärder vid befintliga vägar kan genomföras antingen som riktade åtgärder eller som en del i en förbättring av vägsträckan.

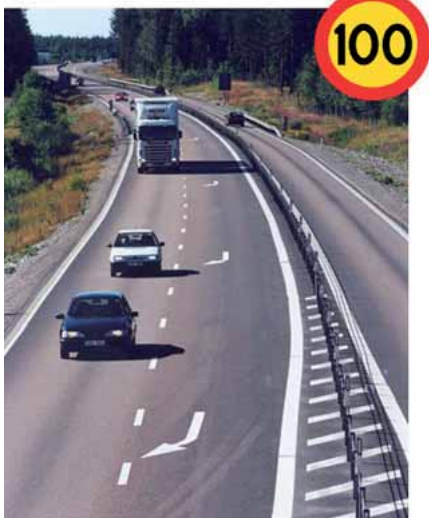
## 5.5 Steg 4, omfattande ombyggnader eller nyinvesteringar

### Ombyggnad till mötesfri landsväg, med räcke

För att förbättra trafiksäkerheten genom att mötes- och omkörningsolyckor förhindras bör vägar med högre trafikflöde än 4 000 fordon per dygn utformas som mötesfria landsvägar med mitträcke. Möjligheten till omkörning säkerställs då genom att delar av sträckan utformas med två körfält. Andelen tvåfältighet kan variera beroende på trafikbelastning och rekommenderas vid högre belastning vara minst 35%. Vid låga trafikflöden bedöms framkomligheten bli godtagbar även med 15 – 25% tvåfältighet, men erfarenheterna av sådana lösningar är begränsade. Mötesfri landsväg ges normalt en tillåten hastighet av 100 km/tim men med lokala nedsättningar t ex vid korsningar. Vid ombyggnad där vägens linjeföring inte förändras krävs också hänsyn till vilka sikt-längder som vägens linjeföring medger.

Enligt "Handlingsplan Riksväg 61 Fagerås - Riksgränsen" juni 2008, reviderad november 2010 bör målsättningen för väg 61 vara mötesfri landsväg med gles 2+1 väg, andelen omkörningsbar längd minst 25% och referenshastighet 100 km/tim.

Sektionsbredder bör vara: 1+1 körfält = 9,5 meter, 2+1 = 12,75 meter samt 2+2 = 16 meter.



Det kommer att krävas breddning av vägen. På några sträckor begränsas breddningen genom att det anläggs 1+1 körfält med mittseparering. Detta innebär att man måste acceptera begränsad framkomlighet vid t ex havererade fordon.

Antalet anslutningar bör begränsas och i många fall tillåts endast högersväng, d v s att det inte är möjligt att korsa mitträcket. Goda detaljlösningar för passager över vägen t ex vid busshållplatser och för förflyttning längs vägen är viktiga för att ge de oskyddade trafikanterna god tillgänglighet och säkerhet.

5.5:1 Exempel på mötesfri landsväg med mitträcke

Väg med räcken hindrar inte bara människor, även vilt får det svårare att korsa vägen speciellt på delsträckor med viltstängsel.

### Ny sträckning på hela eller delar av sträckan

Nuvarande sträckning av väg 61 mellan Graninge och Speke är förhållandevis gen och medför inte någon påtaglig miljöbelastning från vägen eller trafiken. Utbyggnad i ny sträckning bedöms inte vara en realistisk åtgärd mot identifierade problem på sträckan Graninge - Speke.

## 5.6 Anläggningskostnad

Skillnaden i anläggningskostnad är stor mellan de olika åtgärder som presenterats ovan. Möjligheterna att hitta en så kostnadseffektiv lösning som möjligt har studeras i handlingsplanen för väg 61 och kommer att studeras vidare i det fortsatta projekteringsarbetet.

Exempel på schablonkostnader för olika åtgärder som kan komma att ingå i en ombyggnad av väg 61 framgår av tabell 5.6:1.

Kalkylarbetet i handlingsplanen har resulterat i en kalkyl för ombyggnad av sträckan till 2+1 väg. Kalkylen i handlingsplanen är i prisnivå 2008-06 avrundad ser den ut så här:

Projektering	4 500 000 kr
Marklösen	3 500 000 kr
Arkeologi	300 000 kr
Entreprenader	50 400 000 kr
Generella osäkerheter	6 800 000 kr

Summa anläggningskostnad  
vid 50% sannolikhet: ca 65 500 000 kr

## 6 Riskhantering

Åtgärd	Uppskattad kostnad
Busshållplats	0,3 mkr per hållplats
Gång- och cykelväg	1,5 - 2,5 mkr/km
Mindre ombyggnad av korsning	1-4 mkr/korsning beroende på åtgärd
Ombyggnad till mötesfri landsväg	6-8 mkr/km

5.6:1 Schablonkostnader för väggåtgärder i dagens prisnivå. Kalkylen från handlingsplanen som redovisas i kapitel 5.6 ovan innehåller kostnader för alla de här typerna av åtgärder i den omfattning som bedömdes som lämplig i samband med att handlingsplanen togs fram.

## 6.1 Bakgrund

Riskhantering är en process i flera steg, identifiering av risker, beräkning och bedömning av risknivåer, förslag och genomförande av åtgärder. I förstudieskedet är det den första delen som står i fokus, identifiering av risker som hänger samman med vägen. De objekt som ska skyddas mot risker kallas skyddsobjekt. De objekt som orsakar risker kallas för riskobjekt. Skyddsobjekt är t ex människor som bor nära vägen och kan drabbas vid olyckor och vattendrag eller grundvattentillgångar som kan bli förorenade. Riskobjekt är t ex transporter av farligt gods på vägen.

En tänkbar olycka är att fordon med brandfarliga, giftiga eller explosiva ämnen skadas och leder till utsläpp och i värsta fall omkomna. Den mest sannolika olyckan är dock att en tankbil med miljöfarliga ämnen kör av vägen så att läckage uppstår. De miljöfarliga ämnena kan därefter spridas i luft och vattendrag och därmed riskera att skada människor, djur och växter som utgör skyddsobjekt. Spridningen av farliga ämnen i mark och vatten kan exempelvis direkt påverka grundvattenmagasin och vattentäkter som kan leda till omfattande skador.

## 6.2 Skyddsobjekt

Viktiga skyddsobjekt kring väg 61 är människor som bor eller vistas nära vägen. Det är framförallt vid Östra Speke och Lillåsen som det finns bostäder nära vägen. Det är här som det är störst sannolikhet att människor vistas vid vägen, men även utmed landsbygdsträckorna finns det en del bostadsbebyggelse. Generellt anses det olämpligt med bostadsbebyggelse inom 30-meters avstånd från transportväg av farligt gods.

## 6.3 Riskobjekt

Väg 61 är primär transportväg för farligt gods. Det primära vägnätet bildar stommen i det rekommenderade vägnätet och används för genomfartstrafik. Det går ofta stora mängder och olika typer av farligt gods på dessa vägar. På det sekundära vägnätet transporteras däremot mest farligt gods till lokalmål. Farligt gods klassas i ett antal klasser beroende på sina egenskaper. Uppgifter om flöde av farligt gods på primära vägnät kan hämtas från Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB) som är en myndighet med ansvar för frågor om bland annat skydd mot olyckor.

De transporterade mängderna farligt gods på den studerade sträckan av väg 61 ligger alla utom klass 1 i det lägsta redovisade intervallet i statistiken som anger vad som transporterades under september 2006. Klass 1 ligger i det näst lägsta intervallet i statistiken. Det finns därför ingen anledning att betrakta transporter av farligt gods på väg 32 som en onormalt stor riskfaktor på utredningssträckan.

Vid infarten till Mosseberg finns en rekommenderad parkeringsplats för transport av farligt gods.

## 6.4 Slutsatser

Transporterna av farligt gods på väg 61 bedöms inte medföra större risker än på andra primära transportleder för farligt gods. Detta innebär dock att riskfrågor kan behöva beaktas om vägen ligger nära bostadsbebyggelse.



## 7 Måluppfyllelse

Konsekvenserna av de åtgärder som kommit fram i förstudiearbetet jämförs mot de projektmål som presenterats i kapitel 4. En god måluppfyllelse innebär att åtgärderna väsentligt bidrar till att väg 61 på delsträckan Graninge-Speke:

- erbjuder god tillgänglighet för alla trafikanter
- är en trafiksäker vägsträcka
- bidrar till hälsa och god miljö

Åtgärderna jämförs med utgångspunkt från fyrstegsmodellens principer och måluppfyllelsen bedöms enligt skalan: ingen – begränsad – god.

### 7.1 Steg 1, påverkan på transportbehov och val av transportsätt

#### Ökad andel resor med kollektivtrafik

De åtgärder som kan bli aktuella för att få människor att utnyttja kollektivtrafiken mer har dubbla positiva effekter. Dels underlättas arbetspendlingen vilket gynnar en positiv regional utveckling, dels förbättrar åtgärderna tillgänglighet och säkerhet inte bara för bussresenärer utan även för andra oskyddade trafikanter. Konsekvenserna i form av att trafikbelastningen minskar bedöms ha liten inverkan på tillgänglighet och säkerhet för biltrafiken.

*Måluppfyllelse: god*

#### Ökad andel godstransporter på järnväg

Inom ramen för arbetet med denna förstudie har inga konkreta åtgärder identifierats för att uppnå en ökad andel godstransporter på järnväg.

#### Uppmuntra distansarbete

Inom ramen för arbetet med denna förstudie har inga konkreta åtgärder identifierats för att uppmuntra ett ökat distansarbete.

### 7.2 Steg 2, effektivare utnyttjande av befintligt vägnätet

#### Översyn av hastighetsgränser

En översyn av hastighetsgränsen på väg 61 leder troligen till sänkt tillåten hastighet. Detta förbättrar säkerheten men leder till sämre tillgänglighet.

*Måluppfyllelse: begränsad*

### **Automatisk hastighetsövervakning**

Denna åtgärd är redan införd på stora delar av sträckan. Att komplettera med kameror längs hela sträckan bedöms ge mycket begränsad effekt.

### **Uppmuntra samåkning**

Ökad samåkning minskar det totala trafikflödet och därigenom de problem som orsakas av den nuvarande vägens brister. Åtgärder som underlättar samåkning kan på så sätt i någon mån förbättra tillgänglighet och säkerhet. Att det totala trafikarbetet minskar bidrar till en god miljö.

*Måluppfyllelse: god*

## **7.3 Steg 3, begränsade ombyggnads- eller förbättringsåtgärder**

Åtgärderna är en del av tänkbara fysiska åtgärder för att få ett större utnyttjande av kollektivtrafiken, se bedömning ovan. Förbättrade busshållplatser bedöms särskilt leda till bättre säkerhet och tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer, men påverkar inte övriga trafikanter.

*Måluppfyllelse: god*

### **Riktade åtgärder för oskyddade trafikanter**

Aktuella åtgärder innebär framförallt att erbjuda gående och cyklister ett separat vägnät, med god säkerhet. Detta ger en förbättring av tillgänglighet och säkerhet för trafikanter som i dagens vägnät upplever stora brister och kan även ge positiva hälsoeffekter om fler väljer att gå eller cykla. Vissa av åtgärderna är en del av tänkbara fysiska åtgärder för att få ett större utnyttjande av kollektivtrafiken.

*Måluppfyllelse: god*

### **Sidoområdesåtgärder**

Åtgärderna förbättrar trafiksäkerheten. Påverkar dock inte tillgängligheten.

*Måluppfyllelse: begränsad*

### **Mindre ombyggnader av korsningar**

Åtgärder förbättrar situationen vid den enskilda korsningen både när det gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet.

*Måluppfyllelse: god lokalt*

### **Åtgärder mot bullerstörningar**

Åtgärder för att begränsa bullerstörningar vid utsatta bostäder påverkar de boendes hälsa positivt.

*Måluppfyllelse: begränsad*

## 7.4 Steg 4, omfattande ombyggnader eller nyinvesteringar

### Ombyggnad till mötesfri landsväg, med räcke

Denna åtgärd har god effekt på trafiksäkerheten och är normalt positiv för framkomlighet och tillgänglighet för biltrafik på huvudvägen. Däremot kan vägens barriäreffekter för oskyddade trafikanter och jord/skogsbruk öka. Åtgärden kan också medföra intrång i värdefulla miljöer i direkt anslutning till nuvarande väg, men för sträckan Granninge-Speke bedöms möjligheterna att undvika sådana intrång preliminärt vara goda.

*Måluppfyllelse: god*

### Ny sträckning på hela eller delar av sträckan

Utbyggnad i ny sträckning bedöms inte vara en realistisk åtgärd mot identifierade problem på sträckan Granninge-Speke.

## 7.5 Sammanvägning

I tabell 7.5:1 visas en sammanställning av måluppfyllelsen för olika åtgärder. Här framgår att projektmålen att skapa tillgänglighet för alla och en trafiksäker vägsträcka särskilt gynnas av en ombyggnad till mötesfri väg med mitträcke i kombination med särskilda åtgärder för busshållplatser och oskyddade trafikanter.

Att bidra till hälsa och god miljö är mycket en fråga om hur man på ett bra sätt kan ta hänsyn när åtgärder för att nå andra mål ska genomföras. Tydliga positiva effekter uppkommer av åtgärder direkt riktade mot problem t ex bullerskydd. Däremot kan åtgärder som innebär en utökning av vägområdet medföra skada för omgivande miljövärden. Detta kan ofta undvikas men i förstudieskedet är det svårt att bedöma både skaderisken och möjligheterna att undvika skada.

Åtgärdssteg enligt fyrstegsprincipen	Åtgärd	God tillgänglighet för alla trafikanter	Trafiksäker vägsträcka	Bidrar till hälsa och god miljö	Samlad måluppfyllelse
1	Ökad andel resor med kollektivtrafik	+	0	+	God
2	Översyn av hastighetsgränser	-	+	0	Begränsad
	Uppmuntra samåkning	0	+	+	God
3	Förbättrade busshållplatser	+	+	0	God
	Riktade åtgärder för oskyddade trafikanter	+	+	0	God
	Ombyggnad till enklare mötesfri väg, utan mitträcke	+	+	0	God på kort sikt
	Sidoområdesåtgärder	0	+	0	Begränsad
	Mindre ombyggnader av korsningar	+	+	0	God
	Åtgärder mot bullerstörningar	0	0	+	Begränsad
4	Ombyggnad till mötesfri landsväg, med mitträcke	+	+	0	God

#### 7.5:1 Sammanställning av alternativa åtgärders måluppfyllelse

## 8 Samråd

### 8.1 Genomförande

Tidigt samråd för förstudien har genomförts med länsstyrelsen 2010-10-21. Representant från Arvika kommun har under förstudiearbetet varit i löpande kontakt med Trafikverket och deltagit i möten.

Med samrådshandlingen daterad 2010-12-15 som underlag genomfördes samråd med Arvika kommun, allmänheten och berörda organisationer under januari 2011.

Samrådshandlingen fanns tillgänglig för allmänheten på Trafikverkets hemsida, [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se) och på Trafikverkets kontor i Karlstad.

Med hjälp av tidningsannons kallades berörda och intresserade till ett samrådsmöte. På mötet deltog 6 män och 2 kvinnor

På mötet framfördes bland annat följande frågor och synpunkter:

Vilka åtgärder har man tänkt genomföra i korsningarna utmed sträckan? Hur kommer breddning och mitträcken lösas på olika platser längs sträckan?

Man frågar också efter bulleråtgärder då det upplevs som att trafiken har ökat dramatiskt de senaste åren.

Gång- och cykelbana utmed väg 61 efterfrågades också av allmänheten.

*Trafikverket förklarade på mötet att eftersom mitträcke ska byggas utmed sträckan kommer breddningar krävas och troligtvis krävs att vissa fastighetsanslutningar till väg 61 försvinna då man vill undvika trafikfarliga plankorsningar. Det kommer hållas markägarsammanträde där markägare som kan komma att påverkas av vägbygget blir inbjudna. Vilka möjliga lösningar som är lämpligast på olika platser utreds i samråd med fastighetsägare och andra berörda i nästa utredningsskede, arbetsplan. Man förklarade också att Trafikverket utför bullerskyddsåtgärder på fastigheter där bullernivåerna kommer över en viss nivå. I arbetsplaneskedet utreds vilka bullernivåer berörda fastigheter har och det bestäms vilken typ av åtgärd som kan bli aktuella.*

### 8.2 Inkomna synpunkter

Samrådssynpunkter eller yttranden lämnades av Arvika kommun, Länsstyrelsen i Värmlands län, Arvika IS cykel samt Joakim och Anna Karin Jansson.

Nedan redovisas lämnade synpunkter i sammandrag och Trafikverkets kommentarer till dessa. Som bilaga till förstudien återfinns yttrandena i sin helhet.

#### **Arvika kommun**

Yttranden från Arvika kommun berör korsningsproblematik, hastighetsbegränsningen på väg 61 och sidoområdesåtgärder.



1. Arvika kommun vill lyfta fram att Östra Högvalta har pekats ut som ett utredningsområde för bostäder i gällande översiktsplan vilket kan påverka belastningen på korsningen mellan Rv 61 och Gärdet (Högvaltakorset). Kommunen vill även lyfta fram behovet av en översyn av korsningen Rv 61 och Mossebergsvägen samt Rv 61 och ett eventuellt nytt handels- och verksamhetsområde norr om Graningerondellen (enligt befintlig detaljplan).
2. Kommunens ställningstagande är att hastighetsbegränsningen på sträckan skall vara 90 eller 100 km/tim beroende på delsträckornas utformning.
3. I syfte att skapa ökad trafiksäkerhet bedöms av Arvika kommun att sidoområde-såtgärder genom t ex viltstängsel och andra åtgärder krävs.

*Trafikverket Region Väst kommer att ta med sig de lämnade synpunkterna i det fortsatta arbetet med arbetsplanen där utformning och ombyggnation av korsningar kommer att studeras närmare.*

### **Länsstyrelsen i Värmlands län**

Länsstyrelsen ser den planerade ombyggnaden av väg 61 som positiv och lämnar i sitt yttrande förslag på punkter som bör belysas ytterligare i arbetet:

1. Vid infarten till Mosseberg finns en rekommenderad parkeringsplats för transport av farligt gods. Bör uppmärksammas i förstudien.
2. Planerad vägombyggnad berör diken och markavvattningsföretag. Vid omläggning av trummor bör dessa dimensioneras efter nya normer som tagits fram för att klara 50- och 100- årsregn.
3. Berörs biotoper som skyddas av det generella biotopskyddet i den omkringliggande åkermarken bör detta behandlas i förstudien.
4. Vad gäller utpekade kulturmiljöer bör ”Fornlämningar” och ”Fornlämningsområde” ändras till ”Forn- / kulturlämningar punktobjekt” samt ”Forn- / kulturlämning ytoobjekt”.
5. I kommande MKB bör naturvårdsintressen med avseende på vilt särskilt belysas.

*Trafikverket Region Väst har tagit till sig de lämnade synpunkterna och kompletterat förstudien samt tagit med sig synpunkter till det fortsatta arbetet i arbetsplanen.*

### **Arvika IS cykel**

Av de lämnade synpunkterna framgår att idrottsföreningen Arvika IS är för en trafiksäker miljö och därmed en ombyggnad men att man måste ta hänsyn och skapa alternativ för alla trafikanter, inte bara bilisterna. Arvika IS vill att följande sträckor, som klubbens medlemmar cyklar på, ska belysas ur ett perspektiv för de oskyddade trafikanterna:

1. Gate-Graninge: Ringleden runt Gate används ofta vid förflyttning mellan de olika vägsystemen ut från staden.

## Förstudie Graninge-Speke

2. Graninge-Struperud: vägsträckan används inte så ofta då alternativ finns, men i Högvalta måste vägen korsas. En viadukt skulle lösa problemet.
3. Struperud-Ö Speke: sträckan används flitigt för att nå vägen till Gunnarskogen. Inga alternativa vägar finns.
4. Ö Speke-V Speke: sträckan används flitigt för att nå vägen till Ottebol/Jössefors. Inga alternativa vägar finns.

*Trafikverket Region Väst kommer att ta med sig de lämnade synpunkterna i det fortsatta arbetet med arbetsplanen vilken kommer fokusera på principiella åtgärder för gång- och cykeltrafik.*

### **Joakim och Anna Karin Jansson, Mellbyn Struperud i Arvika kommun**

Som boende i Mellbyn Struperud i Arvika kommun vill Joakim och Anna Karin Jansson påpeka följande problem som uppstår om Rv 61 förses med vajerräcke. De äger två jordbruksfastigheter (Högvalta 1:255 och Högvalta 1:101) med åkermark och skog som nås via Rv 61. Med vajerräcke som inte går att passera mister markägarna möjligheten att ta sig mellan sina fastigheter. Markägarna motsäger sig inte ombyggnaden av Rv 61 till en säkrare väg men önskar att möjligheten att ta sig mellan sina fastigheter inte försvinner.

*Trafikverket Region Väst noterar synpunkterna och kommer att i det fortsatta arbetet fokusera på utformning och åtgärder.*

### **Mellbyn-Speked Vägsamfällighetsförening**

Mellbyn-Speked Vägsamfällighetsförening har följande synpunkter gällande ombyggnationen av Rv 61:

1. Vägsamfällighetsföreningen hänvisar till en liten skogsväg som förenar Högvalta och Speked som en lämplig gång- och cykelväg in till Arvika centrum. Problemet är under vår/höst då det är blött och lerigt på denna sträcka. Genom att dika och grusa upp denna sträcka samt anlägga gång- och cykeltunnel skulle en fungerande gång- och cykelbana fås ända in till Arvika centrum.
2. Vid ”Gunnarskogskorset” behövs en säker lösning som gör det möjligt att ta sig in och ut på Mellbyn-Speked Samfällighets väg.
3. Vägsamfällighetsföreningen vill behålla hastighetskamerorna utmed vägen då de har gynnat hastighetsbegränsningarna.

*Trafikverket Region Väst noterar synpunkterna och kommer att i det fortsatta arbetet fokusera på utformning och åtgärder.*

## 9 Fortsatt arbete

### 9.1 Trafikverkets ställningstagande

Trafikverket Region Väst avser att gå vidare med arbetet att ta fram förslag till ombyggnad av väg 61 till mötesfri landsväg. Ombyggnadsförslagen kommer att innehålla olika typer av åtgärder beroende på de olika förutsättningarna på olika delsträckor. För de olika delsträckorna föreslås följande principer för det fortsatta arbetet:

Graninge-Högvalta; På sträckan införs mötesseparering med 1+1 körfält. Vägen breddas något till 9,5 meter.

Högvalta-Östra Speke; Vägen breddas och mötessepareras. En sektion med 2+1 körfält på 12,75 meter bred väg föreslås.

Östra Speke-Västra Speke; På sträckan införs mötesseparering med 1+1 körfält. Vägen breddas något till 9,5 meter.

Föreslagen indelning av körfält framgår av figur 9.1:1.



9.1:1 Förslag på körfältsindelning från Handlingsplanen

## 9.2 Fortsatt planering

### Nästa planeringssteg

I förstudiearbetet har inte identifierats något behov av alternativstudier för olika vägsträckningar. Den trafiktekniska utformningen av föreslagen mötesfri landsväg bedöms kunna beslutas med utgångspunkt från den handlingsplan som tagits fram tidigare. Planerings- och projekteringsarbetet kan därför gå vidare med arbetsplan för de åtgärder som inte inryms inom nuvarande vägområde.

### Samspel med annan planering

Föreslagna ombyggnader bedöms inte medföra förändringar som innebär konflikt med gällande detaljplaner.

### Kompletterande tillstånd

Inga kompletterande tillstånd enligt annan lagstiftning bedöms vara nödvändig.

## 9.3 Fortsatt miljöarbete

Den arbetsplan som föreslås tas fram kommer att innehålla en miljökonsekvensbeskrivning.

Miljökonsekvensbeskrivningen skall bland annat belysa naturvårdsintressen med avseende på vilt. Konsekvenser för biotoper med generellt biotopskydd i omkringliggande åkermark är ett annat exempel på en viktig fråga att belysa i miljökonsekvensbeskrivningen.



## Källförteckning

- Allmänna intresseområden, större inventeringar mm  
*Länsstyrelsernas gemensamma GIS-bas, [www.gis.lst.se](http://www.gis.lst.se)*
- Allmänna kartor  
*Lantmäteriverket, [www.lantmateriet.se](http://www.lantmateriet.se)*
- Arvika kommuns översiktsplan och en del övrigt planeringsunderlag  
*[www.arvika.se](http://www.arvika.se)*
- Fornlämningar  
*Riksantikvarieämbetet, [www.raa.se](http://www.raa.se)*
- Handlingsplan, riksväg 61 Fagerås – Riksgränsen, juni 2008 samt revidering november 2010  
*Trafikverket*
- Hotade arter  
*Artdatabanken, [www.artdata.slu.se](http://www.artdata.slu.se)*
- Jord och berg  
*SGU karttjänster via: [www.sgu.se](http://www.sgu.se)*
- Kulturmiljöer  
*Värmland/Ämmen/Kulturmiljö/Kulturmiljöprogrammet [www.lansstyrelsen.se](http://www.lansstyrelsen.se)*
- Kulturmiljöutredning väg 61, sträckan Fagerås- Riksgränsen, internrapport 1998:15  
*Värmlands Museum, Arkeologiska uppdragsverksamheten och kulturmiljövårdsenheten.*
- Länsplan för regional transportinfrastruktur i Värmland 2010-2021  
*Region Värmland, [www.region-varmland.se](http://www.region-varmland.se)*
- Naturvärden i skogar  
*Skogsstyrelsen/fakta om skog/skogens pärlor, [www.skogsstyrelsen.se](http://www.skogsstyrelsen.se)*
- VISS- vatteninformationssystem för Sverige  
*[Lansstyrelsen.se/vattenmyndigheten/Gis+och+kartor](http://Lansstyrelsen.se/vattenmyndigheten/Gis+och+kartor)  
[www.lansstyrelsen.se/vattenmyndigheten](http://www.lansstyrelsen.se/vattenmyndigheten)*
- Tidigare utredningar längs väg 61. Sträckorna Klätten-Dalen samt Dalen-Åmotfors. Arbetsplan, MKB:er från 2005.  
*Trafikverket*
- Trafikflöden  
*[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)*
- Trafikolyckor  
*Transportstyrelsens informationssystem för vägtrafikens skador och olyckor STRADA (Swedish TRAffic Accident Data Acquisition)*
- Uppgifter om broar mm  
*BaTMan, databas hos Trafikverket*
- Uppgifter om busstrafik  
*[www.varmlandstrafik.se](http://www.varmlandstrafik.se)*
- Uppgifter om elledningar  
*Arvika Elnät*
- Uppgifter om jordbruksmark m.m  
*Jordbruksverket, SLU*
- Vattendrag, sjöar  
*VISS, [www.viss.lst.se](http://www.viss.lst.se)*
- Vägdata  
*Trafikverket, NVDB*



Datum: 2011-01-13

Tid: kl 18:30

Plats: Arvika

Närvarande:

Björn Jonsson	Trafikverket
Fredrik Carlson	Trafikverket
Kenth Henriksson	Trafikverket
Maria Young	Norconsult
Belma Gafurovic	Norconsult

Män: 6 st

Kvinnor 2 st

Distribution: sammanfattning arbetas in i förstudiens förslagshandling.

---

## 1 PRESENTATION

Björn Johnsson presenterar kort projektet och medverkande i förstudien. Maria redovisar förstudiens resultat.

## 2 FRÅGOR OCH DISKUSSION

Väg 61, sträckan Graninge - Speke hade allmänheten följande åsikter om:

- Vilka åtgärder har man tänkt åstadkomma i korsningarna utmed sträckan?  
Kenth förklarar att det är beroende på hur körfälten ska utformas (2+1 eller 1+1). Ett alternativ kan bli att vissa utfarter kan komma att utformas som accelerationsfält om 2+1 väg blir aktuell förbi utfarten. Eftersom mitträcke ska byggas utmed sträckan kommer troligtvis vissa fastighetsanslutningar till väg 61 försvinna då man vill undvika trafikfarliga plankorsningar.

Björn förklarar att det kommer hållas markägarsammanträde där markägare som kan komma att påverkas av vägbygget blir inbjudna. Vilka möjliga lösningar som är lämpligast utreds i samråd med fastighetsägare och andra berörda i nästa utredningsskede, arbetsplan.

- Sträckan mellan Ö Speke och V Speke undrar man hur mycket den kommer att breddas med tanke på bergskärningen på slätten? Man undrar om det kommer bli aktuellt med sprängning? Kenth förklarar att en vanlig åtgärd brukar vara att sätta upp sidoräcken.
- En fastighetsägare har sitt uthus nästan vid diket mot väg 61 och undrar om den aktuella sträckan förbi hans fastighet kommer att breddas och om den kommer påverka hans uthus. Alla markägare som kan komma att påverkas av ombyggnationen av väg 61 kommer att kallas till ett markägarsammanträde.
- Man frågar efter bulleråtgärder då det upplevs som att trafiken har ökat dramatiskt de senaste åren.

Trafikverket utför bullerskyddsåtgärder på fastigheter där bullernivåerna kommer över en viss nivå. Åtgärder som kan bli aktuella är fönsteråtgärder för att skydda inomhusmiljön eller utomhusåtgärder i form av bullerplank alternativt skyddad uteplats. Det som styr valet av åtgärd är att åtgärden skall vara tekniskt möjlig och ekonomiskt rimlig. I arbetsplaneskedet utreds vilka bullernivåer berörda fastigheter har och det bestäms vilken typ av åtgärd som skall utföras.

- Gång- och cykelbana utmed väg 61 efterfrågas av allmänheten. Intresse finns att ta cykeln istället för bilen vid kortare resor, om en säker resväg skapas för gc-trafiken. Det framkommer också att sträckan används i stor utsträckning av cykelklubben som tränar i området runt Arvika. En skrivelse från cykelklubben kommer att skickas till trafikverket där det framgår vilka vägar cykelklubben använder.

Trafikverket svarar att det är lämpligt att utreda möjligheten att hitta bra parallella cykelstråk på parallella mindre vägar och eventuella nya kopplingar tillsammans med allmänheten och kommunen. Detta gäller även för väg 61 öster om Arvika.

- Viltstängsel efterfrågas utmed hela sträckan. Allmänheten upplever att det har skett många viltolyckor på sträckan. Framförallt upplevs det som att många viltolyckor sker vid Speke.

Vid protokollet

Belma Gafurovic



Trafikverket Region väst

## Remissyttrande – Samrådsremiss förstudie, väg 61 delen Graninge – Speke

### Yttrande

#### *Generellt*

Arvika kommun anser att det finns ett behov av att i det fortsatta arbetet särskilt utreda korsningsproblematiken mellan Falleberget – Högvalta i nära samverkan mellan Trafikverket och kommunen.

#### *Graninge – Speke*

Trafikverket har i samrådsremissen berört kommunal planering. Arvika kommun vill också lyfta fram att Östra Högvalta har pekats ut som ett utredningsområde för bostäder i gällande översiktsplan vilket kan påverka belastningen på korsningen mellan Rv 61 och Gärdet (Högvaltakorset). Arvika kommun bedömer att erforderlig hänsyn i övrigt har tagits till av kommunen utpekade utredningsområden i översiktsplanen.

Arvika kommun vill särskilt lyfta fram behovet av en översyn av korsningen väg 61 och Mossebergsvägen samt väg 61 och ett eventuellt nytt handels- och verksamhetsområde norr om Graningerondellen (enligt befintlig detaljplan) i den fortsatta planeringen, och föreslår att det i samband med fortsatt planering och ombyggnation även tas med i den efterkommande arbetsplanen. Även behovet av en ordentlig översyn av "Högvaltakorset" – inte minst mot bakgrund av en eventuell utveckling av Östra Högvalta för ytterligare bostadsbebyggelse – bör tas i noga beaktande av Trafikverket då denna korsning upplevs som farlig med begränsad sikt och relativt hög trafikbelastning.

Det är Arvika kommuns uttryckliga ställningstagande, som genomgående har uttryckts i arbetet med Länsplanen och Handlingsplanen att hastighetsbegränsningen på sträckan ska vara 90 eller 100 km/h beroende på delsträckornas utformning. Arvika kommun bedömer också att sidoområdesåtgärder genom till exempel viltstängsel och andra åtgärder krävs, i syfte att skapa ökad trafiksäkerhet.

Arvika kommun har i övrigt ingen erinran mot förstudien.

**ARVIKA KOMMUN**



Claes Pettersson

Kommunstyrelsens ordförande



Länsstyrelsen  
Värmland

Samhällsbyggnad  
Carina Gottfridsson  
054-19 72 21

## YTTRANDE

Datum  
2011-01-31

Sida  
1(2)  
Dnr  
343-5897-2010

Trafikverket Region Väst

405 33 Göteborg

<b>TRAFIKVERKET GÖTEBORG</b>	
Inkom 2011 -02- 03	
Ärendnr. TRV 2010/100529-A	

80-102494

## Förstudie – samrådshandling, väg 61 delen Grånige – Speke, Arvika kommun

Projektnummer 102 494

### Ärendet

Trafikverket har översänt rubricerad förstudie, samrådshandling daterad 2010-12-15, till Länsstyrelsen för yttrande enligt 14 a § väglagen och 6 kap 4 § miljöbalken (MB).

### Förstudiens syfte

Syftet med förstudien är att undersöka möjligheten att utifrån målsättningen i "Handlingsplan Riksväg 61 Fagerås – Riksgränsen" åstadkomma en mötesfri landsväg med 2+1 körfält och mitträcke för att på så sätt öka trafiksäkerheten.

### Planerade åtgärder

Tänkbara åtgärder redovisas enligt fyrstegsprincipen såsom en översyn av busshållplatser för att öka kollektivtrafikanvändningen (steg 1), sidoområdesåtgärder, riktade insatser för gång- och cykeltrafik, mindre ombyggnader av korsningar och åtgärder mot bullerstörningar (steg 3) samt ombyggnad i befintlig sträckning till mötesfri landsväg med räcke (steg 4).

### Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen välkomnar en utbyggnad till trafiksäker 2+1-väg med mitträcke. Det är en ambitionshöjning jämfört med tidigare handlingsplan. Tänkbara åtgärder i befintlig väglinje är mycket översiktligt redovisade men torde inte bli alltför omfattande på grund av nuvarande vägs standard. Länsstyrelsen förutsätter att den fortsatta planeringen kan ske på sådant sätt att höga natur- och kulturvärden inte skadas påtagligt.

I Förstudien bör uppmärksammas att vid infarten till Mosseberg finns en rekommenderad parkeringsplats för transporter av farligt gods.

Länsstyrelsen kan också konstatera att planerad vägombyggnad berör diken och markavvattningsföretag. Vid omläggning av trummor bör dessa



Datum  
2011-01-31

dimensioneras efter nya normer som tagit fram för att klara 50- och 100-årsregn.

Berörs biotoper som skyddas av det generella biotopskyddet i den omkringliggande åkermarken bör detta behandlas i Förstudien.

Vad gäller utpekade kulturmiljöer så betecknas samtliga punktobjekt på kartorna som "Fornlämningar" och ytområde som "Fornlämningsområde". Detta bör ändras till "Forn-/kulturlämning punktobjekt" samt "Forn-/kulturlämning ytområde" eller motsvarande.

En kulturmiljöutredning utfördes av Värmlands museum 1998 på uppdrag av Vägverket Region Väst (Kulturmiljöutredning väg 61, sträckan Fagerås – Riksgränsen, rapport 1998:15). I utredningen pekas tänkbara boplatslägen ut, dvs. platser där det idag inte finns någon känd fornlämning, men där man utifrån terrängförhållanden och/ eller den allmänna fornlämningsbilden kan förvänta sig finna rester av boplatser i marken. Inom sådana områden kan Länsstyrelsen, i samband med vägbreddning eller andra åtgärder som innebär markarbeten, besluta att en särskild arkeologisk utredning ska utföras. Syftet med en sådan utredning är att klargöra om det finns fasta fornlämningar i det utpekade området eller inte.

I kommande MKB bör naturvårdsintressen med avseende på vilt särskilt belysas.

### Övriga upplysningar

Ett fornlämningsområde är det skyddsområde som omger respektive fornlämning. Länsstyrelsen avgör fornlämningsområdets omfattning med hänsyn till ett arbetsföretags art och påverkan på fornlämningen. Fornlämningsområdet kan därmed variera från fall till fall. Observera att alla lämningar som registreras i FMIS inte utgörs av fornlämningar varför status på de lämningar som finns längs aktuell vägsträcka varierar mellan "fornlämning" resp. "kulturlämning". Ur planeringsperspektiv innebär skillnaden att en fornlämning skyddas enligt Kulturminneslagen och tillstånd krävs för att påverka fornlämningsområdet.

Beslut i detta ärende har fattats av kommunikationsdirektör Roland Skogberg efter föredragning av Carina Gottfridsson, samordnare infrastruktur.



Roland Skogberg



Carina Gottfridsson



**Arvika IS**  
Cykel

## Angående planerad ombyggnad av väg 61

Hej Björn,

Arvika IS är en ideell idrottsförening med verksamhet inom längdskidåkning och numer även cykel och har närmare 400 medlemmar totalt. Förr i tiden var också bl.a fotboll, skridskor och backhoppning mm stora sporter där AIS varit aktiv. Föreningen grundades 1907 och har till syfte att höja intresset för ett friskt och sunt idrottsliv samt verka för ett gott kamratskap.

Cykelsektionen nybildades 2006 efter flera tidigare försök. Vi skall vara en klubb för bredd- och motionscyklande men stöttar naturligtvis även elitsatsande cyklister. Den positiva trenden för sporten i Sverige har varit minst lika stor hos oss och vi är nu över 80 medlemmar i sektionen. Syftet är att cykelintresserade i trakten skulle ha ett forum att träffas i och att cykla tillsammans i stället för att kуска runt på vägarna en och en. Allt på motionsnivå.

Första åren har överträffat alla förväntningar. Vi har tagit fram en egen klubbdress, kört massor med motionslopp, haft gemensamma och regelbundna träningar samt deltagit i eller själva drivit ett antal olika arrangemang. Vi har två personer i Värmlands cykelförbunds styrelse och vi har licensierade åkare både i ungdoms-, senior- och i veteranklasserna. Vi satsar nu för kommande år med utökad verksamhet på alla fronter och för att åter göra vårt eget motionslopp "Glafsjorden runt" till en av de populärare motionsloppen i Sverige.

Vi är numer också medarrangör till en av Nordens största proffstävling på cykel. Festningsrittet blev en succé 2010 och vi ser fram med spänning fram mot nästa års stora västvärmländska cykel event.

### Att bygga mötesfri landsväg

är bra för olycksstatistiken men inte för cyklisterna. Generellt sett är vi naturligtvis för en trafiksäker miljö och därmed en ombyggnad men man måste då ta hänsyn och skapa alternativ för alla trafikanter. Inte bara för bilisterna utan även för oss som tränar cykel och alla de som använder cykeln som transportmedel.

Under våra träningspass, flera gånger i veckan under säsong, använder vi 61:an. Inte för att vi vill utan för att vi måste. Den har vissa tider intensiv och tung trafik samt är väldigt smal och på vissa sträckor finns idag inget alternativ. Vi åker ju ofta tillsammans i grupper upp till 15/20 stycken och har haft flera olyckstillbud i klubben genom åren på 61:an.

Kallviken – Furtan

enda alternativet är omvägen via Edane. Vägen korsas om man ska till Mangskog.

Furtan – Arvika Gate

gamla 61:an fungerar utmärkt men anslutningen till centrala Arvika från Gunnarskogskorset går på den nya vägen. Och från Edane måste nya vägen korsas.



Gate – Graninge	Ringleden runt staden används ofta för att förflytta sig mellan de olika vägsystemen ut från staden.
Graninge – Struperud	används inte så ofta då alternativ finns men i Högvalta måste vägen korsas. En viadukt skulle lösa problemet.
Struperud – Ö Speke Ö Speke – V Speke	flitigt använd för att nå vägen till Gunnarskog, inga alternativ finns flitigt använd för att nå vägen till Ottebol/Jössefors, inga alternativ finns.

### Ta tillfället i akt

och slå ett slag för friskvården och miljön. Stimulera till cykelåkning framför bil. Hur många studier som helst vittnar om samhällsvinsterna. Den senaste, mig veterligen, är Köpenhamnsrapporten. Helt otrolig vad den totalekonomiska förtjänsten blir. Rekommenderas varmt!

### Gör inte om misstaget

att bygga ett patetiskt lågbudgetalternativ i någon form. Jag syftar då på väg 172, sträckan Arvika - Jössefors som är livligt diskuterad och som vi skrattat åt många gånger.

Jag hoppas att våra synpunkter kan komma till nytta och ser fram mot fina och separerade cykelvägar varthelst den mötesfria landsvägen drar fram.

För  
**Arvika IS Cykel**



Per Jansson  
per.jansson.arvika@gmail.com  
0705-171375

Högvalta 2011-01-25

## **Synpunkter angående förslaget för ombyggnad av väg 61 mellan Graninge och Speked till mötesfri landsväg**

Vi bor i Högvalta och äger fastigheterna Högvalta 1:101 och Högvalta 1:255 i anslutning till väg 61. Vi vill påvisa följande problem som uppstår om vägen förses med vajerräcken.

Fastigheterna är jordbruksfastigheter med åkermark och skog som vi når via väg 61. I anslutning till Högvalta 1:255 finns idag en parkeringsficka som ger möjlighet för lastning och lossning av skördarutrustning och upplag för timmer. Som det ser ut idag har vi möjlighet att ta oss mellan fastigheterna via väg 61 utan att ta någon annans mark i anspråk. Till Högvalta 1:255 finns två skiften öst om Abbortjärn till vilka man tar sig via grusvägen upp mot Myren och Kärrsdalen.

**Med vajerräcken som inte går att passera mister vi möjligheten till detta.**

Vi motsäger oss inte ombyggnaden av väg 61 till en säkrare väg men önskar att möjligheten att ta oss mellan våra fastigheter inte försvinner.

Vänliga hälsningar

---

Joakim Jansson  
Högvalta 1:101

---

Anna Karin Jansson  
Högvalta 1:255

Mellbyn Struperud  
671 91 Arvika

Mob: 076-1155619

Tel: 0570-31100

Mob: 0730-522020

85 1020494

Arvika 2011-02-04

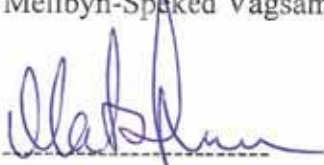
TRAFIKVERKET GÖTEBORG
Inkom 2011-02-08
Arendenr. TRV 2010/105525-A

Trafikverket  
405 33 Göteborg

Undertecknade har tagit del av den förstudierapport om ombyggnad av riksväg 61 Graninge-Speked, Arvika kommun, som ni har sammanställt. Vi vill med detta brev lämna följande förslag.

- I förstudien nämns behovet för oskyddade trafikanter att kunna röra sig längs riksväg 61. Det finns ett stort behov av detta och när vägen görs om kommer det att omöjliggöras att gå/cykla på 61: an. Vi bifogar en karta där en enkel lösning presenteras. Den blå och den röda sträckan är anlagd väg. Den sträckan markerad grönt är en liten skogsväg som förenar Högvalta och Speked. Problemet är att under vår/höst är det blött och lerigt på denna sträcka. Detta har medfört att boenden på båda sidor har hänvisats till 61: an. Genom att dika och grusa upp denna sträcka samt anlägga gång och cykeltunnel som visas på kartan finns en fungerande gång och cykelbana ända in till Arvika centrum. Det skulle få positiva konsekvenser dels genom att boenden kommer närmare varandra, det blir möjligt för vuxna och barn att ta sig in till Arvika centrum med cykel på ett säkert sätt. Miljön skulle också påverkas positivt då biltransporter skulle minskas.
- Vid "Gunnarskogs korset" måste det till en säker lösning som gör det möjligt att ta sig in och ut på Mellbyn-Speked Samfällighets väg.
- Vi vill också behålla hastighetskamerorna utmed vägen. Innan dessa sattes upp var medelhastigheten alldeles för hög. Bilister respekterade inte vare sig 70/90 km/h. Kamerorna har varit positivt för trafiken och de boende. Vi anser att de ska finnas kvar även efter de förbättringar som planeras.
- När nästa samrådsmöte sker förväntar vi oss en skriftlig inbjudan i god tid. Att annonsera i Arvika Nyheter är inte nog.

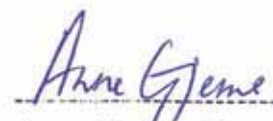
Med vänliga hälsningar  
Mellbyn-Speked Vägsamfällighetsförening, Arvika kommun.



Mats Larsson Ordförande



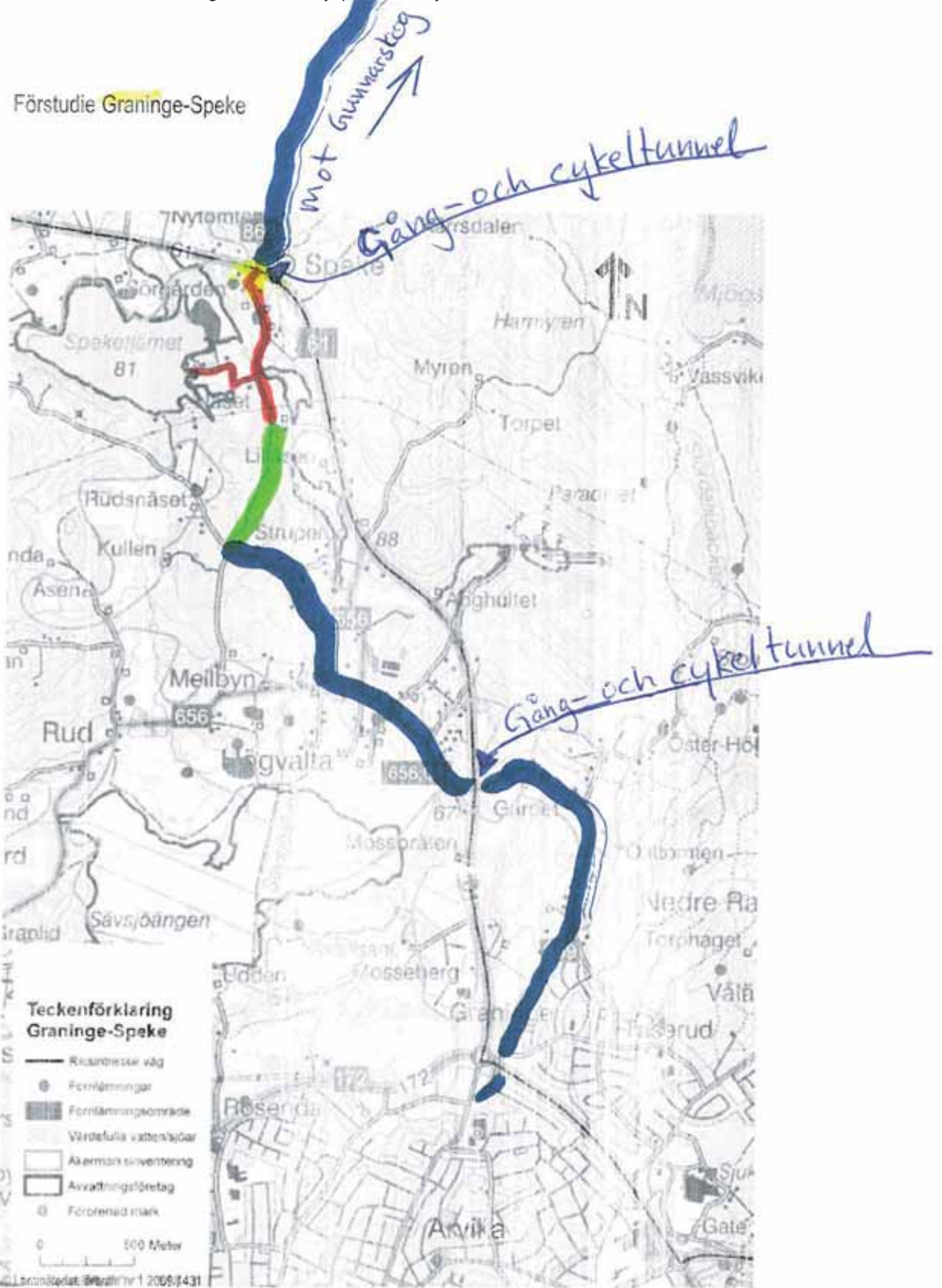
Bo Åsman Sekreterare




Anne Gjems Kassör




Förstudie Graninge-Speke



2.2:1 Riksintressen och andra skyddade och skyddsvärda områden

 = Används idag som skogsväg/promenadväg.

 = Mellbyn-Speked Vägsamfällighetsförening

20  = Tänkt cykelväg till Arvika centrum  
Redan anlagd väg.



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 1051, 651 15 Karlstad. Besöksadress: Malmtorgsgatan 4.  
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90.

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)