

Stråkstudie Väg 62 samt parallellstråk Lv240/rv 63

2012-02-02



Beställare: Trafikverket
Malmtorgsgatan 4
651 15 Karlstad
Tel 0771- 921 921

Projektledare: Yvonne Thorén

Konsult: Vectura
Lagergrens gata 4
652 26 Karlstad
Tel 0771-159 159

Camilla Dahlström
Charlotte Ljung
Gustav Silverin
Ola Rosenqvist
Lars Sassner

Uppdragsledare
Bitr. uppdragsledare
Utredare
GIS
Underkonsult Wikon

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning.....	4
1.1 Bakgrund och syfte.....	4
1.2 Avgränsning	4
1.3 Stråkstudiens övergripande strategier	5
1.4 Mål.....	7
1.5 Tidigare utredningar samt andra planer.....	9
2 Förutsättningar och transportefterfrågan.....	11
2.1 Befolkning och sysselsättning i stråket	11
2.2 Resor och transporter	14
2.3 Befintlig väg.....	24
3 Funktionsanalys	38
3.1 Pendlingsstråket.....	38
3.2 Näringsliv – godstransporter	39
3.3 Turiststråk.....	39
4 Bristanalys	40
4.1 Befolkningsutveckling	40
4.2 Tillgänglighet till arbetstillfällen och arbetskraft	40
4.3 Trafiksäkerhet	41
4.4 Vägstandard	41
4.5 Transportsystem	42
5 Etappindelning	43
5.1 Etapp 1 Karlstad – Ekshärad.....	43
5.2 Etapp 2 Ekshärad – Stöllet	44
5.3 Etapp 3 Stöllet – Sysseleback (Brattmon)	44
5.4 Etapp 4 Sysseleback (Brattmon) - riksgränsen	45
5.5 Väg 240 del Molkom – Uddeholm.....	45
6 Tänkbara åtgärder	47
6.1 Åtgärder – steg 1	47
6.2 Åtgärder – steg 2.....	47
6.3 Åtgärder – steg 3 och 4	48
6.4 Effekter.....	51
6.5 Kostnader	52
7 Workshop	55
8 Handlingsplan	56

Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Region Värmland har tillsammans med Trafikverket identifierat riksväg 62 som ett viktigt regionalt stråk för person- och godstrafik. Möjligheten att arbetspendla och transportera gods är en förutsättning för regionernas utveckling och regionförstoring. Regionförbundet har i sin länsplan beslutat att upprätta en stråkstudie för riksväg 62 och det parallella stråket lv 240. Studien ska klargöra möjliga åtgärder enligt fyrstegsprincipen och utgöra beslutsunderlag för val av, och prioritering av åtgärder.

Stråkstudierna ska vara trafikslagsövergripande och ingå i regionens utvecklingsarbete mot ett transportsystem som understödjer en hållbar regional tillväxt.

Det övergripande syfte med *Stråkstudie Väg 62 samt parallellstråk lv 240/rv 63* är att sammanställa transportbehovet för den aktuella vägsträckan med avseende på förekommande trafikslag och trafikantgrupper samt fastställa vägens funktion och målstandard. Utifrån denna målstandard ska sedan utredningen föreslå olika åtgärder dels för utförande under innevarande planperiod 2010-2021, dels som underlag för beslut inför framtida planer. Föreslagna åtgärder ska återspegla fyrstegsprincipens samtliga steg och därigenom samverka för att bidra till helheten.

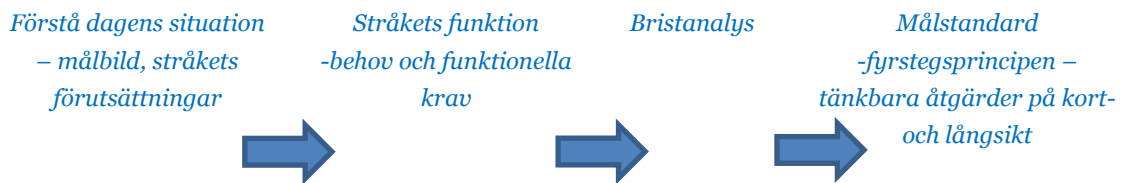
1.2 Avgränsning

Stråkstudien som omfattar riksväg 62 mellan Karlstad och Riksgränsen i norra Värmland har en trafikslagsövergripande ansats och kommer att inkludera kollektivtrafik samt cykeltrafik.

På sträckan mellan Munkfors och Ekshärad kommer vägens bärighet att utredas med hjälp av fallviktsmätningar och analys av materialet i vägkroppen och vägrenarna. Resultatet kan användas i kommande arbete med förslag på vägförbättrande åtgärder samt kostnadsberäkningar av dessa.

1.3 Stråkstudiens övergripande strategier

Stråkstudien bygger på ett antal steg – beskrivning av vägens målbild och förutsättningar, fastställning av vägens funktion och målstandard samt framtagande av åtgärdsförslag för att uppnå fastställd målstandard.

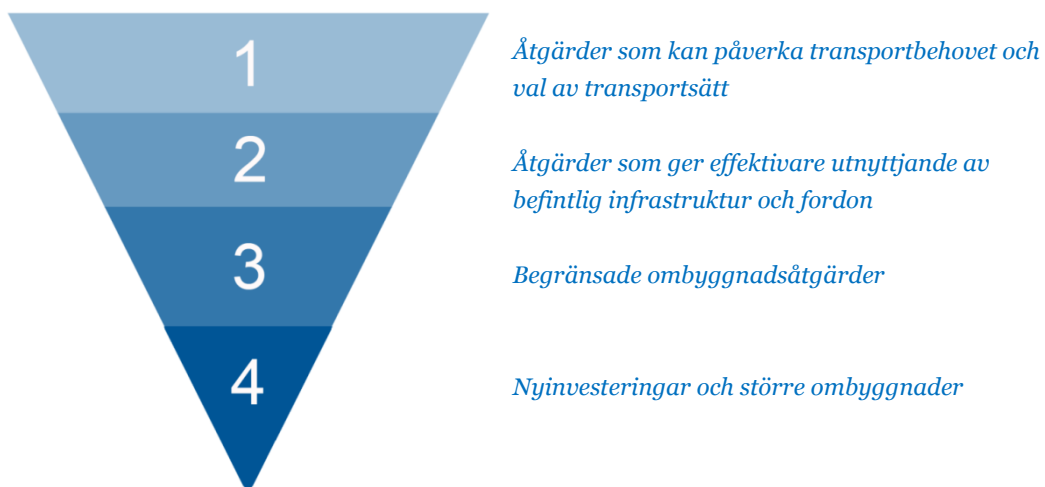


Figur 1 – Stråkstudiens övergripande strategi

Arbetet inleds med att sammanställa vägens förutsättningar i ett regionalt- och lokalt perspektiv. Utifrån denna beskrivning analyseras stråkets brister och problem med avseende på transportbehov, trafiksäkerhet och tillgänglighet. Problembeskrivningen ligger sedan till grund för arbetet med att fastställa stråkets funktion och målstandard. Därefter utförs en åtgärdsanalys enligt fyrstegsprincipen.

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är en arbetsmetodik som ingår i Trafikverkets strategi för att skapa ett långsiktigt hållbart samhälle och syftar till ökad kostnadseffektivitet och helhetssyn inom trafikplanering. Fyrstegsprincipen är ett allmänt förhållningssätt och tillämpas övergripande i åtgärdsanalyser för transportsystem. Principen bygger på en stegvis prövning av åtgärder mot målen för transportpolitiken och målen för det aktuella projektet. De olika stegen innebär att åtgärderna analyseras i ordning från att påverka behovet av transporter till att investera i större ombyggnader.



Figur 2 - Fyrstegsprincipens olika åtgärdsnivåer

Fyrstegsprincipen är trafikslagsövergripande och karaktäriseras av ett förutsättningslöst angreppssätt. För att säkerställa att alla tänkbara åtgärder formuleras förutsätter fyrstegsprincipen att samråd sker med företrädare från berörda intresseinriktningar. I föreliggande stråkstudie kommer samråd att ske med berörda aktörer kontinuerligt under arbetets gång samt genom en organiserad workshop.

Föreslagna åtgärder analyseras utifrån identifierade problem och brister för att sedan ställas mot de transportpolitiska målen. Varje åtgärd analyseras mot fyrstegsprincipens samtliga steg.

Trafikverkets riktlinjer för Målstandard^{1, 2}

Målstandard är en långsiktig målsättning för transportsystemet utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt grundad på de nationella transportpolitiska målen. Enligt Trafikverkets föreskrift, "Vägar och gators utformning" (VGU), ska målstandard väljas utifrån aspekterna – hastighetsanspråk, trafiktekniska krav, landskapets karaktär, trafiksäkerhet, omgivningens krav på god livsmiljö och anläggnings-, drift- och underhållskostnader.

Till varje målstandard finns det kopplat vägtyper med olika vägtekniskakrav. Krav som definierar vägtypens linjeföring, vägbredd, sidoområden, mittseparering och referenshastighet. I tabell 1 sammanställs hur valet av olika vägtyper görs med utgångspunkt från öppningsårets trafikflöden (ÅDT – dim) och Trafikverkets styrdokument VGU. Hastighetsstegen 70 km/h och 90 km/h ska fasas ut. Under en övergångsperiod kan dock 90 km/h accepteras utifrån tabellens kriterier.

Referenshastighet	ÅDT	Vägtyp
110 km/h	-	Motorväg
100 km/h	> 1 500	Mitträckesväg
	500 - 1 500	Räfflad mittlinje
	< 500	Mittlinje
90 km/h	> 4 000	Mitträcke med omkörningsfält
	2 000 - 4 000	Räfflad mittremsa med omkörningsfält
	< 2 000	Mittlinje
80 km/h	> 1 500	Räfflad mittlinje
	< 1 500	Mittlinje

Tabell 1

¹ VGU Information nr 10, dec 2007

² VGU – sektion landsbygd, kapitel vägtrum

Funktioner

Stråkets funktion beskriver hur transportsystemet fungerar och svarar mot fastställda mål och de behov som finns – stråkets syfte och anspråk. Funktioner beskrivs ur ett trafikslagsövergripande perspektiv med fyrstegsprincipen som utgångspunkt. Genom att fastställa funktioner skapas förutsättningen för en samhällseffektiv åtgärdsvalsanalys för att uppnå stråkets funktionella krav.

1.4 Mål

Målet med stråkstudien

Stråkstudie är ett led i att skapa en helhetsbild av det regionala transportsystemet i Värmland. Studien ska resultera i en prioritering av åtgärder utifrån en föreslagen målstandard för stråket Karlstads – riksgården vid Långflon.

Målbild för stråket Karlstad – riksgården vid Långflon

Som utgångspunkt för stråkets målbild är de nationella och regionala målen. Nedan beskrivs kortfattat de nationella- och regionala målen som berör transportpolitik och miljö.

Nationella mål för transportpolitik och miljö

Riksdagen beslutade i maj 2009 om övergripande mål för transportpolitiken - funktionsmål för tillgänglighet respektive hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet och bör fungera som utgångspunkt för staten inom transportområdet samt som stöd för regional och kommunal planering.

Funktionsmålet innefattar sju delmål, som alla avser att 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. För att uppfylla funktionsmålet gäller följande preciseringar:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet
- Kvalitén för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder

- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle
 - Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning
 - Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt kunna använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer
 - Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.
- Hänsynsmålet innefattar fem delmål, som gemensamt syftar till att transportsystemets utformning, funktion och användning skall anpassas till att ingen dödas eller allvarligt skadas samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås. Mer specifikt preciseras regeringens delmål enligt följande:
- För säkerhet inom vägtransportområdet; antalet omkomna halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet bör särskilt prioriteras
 - För säkerhet inom järnvägstransportområdet; antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet bör fortlöpande minska
 - För säkerhet inom sjötransportområdet; antalet omkomna inom yrkessjötrafiken och fritidsbåttrafiken bör fortlöpande minska samt att antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020
 - För säkerhet inom luftfartsområdet; antalet omkomna och allvarligt skadade bör minska fortlöpande
 - Miljö och hälsa; transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet. Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende. Transportsektorn bidrar samtidigt till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa.

Gemensamma regionala mål för transportsystemet

Utifrån de nationella målen har samtliga län/regioner antagit regionala utvecklingsstrategier. Värmlands läns mål för det regionala utvecklingen har fastställts i dokumentet – ”Värmland växer och känner inga gränser”. I vilken ”tillgänglighet” är ett fem insatsområden och beskrivs i strategierna - ”Värmland närmare världen”, ”Bygg ihop regionen” och ”Kommunikationer i samspel”.

Målbild för kollektivtrafiken

Värmlandstrafiken har som fastställt mål att från år 2007 års nivåer, öka kollektivtrafikens marknadsandelar år 2015 med 50 % och år 2020 med 100 %³. Värmlandstrafiken har även fastställt att från år 2015 ska stomlinjerna avgångar utökas så att alla har minst 18 dubbelturer på trafikdygn och nio dubbelturer under helger⁴.

Målbild cykel

Trafikverket har initierat ett arbete med att ta fram en regional cykelplan för Värmland.

1.5 Tidigare utredningar samt andra planer**Regional systemanalys – Värmland 2008-09-29**

Landets län/regioner har fått Regeringens uppdrag att ta fram regionala systemanalyser som förberedelse för infrastrukturplanering. Systemanalyserna redovisar transportsystemens funktion och brister utifrån fastställda mål och behov.

Enligt systemanalysen utgör riksväg 62 huvudväg framför parallellvägarna lv 240/riksväg 63 för stråket Ekshärad-Hagfors-Munkfors-Forshaga-Karlstad.

Länsplan för regional transportinfrastruktur för Värmlands län

I Värmland är Region Värmland ansvarig länsplaneupprättare. Länsplanen redovisar en transportslagsövergripande plan för prioriteringar av infrastrukturinvesteringar för perioden 2010-2021.

I ”Regional systemanalys – Värmland” är riksväg 62 ett uttalat regionalt stråk för trafik mellan Karlstad och norra Värmland. Stråket har stor betydelse för både arbetsresor och godstransporter främst virkestransporter. Då stråket saknar järnvägsförbindelse har riksväg 62 även en strategisk betydelse för stålindustrin i Hagfors och Munkfors.

Beskrivna objekt består av Deje-Älvkullen och Förbifart Höje. För delen Deje-Älvkullen finns en upprättad arbetsplan, dock ej fastslagen.

I länsplanen är 120 miljoner kronor avsatta för åtgärder på riksväg 62 samt 30 miljoner kronor från bärighetsplanen för samordnade ombyggnadsåtgärder. I planen har även 278 miljoner kronor avsatts för åtgärder i syfte att effektivisera

³ Trafikhuvudmännens mål för ökad marknadsandel och resande, Kartläggning våren 2010, Svenskkollektivtrafik

⁴ Presentationsmaterial, Planeringskonferens 1 september 2011, Värmlandstrafiken

det regionala vägnätet i Värmland och därigenom skapa förutsättningar för effektiva, säkra och miljövänliga transporter. Inom denna åtgärdsbudget har 108 miljoner kronor avsatts för satsningar på kollektivtrafik, 30 miljoner kronor på cykelåtgärder och 140 miljoner kronor på åtgärder för ökad trafiksäkerhet.

Väg 62 delen Deje – Älvkullen, Arbetsplan, beslutshandling maj 2009

Med beaktande av slutsatserna tidigare vägutredning beslutade väghållningsmyndigheten att projekteringen i arbetsplaneskedet inriktas på alternativ "Blå korridor" – ny väg väster om nuvarande väg, ny gång- och cykelväg mellan Skivtjärn och Deje samt ny planskild gång- och cykelpassage vid Skivtjärn.

Syftet med vägförslaget är att förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten, bärigheten samt boendemiljön i Hagen. I vägutredningen innan arbetsplanen studerades fyra åtgärdsalternativ i jämförelse med ett nollalternativ

2 Förutsättningar och transportefterfrågan

2.1 Befolkning och sysselsättning i stråket

Tätortsstruktur

Riksväg 62 följer till stora delar Klarälven, som har sitt inflöde i Sverige vid Långflon, för att sedan följa Klarälvdalen söderut och mynna ut i Väneren. Klarälvens tydliga meandrande karaktär präglar stråkets tätortstruktur genom norra Värmland. Där tätortstrukturen i huvudsak består av mindre ensamgårdar och ett pärlband av utsträckta samhällen. Älvens kraftiga krökar hänvisar bebyggelse och odlingsverksamhet till älvens banker och näs. Utmed stråkets södra delar ändrar tätortstrukturen karaktär till att bestå av större tätorter sammanlänkande av randbebyggelse.

Utmed väg 240 är tätortsstrukturen gles och består av några få samhällen och enskilda gårdar.

Befolkningsstruktur i stråket⁵.

Värmland är ett relativt glest befolkat län bestående av många småstadskommuner med en tydlig regionkärna – Karlstads kommun. Tabell 2 sammanställer stråkkommunernas befolkningsmängd, befolkningsutveckling och sysselsättningsgrad.

Kommun	Befolkningsmängd	Befolkningsutveckling (2000-2010)	Öppet arbetslösa år 2010
Karlstad	86 000	6,3 %	9,8 %
Forshaga	11 300	-2,9 %	11,6 %
Munkfors	3 800	-10,4 %	12,8 %
Hagfors	12 500	-12,7 %	11,3 %
Torsby	12 400	-10,6%	8,5 %

Tabell 2

Befolkningsutvecklingen inom länet varierar kraftigt vilket yttrar sig i en sned fördelning av befolkningsmängd och bebyggelsestruktur⁶. I Karlstad, som är den stråkkommun med störst befolkning, bor det runt 86 000 invånare. Därefter följer storleksmässigt i stråket Hagfors, Torsby och Forshaga kommun, med en befolkning på vardera ungefär 12 000 invånare. Munkfors kommun är minst med knappt 4 000 invånare⁷. Även befolkningstätheten varierar mellan

⁵ SCB

⁶ SCB

⁷ SCB

stråkkommunerna. Där Karlstad och Torsby kommun är stråkets tätaste respektive glesaste kommun.

Karlstads kommun är den enda av stråkkommunerna som har en positiv befolkningsutveckling. I de övriga kommunerna har befolkningstrenden varit negativ – i Hagfors har invånarantalet sjunkit under det senaste tio åren med knappt 12 procent, Munkfors med drygt 10 procent och Forshaga kommun med knappt tre procent (2000-2010). Även andelen unga människor varierar för de berörda kommunerna, där Karlstad kommun har högst andel på 15,8 procent av befolkningen inom åldersgruppen 20-29 (2009). Gemensamt för kommunerna längs sträckan är dock att antalet äldre personer i kommunerna växer. Med undantag av Karlstads kommun, överstiger andelen i åldersgruppen 75 och äldre, riksgenomsnittet (2009).

Fördelningen mellan män och kvinnor är i stort sett jämnt för kommuner längs sträckan. I Karlstad och Hagfors kommun skiljer sig dock fördelningen en aning genom att den kvinnliga andelen av befolkningen är något överrepresenterade i Karlstad och underrepresenterade i Hagfors⁸.

Näringsliv och sysselsättning

Tack vare Värmlands rikliga naturresurser har regionen en lång tradition av industriproduktion som domineras av skogs- och stålindustrin. Flera kommuner längs stråket har en högre andel sysselsatta inom tillverkningsindustrin än riksgenomsnittet. Längs stråket finns etablerad stålproduktion i Hagfors och Munkfors. I Karlstad har ett stort antal företag inom pappers- och förpackningsindustrin etablerats och bildat ett företagskluster ”Paper Province”.

I Munkfors och Hagfors kommun uppgår andelen sysselsatta inom tillverkningsindustrin till knappt 36 respektive 28 procent (riksgenomsnittet år 2009 var 19 procent)⁹. Näringslivsstrukturen i Karlstads kommun domineras inte i lika stor utsträckning av tillverkningsindustri utan har en betydligt högre andel sysselsatta inom den privata sektorn. Karlstad har även en viktig roll i regionen som utbildningscentrum och Karlstads universitet erbjuder ett stort antal utbildningsprogram och kurser inom flera olika områden.

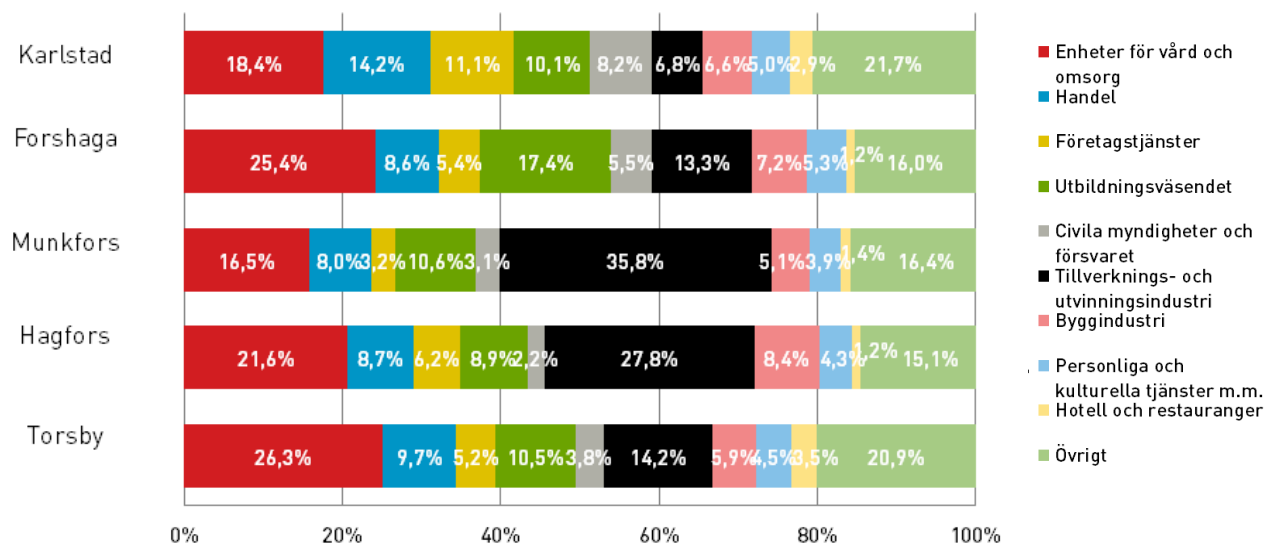
Utöver de traditionella näringsgrenarna är turistnäringen en växande och betydande näringsgren för Värmland. Under 2010 omsatte den värmländska rese- och turistindustrin knappt 5 miljarder kronor, varav mer än hälften av omsättningen, 2,6 miljarder, genererades av gränshandel¹⁰.

⁸ SCB

⁹ SCB

¹⁰ Resurs AB

Sysselsättningens procentuella fördelning mellan olika näringsgrenar för respektive kommun längs sträckan presenteras i figur 3.

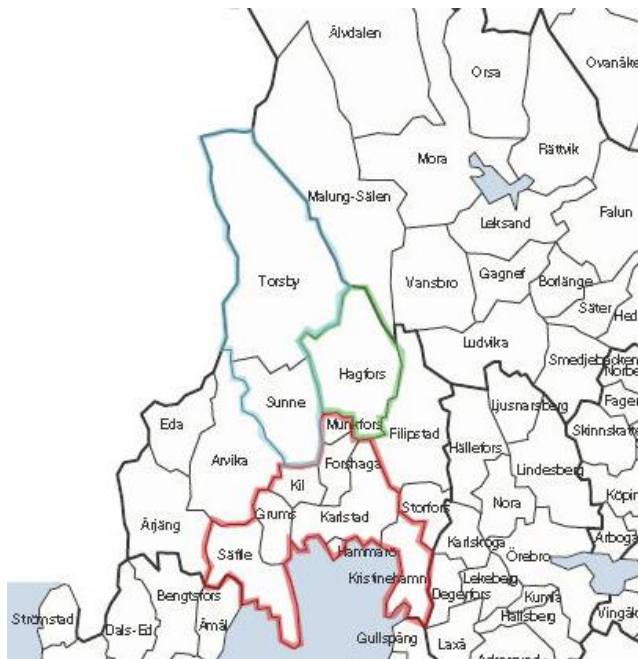


Figur 3– Sammanställning över antalet förvärvsarbetande efter näringsgren år 2009 för stråkkommunerna

Totalt har sysselsättningsgraden under den senaste tioårsperioden sjunkit för stråkkommunerna, med undantag av Karlstads kommun, där andel sysselsatta har ökat under motsvarande period. Andel öppet arbetslösa under 2010 var störst i Munkfors kommun på 12,8 procent strax följt av Forshaga och Hagfors kommun där den uppgår till 11,6 procent respektive 11,3 procent (2010)¹¹. I Karlstad och Torsby kommun uppgick andelen öppna arbetslösa under 2010 till 9,8 och 8,5 procent. Andelen öppet arbetslösa i riket som helhet uppgick i juni 2011 till 8,8 procent.

¹¹ Prognos våren 2011 - Arbetsmarknadsutsikter Örebro län 2012, Arbetsförmedlingen och Prognos våren 2011 - Arbetsmarknadsutsikter Värmland län 2012, Arbetsförmedlingen

Stråket sammanbinder tre lokala arbetsmarknader (LA-områden) – Karlstad, Forshaga och Torsby som framgår av karta 1.



Karta 1 – Stråket sammanbinder tre LA-områden

2.2 Resor och transporter

Transportsystemet

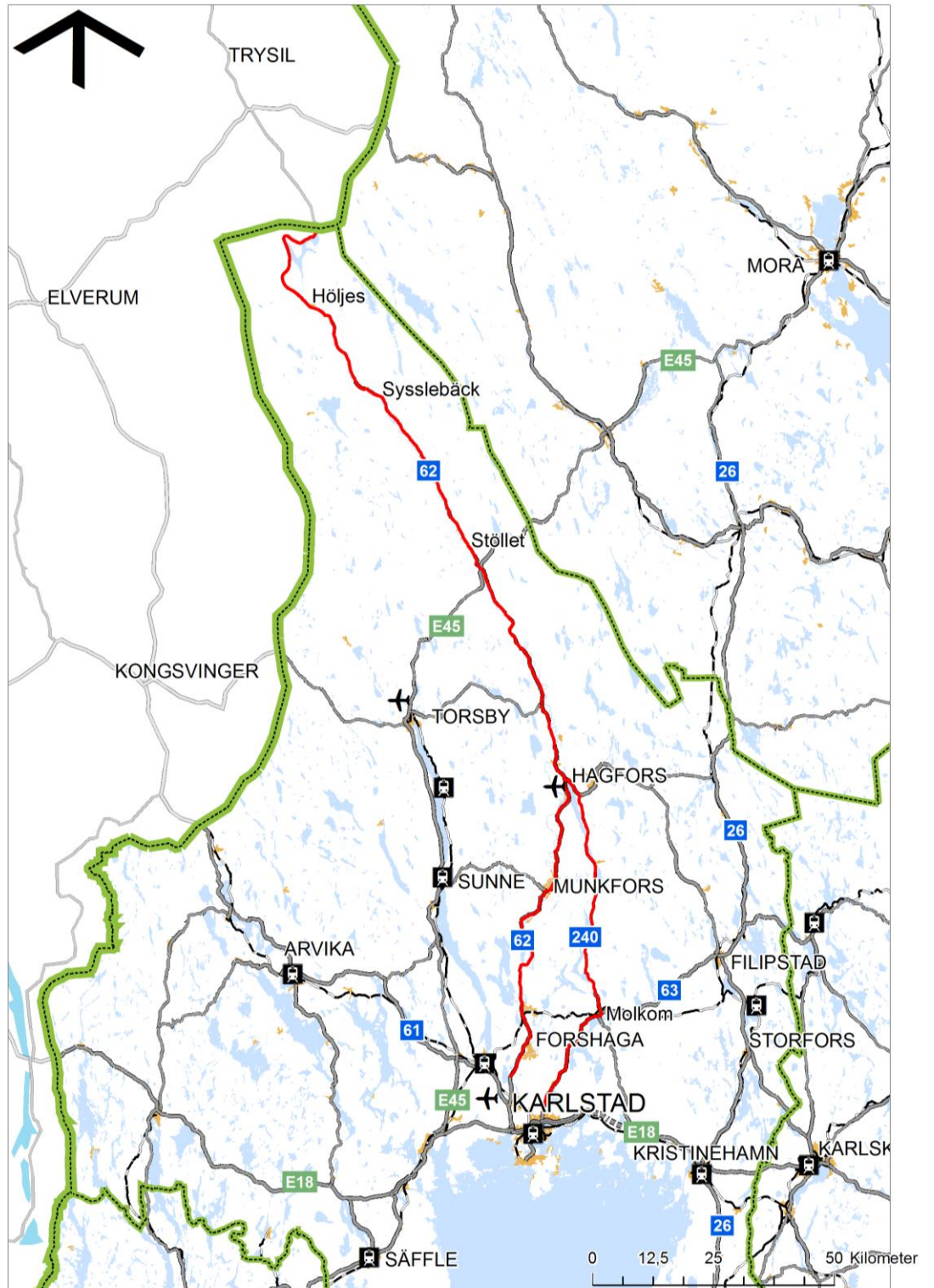
Det regionala stråket Karlstad – riksgränsen vid Långflon består av riksväg 62 och väg 240/riksväg 63. Sträckan Karlstad - riksgränsen saknar i dagsläget järnvägsförbindelser. I Karlstad finns anslutning till det nationella- och regionala järnvägsnätet samt flyg via Karlstads Airport och Hagfors flygplats. Munkfors, Uddeholm, Ekshärad och Stöllet är viktiga knutpunkter mellan stråket och det övriga regionala vägnätet. Karta 2 redovisar översiktligt det anslutande vägnätet med hamnarna och järnvägen.

Stråket har stor betydelse för den regionala trafiken samt som turiststråk utmed Klarälven och Trysil i Norge. Utöver stråkets övergripande regionala betydelse har den även en betydelse för den lokala kommunikationen. Stråket passerar flera kommuner – Karlstad, Forshaga, Munkfors, Hagfors och Torsby.

Riksväg 62 består av 230 km landsväg och utgör riksintresse enligt 3 kap 8§ i miljöbalken. Vägen är också klassad som primär transportled för farligt gods på sträckan mellan Karlstad och Stöllet.

Sträckan utmed väg 240 består av ca 50 km landsväg.

Karta 2 - Översiktskarta

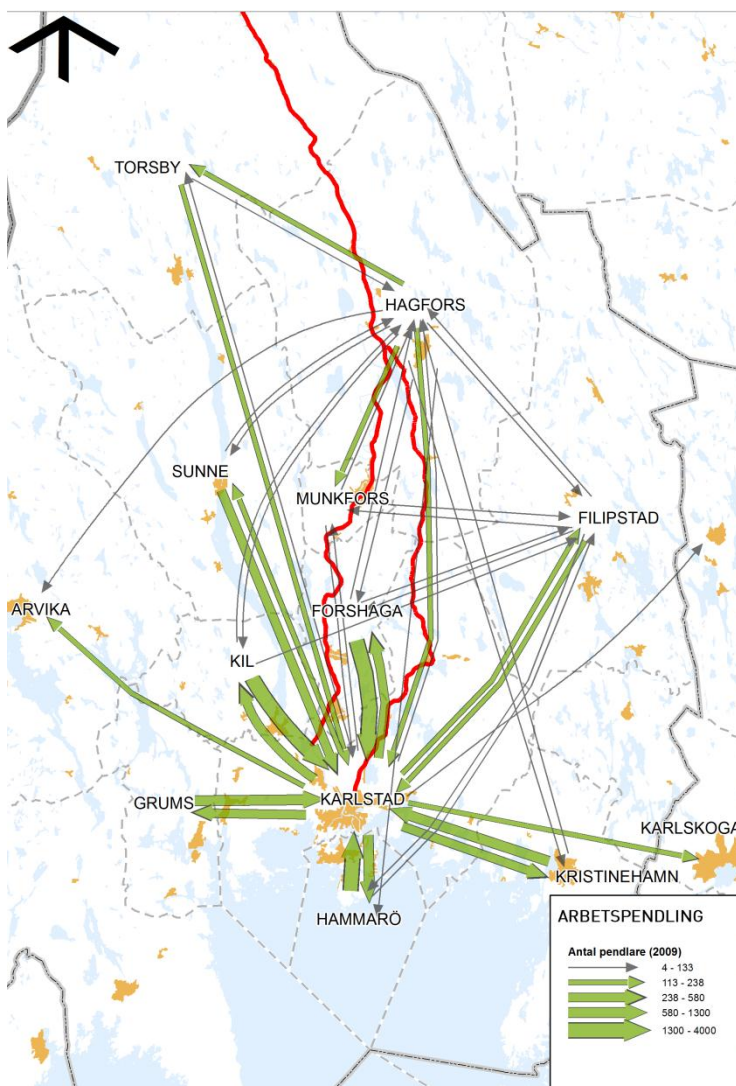


Utmed det regionala stråket följer sträckvis cykelstråken - Klarälvsbanan och Klarälvsleden. Klarälvsbanan är 90 km bilfri cykelväg, anlagd på en gammal banvall, som sträcker sig från Karlstad till Hagfors. I Hagfors övergår cykelvägen till en cykelled, Klarälvsleden, som sträcker sig upp till Sysseleback. Sammantaget utgör cykelstråket 220 km cykelvänlig väg.

Arbetspendling¹²

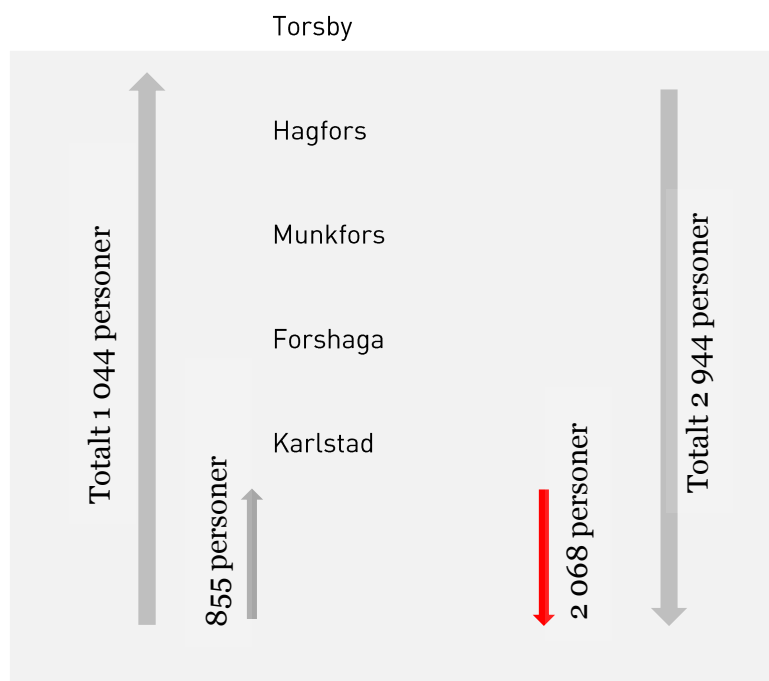
Arbetspendling är ett sätt att tillgodose arbetsmarknadens behov av arbetskraft samtidigt som det ökar människornas möjligheter till valfrihet på arbets- och bostadsmarknaderna. Arbetspendlingen längs stråket har studerats genom utdrag från SCB:s registerbaserade arbetsmarknadsstatistik (RAMS) och avser 2009.

Figur 5 sammanställer pendlingsströmmarna utmed stråket. De illustrerade pendlingsströmmarna är avgränsade till strömmar större än 10 pendlare i en riktning samt till in- och utpendling från kommunerna längs stråket.



Karta 3 – De stora pendlingsströmmarna utmed stråket

Den största pendling utmed stråket sker mellan Karlstad och Forshaga kommun, där ungefär 2 550 personer pendlar över kommungränserna. Därefter följer pendlingen mellan Munkfors och Hagfors kommun samt pendlingen mellan Karlstad och Hagfors kommun där drygt 320 personer pendlar inom vardera pendlingsström. Sammantaget är de södergående pendlingsströmmarna störst – totalt pendlar drygt 3 000 personer från de norra stråkkommuneran till arbetsplatser inom stråkets södra kommuner (figur 4).



Figur 4 –Schematisk illustration över pendlingen längs stråket

Till följd av att SCB:s arbetspendlingsstatistik är begränsad till pendling över kommungräns, kan arbetspendling utmed parallellstråket väg 240/riksväg 63 inte särskiljas från pendling utmed riksväg 62.

Fordonstrafik

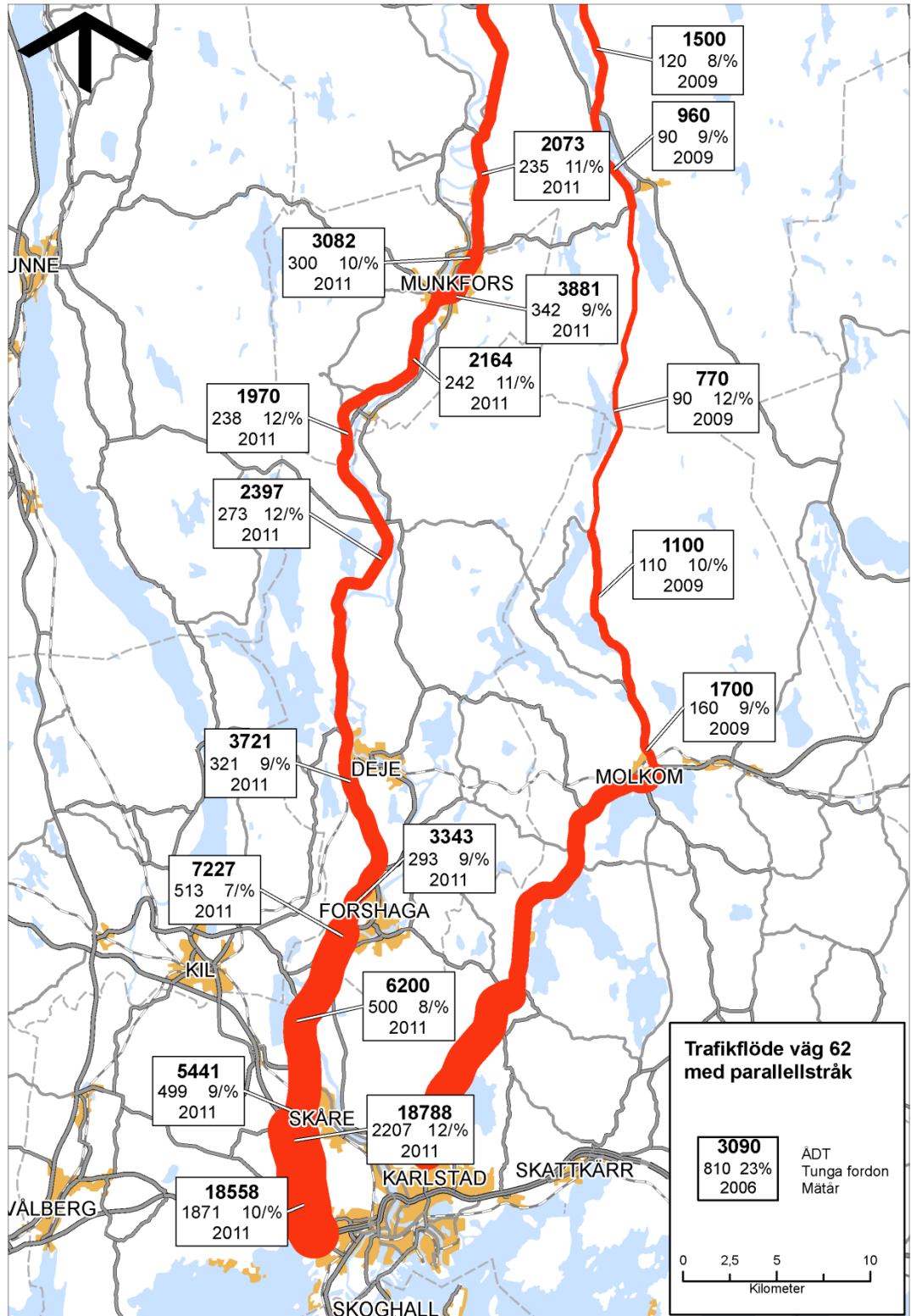
Längs riksväg 62 på sträckan mellan Karlstad och riksgränsen vid Långflon har Trafikverket trettio punkter för mätning av årsmedeldygstrafik (ÅDT). På södra delen av sträckan - mellan Karlstad och Ekshärad är mätningarna från år 2006. Norr om Ekshärad är mätningarna från år 2010. Trafikverket genomför under 2011 nya mätningar som kommer färdigställas under våren 2012 (ÅDT beräknas med hjälp av trafikmätningssystemet Tindra utifrån trafikdata uppmätt under fyra mätintervaller). För att kunna beskriva stråkets förutsättningar har befintliga trafikmängder från 2006 ersatts med preliminära ÅDT siffror för 2011, beräknade utifrån befintliga mätningresultat. Genomförda mätningar är viktade mot tidigare erfarenheter om hur trafikmängderna på vägen varierar mellan månaderna. Trafikmängder utmed stråket presenteras på karta 4,5 och 6.

Trafikflödet utmed riksväg 62 har stora variationer - från 190 till 18 800 ÅDT. Störst är biltrafiken vid mätpunkterna på sträckan mellan Karlstad och Skåre där riksväg 62 sammanfaller med väg 61. Norr om Skåre halveras trafikflödet för att öka något igen vid Forshaga där väg 728 förbinder riksväg 62 med riksväg 63. På sträckan mellan Forshaga och riksgränsen sjunker trafikflödet gradvis för att i Torsby kommun variera mellan 200 och 600 ÅDT.

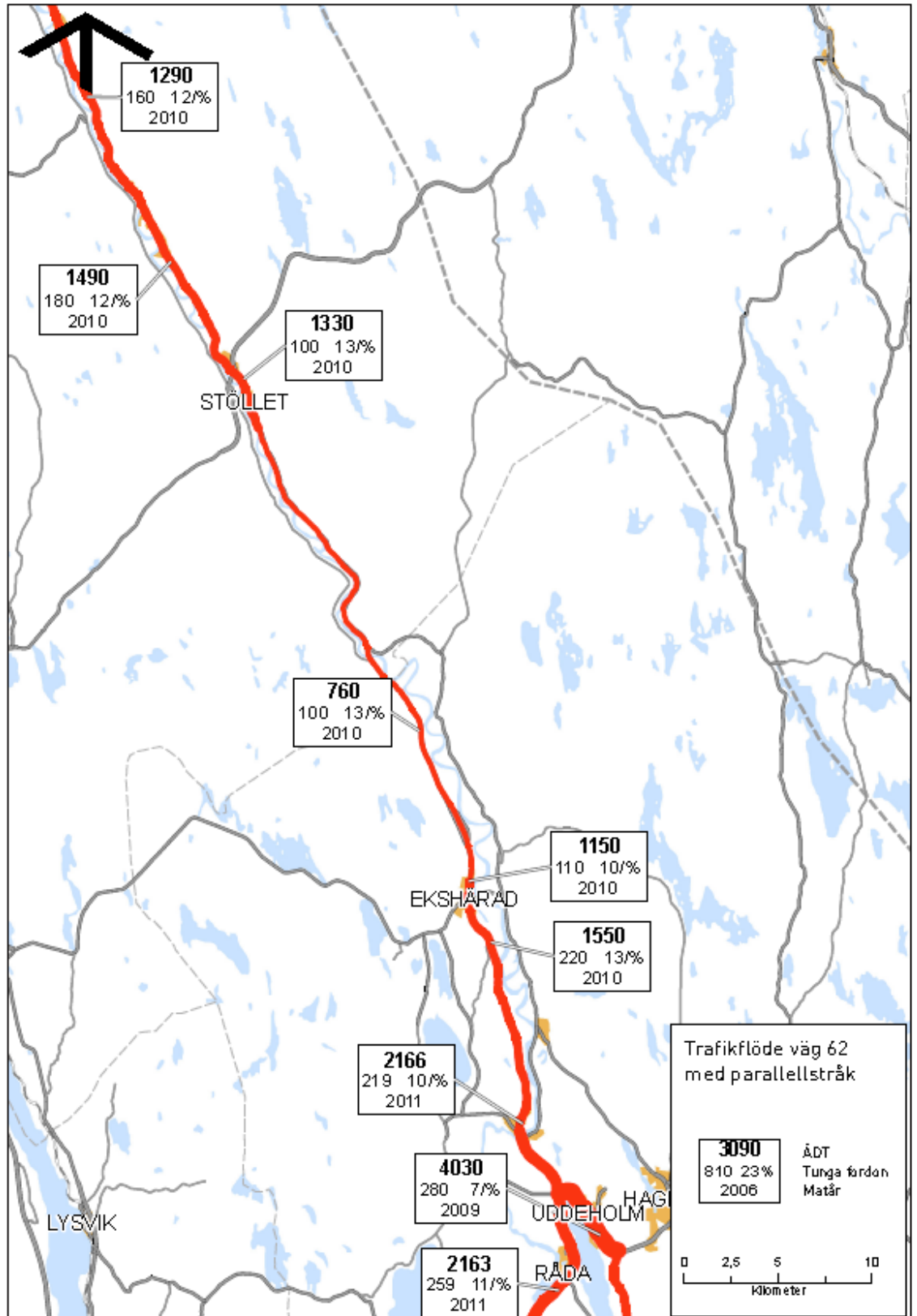
Riksväg 62 är en viktig länk för godstransporter inom närområdet men även för godstransporter mellan norra Värmland och Västsverige samt internationella godstransporter till- och från Norge och Oslo. Den stora andelen godstransporter som sker på riksväg 62 består av skogsråvaror och råmaterial till stålindustrin. Skogsråvaror transporteras i huvudsak från norra Värmland för förädling i Karlstad medan råmaterial till stålproduktion sker i södergående riktning till Hagfors och Munkfors. De färdiga stålprodukterna transporteras sedan på väg 240/riksväg 63 till Karlstad för vidare transport till Väst Sverige.

Utmed riksväg 62 varierar både andelen och den totala mängden lastbilstrafik. Störst mängd tunga fordon finns närmast Karlstad – 1 900 ÅDT och strax söder om Forshaga – 513 ÅDT. På sträckan mellan Forshaga och Uddeholm är flödet med tungtrafik relativt jämnt och varierar mellan 240 och 320 ÅDT tunga fordon. Norr om Uddeholm sjunker antalet tunga fordon kraftigt.

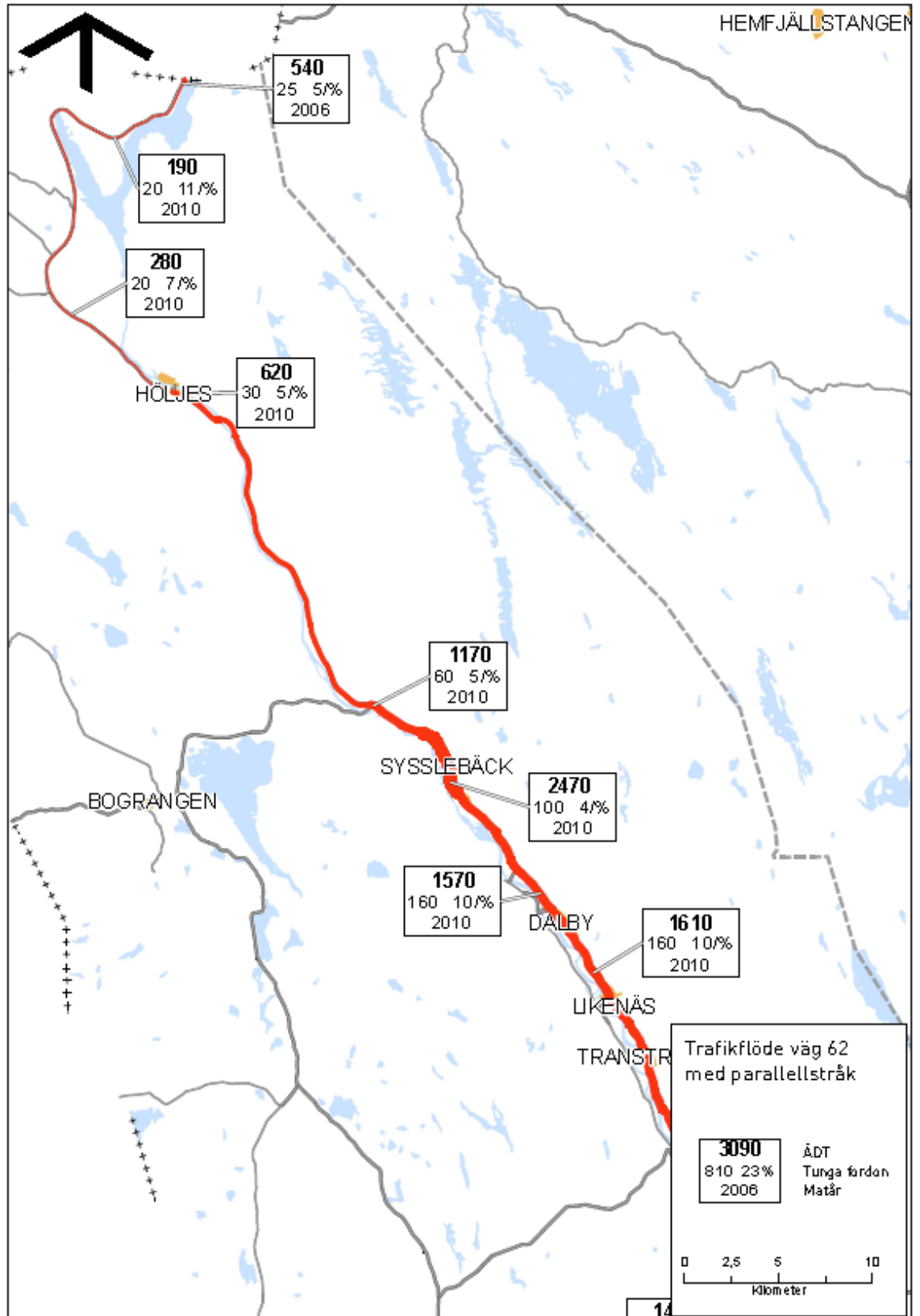
Karta 4 – Trafikmängder utmed riksväg 62 och lv240 (södra delen)



Karta 5 – Trafikmängder utmed riksväg 62 (mellersta delen)



Karta 6 - Trafikmängder utmed riksväg 62 (norra delen)



Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken på sträckan mellan Karlstad och Långflon trafikeras av Värmlandstrafiken och består endast av busstrafik då stråket saknar järnvägsförbindelse.

Stråket trafikeras av tre busslinjer bestående av både stom- och matarlinjer - busslinje 602 Karlstad – Ilanda – Deje, busslinje 600 Karlstad – Värnäs och busslinje 211 Värnäs – Långflon. Tabell 3 visar restider med kollektivtrafik mellan tätorterna längs stråket.

sträcka	busslinje	restid med buss mellan ändhållplatser
Karlstad-Molkom-Hagfors	300	1h 20 min
Karlstad-Universitetet-Molkom Graninge	401	45 min
Karlstad-Sjögränd-Ekshärad-Värnäs	600	2h 20 min
Värnäs-Sysslebäck-Långflon	211	1h 45 min
Karlstad-Munkfors -Hagfors	600	1H 45 min
Karlstad-Ilanda-Deje	602	50 min

Tabell 3 – Restider med buss utmed stråket

I Ilanda, Munkfors och Ekshärad finns anslutande busslinjer till Arvika, Sunne respektive Torsby. I Hagfors ansluter parallellstråket riksväg 63/väg 240 av busslinje 300.

I dagsläget finns ingen resestatistik för kollektivtrafiken i Värmland att tillgå.

Oskyddade trafikanter

Utmed stråket är förekomsten av utbyggd gång- och cykelbana begränsad till ett fåtal tätorter längs riksväg 62. Oskyddade trafikanter är i huvudsak hänvisade till vägbanan eller parallellvägar för att kunna färdas längs vägarna.

Utmed stråket finns få hastighetssäkrade övergångar för boende att korsa vägarna för att nå busshållplatser eller andra målpunkter. För boende utmed vägarna utgör riksväg 62 och väg 240 en barriär. Särskilt utmed sträckor med randbebyggelse eller där boende är tvungna att korsa vägarna för att nå viktiga målpunkter.

Busshållplatserna utmed stråket består till stora delar av vägrenshållplats och fickhållplats. Vissa busshållplatser är försedda med väderskydd.

Turism

Riksväg 62 ingår i Klarälvsprojektet och är en av de största turistvägarna inom Värmlands län. Utöver själva Klarälvsdalen, som i sig är ett stort turistmål, är skidanläggningarna i Branäs och Trysil i Norge, två stora destinationer för vinterturismen.

Vinterturismen är viktig för turismnäringen utmed stråket och trafikflöden under vintersäsongen är punktvis betydligt högre än vad Trafikverkets årsmedeldygstrafik antyder. Detta framgår av en trafikmätning genomförd på beställning av Torsby kommun¹³. Mätningen utfördes under vintern 2008 (period 2008-02-11 – 2008-04-01) strax norr om Värnaskorset på riksväg 62. Resultatet antyder en knappt tredubblad trafikmängd under mätperioden jämfört med Trafikverkets årsmedeldygstrafik för samma mätpunkt.

Andelen utländska turister utmed stråket ökar stadigt. I syfte att kartlägga turistflödena under sommarsäsongen samt undersöka stråkets funktion som turiststråk, genomförde "Visit Värmland", inom ramen för Klarälvsprojektet, trafikmätning under perioden 2008- 2009 av utländska personfordon¹⁴. Trafikmätningen utfördes som en så kallad genomsnittsräkning, där antal fordon inom en viss tidsram räknades mellan klockan 15:00-18:00 under vecka 29. I mätningen ingick sju mätpunkter – Ilanda, Olsäter, Munkfors, Sjögränd Ekshärad, Värnäs och Höljes. Resultatet visar på att mängden utländska fordon under mätperioden var som störst i Sjögränd och Ekshärad (Hagfors kommun) och att antalet minskar tydligt söder om respektive norr om Hagfors kommun. Vilket antyder att de största utflödena av turistströmmarna från stråket sker söder respektive norr om Hagfors kommun och är en viktig länk för turisttrafiken längs riksväg 62.

¹³ Torsby kommun, Kommunstyrelsens samhällsutskott, protokoll 2008-04-22

¹⁴ Utländsk Personfordonstrafik på riksväg 62, Trafikmätning inom Klarälvsprojektets ramar, Visit Värmland

2.3 Befintlig väg

Vägens karaktär

Olika landskapsmiljöer i kombination med vägens varierande standard skapar olika vägmiljöer längs stråket.

Från riksgränsen vid långflon till Höljes i Torsby kommun är riksväg 62 smal och landskapet dominerat av hällmarkstallskog. Vägen följer en platå med Klarälven nedanför utanför vägens synhåll. Vid Höljes korsar vägen Klarälven och landskapet växlar gradvis till ett allt mer kuperat blandskogsområde. Klarälven får en betydande påverkan på vägen genom att älvens skarpa krökar och branta skogsklädda bergssluttningar, skapar en dramatisk vägmiljö. Den dramatiska vägmiljön förstärks av att vägen genom norra Värmland är mycket smal.

Från Hagfors kommun ändrar både landskapet och vägen karaktär. Landskapet öppnar sig och växlar mellan skogs- och odlingslandskap och vägen förlorar den direkta kontakten med älven. Vägen får en allt tydligare karaktär av landsbygdsväg.

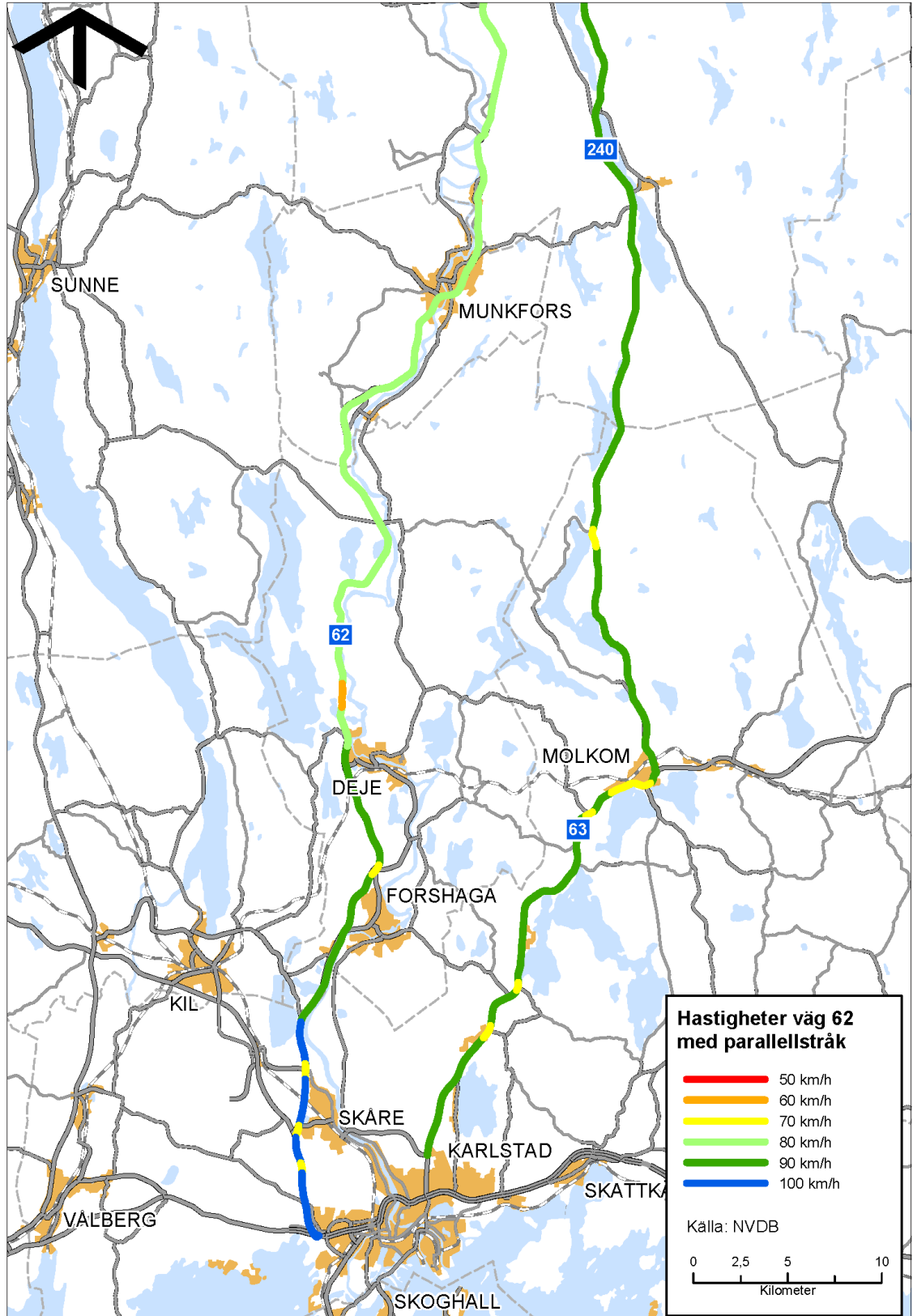
Väg 240 består i huvudsak av två karaktäristiska vägmiljöer – landsbygdsväg genom ett småkuperat jordbrukslandskap och smal tvåfältsväg där tät skog växer in på vägen.

Skyltad hastighet¹⁵

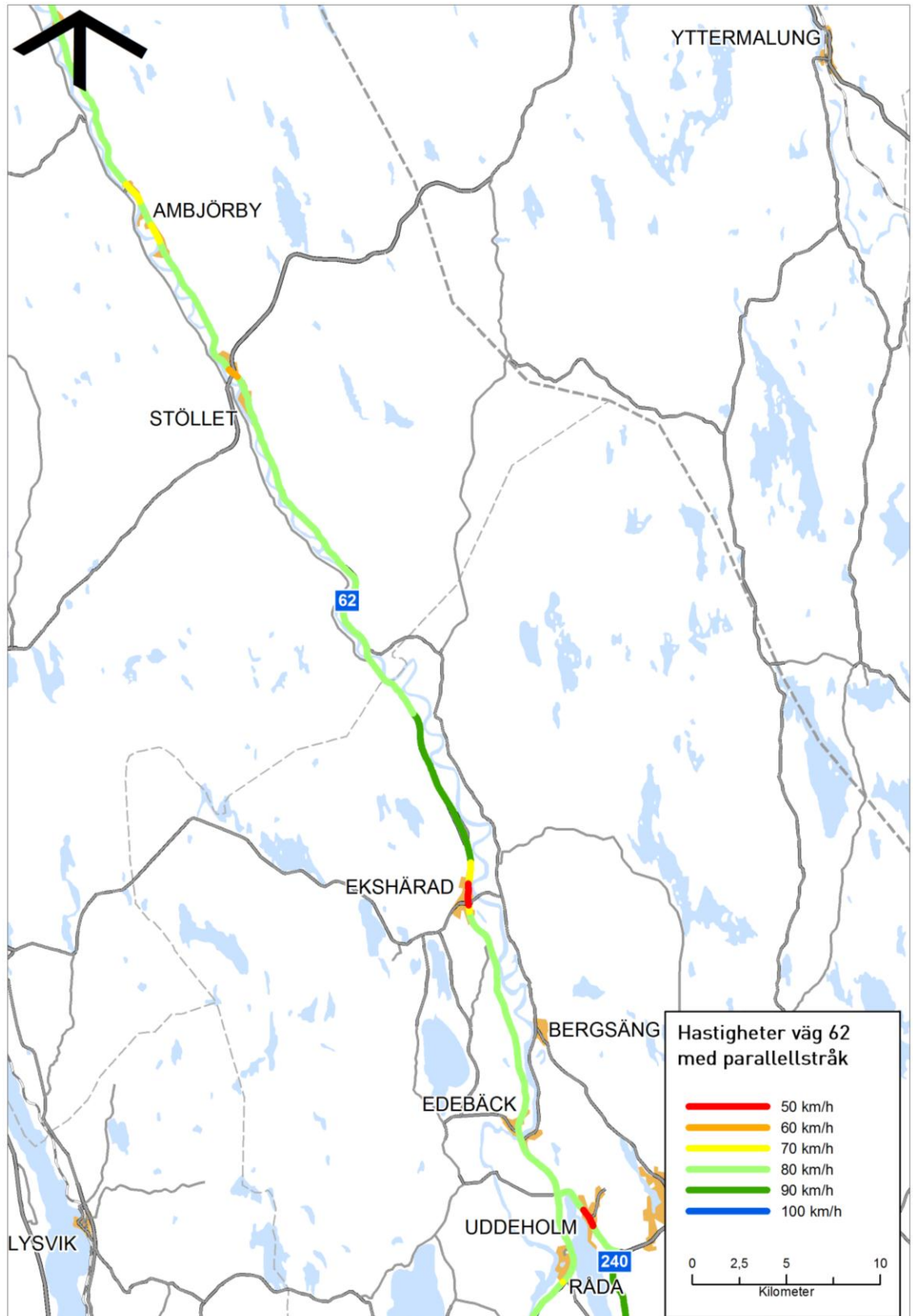
Karta 7,8 och 9 sammanställer den skyltade hastigheten längs stråket. På sträckan, utmed riksväg 62, mellan Karlstad och Deje är den skyltade hastigheten 90 km/h med undantag av sträckan genom Hagen där hastigheten är begränsad till 60 km/h. Mellan Deje och Sysseleback är den skyltade hastigheten i huvudsak satt till 80 km/h med undantag av kortare hastighetsbegränsningar till 60 och 50 km/h genom tätorter och en sträcka norr om Ekshärad där skyltad hastighet är satt till 90 km/h. Norr om Sysseleback är skyltad hastighet 90 km/h för att övergå till 80 km/h strax söder om riksgränsen.

¹⁵Trafikverket

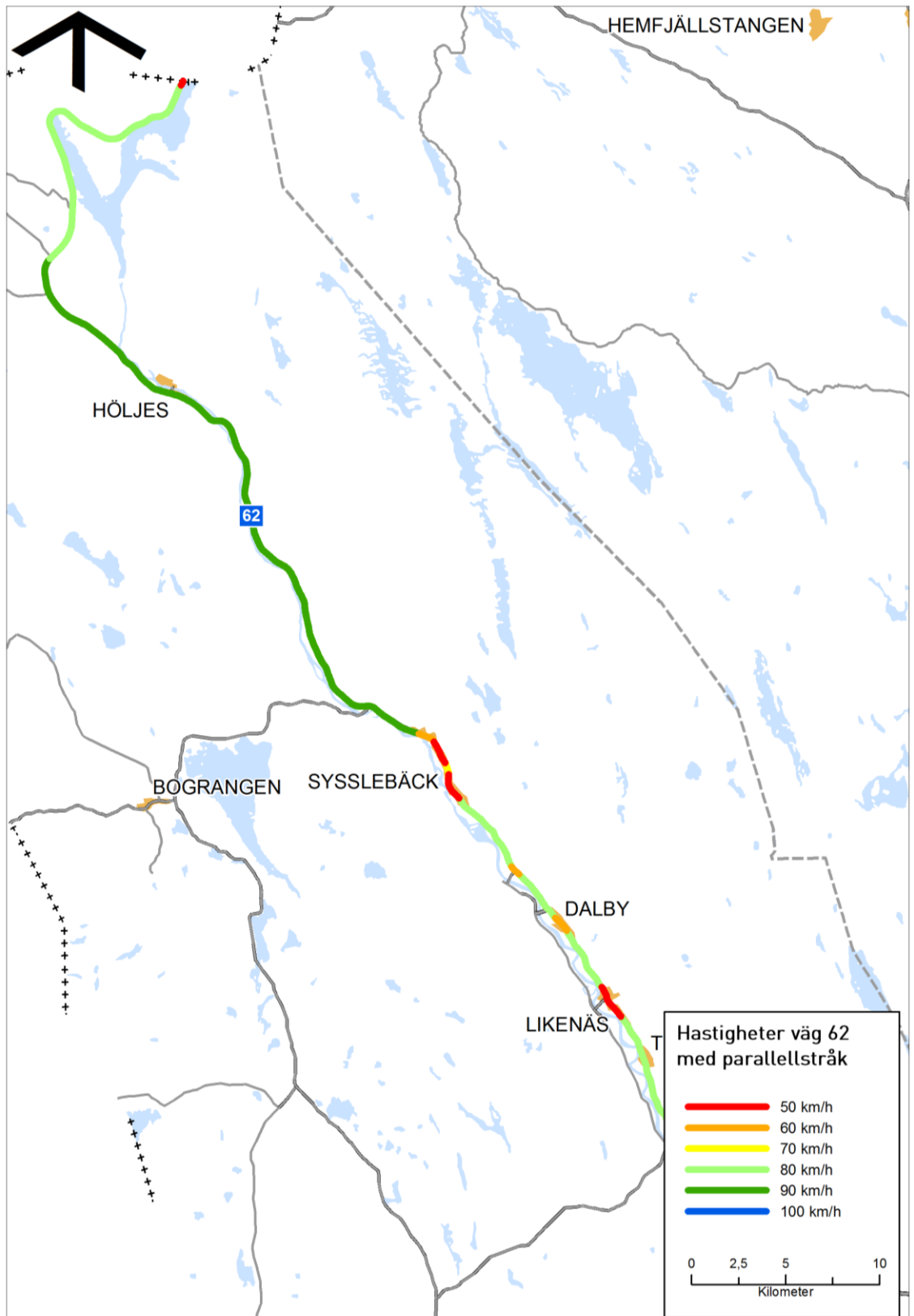
Karta 7 – Skyltad hastighet utmed riksväg 62 och lv 240/riksväg 63 (södra delen)



Karta 8 – Skyltad hastighet utmed riksväg 62 (mellersta delen)



Karta 9 – Skyltad hastighet utmed riksväg 62 (norra delen)



Utmed väg 240 är den skyltade hastigheten satt till 90 km/h med undantag av en kort sträcka med begränsad hastighet på 70 km/h vid Älvsbacka och 50 km/h strax söder om Uddeholm.

Vägbredd¹⁶

Vägbredden längs stråket redovisas på karta 10, 11 och 12. Vägstandarden längs riksväg 62, med avseende på vägbredd, är sträckvis mycket dålig och varierar från 13 meter närmast Karlstad till sex meter på vissa sträckor genom norra Värmland.

Väg 240, är till stora delar mycket smal sex - sju meter bred. På sträckorna mellan Uddeholm och Lidsbron och i anslutning till riksväg 63 är vägbredden något bredare och varierar mellan åtta till nio meter.

Olycksstatistik¹⁷

För att analysera olycksbilden utmed stråket har datauttag gjorts ur STRADA, informationssystem för olyckor och skador inom hela transportsystemet, mellan åren 2006 -2011. Olyckornas läge och typ redovisas på karta 13 - 15 medan olyckornas svårighetsgrad redovisas på karta 16 - 18.

Under denna tidsperiod registrerades 104 polis- och sjukhusrapporterade olyckor med personskador på riksväg 62 mellan Karlstad och riksgränsen vid Långflon. Under samma tidsperiod registrerades 43 polis- och sjukhusrapporterade, utmed väg 240 mellan Molkom och Uddeholm.

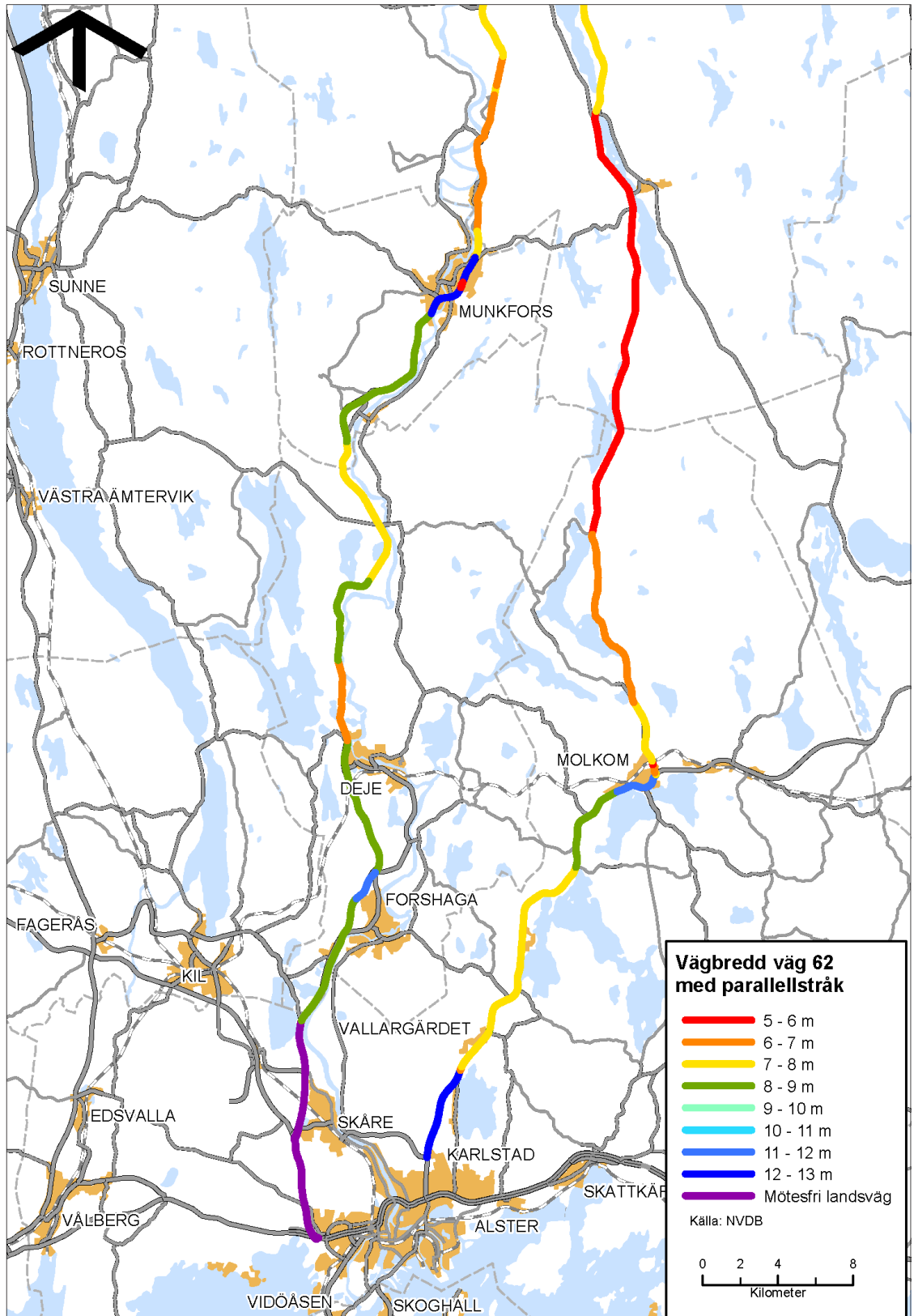
Utmed riksväg 62 är singelolyckor den vanligaste olyckstypen - knappt hälften av de inträffade olyckorna är singelolyckor. Därefter följer vilt-, korsande-, upphinnande- och mötesolyckor. Av det totala antalet olyckor är 24 allvarliga samt fyra med dödligt utgång.

Den vanligaste olyckstypen utmed väg 240 under tidsperioden är singelolyckor. Näst vanligaste olyckstypen är korsande motorfordon följt av möte mellan motorfordon och singelolyckor med cykel/fotgängare/moped. Av det totala antalet olyckor är nio allvarliga varav en med dödlig utgång.

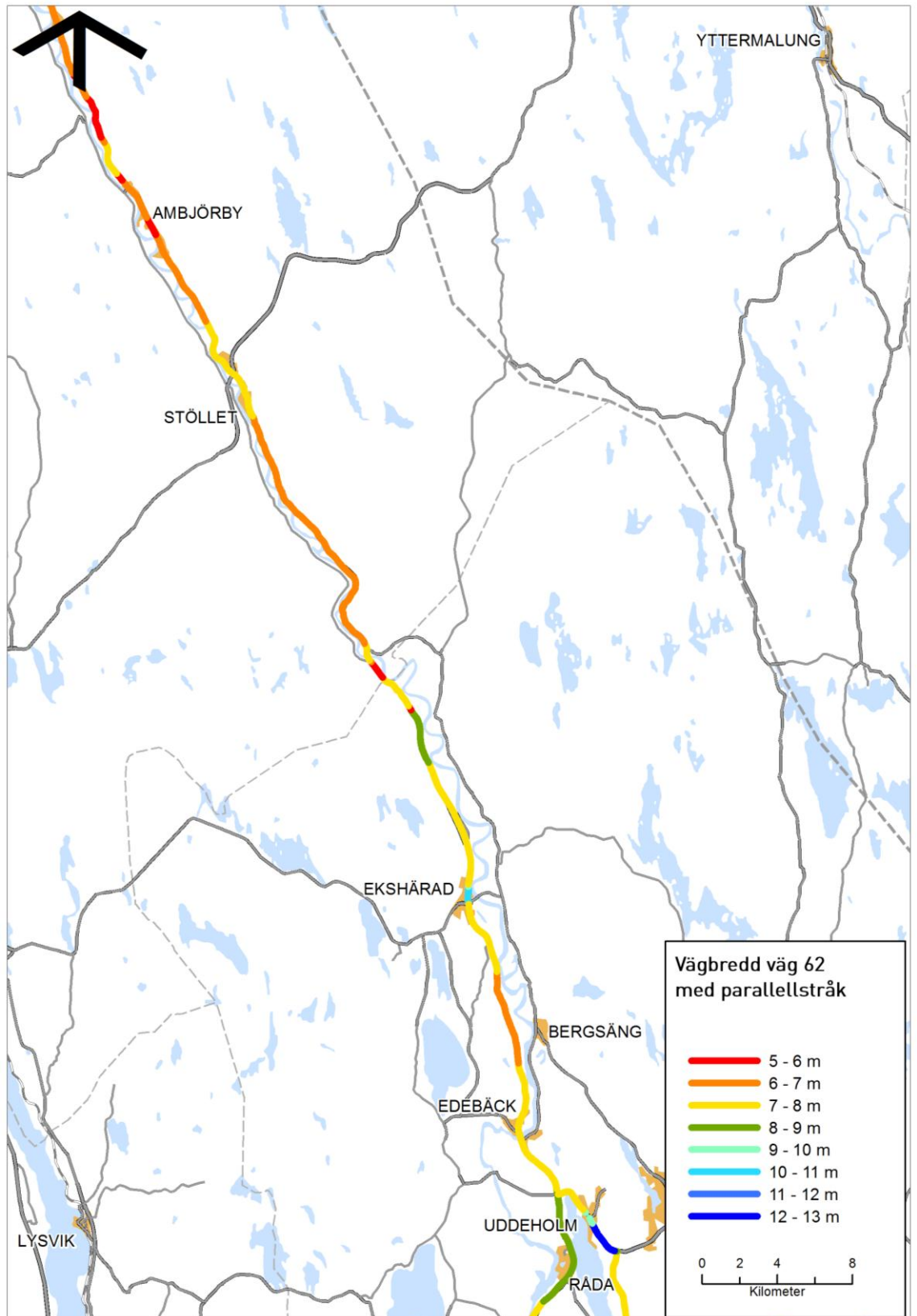
¹⁶ Trafikverket

¹⁷ STRADA – polisrapporterade olyckor

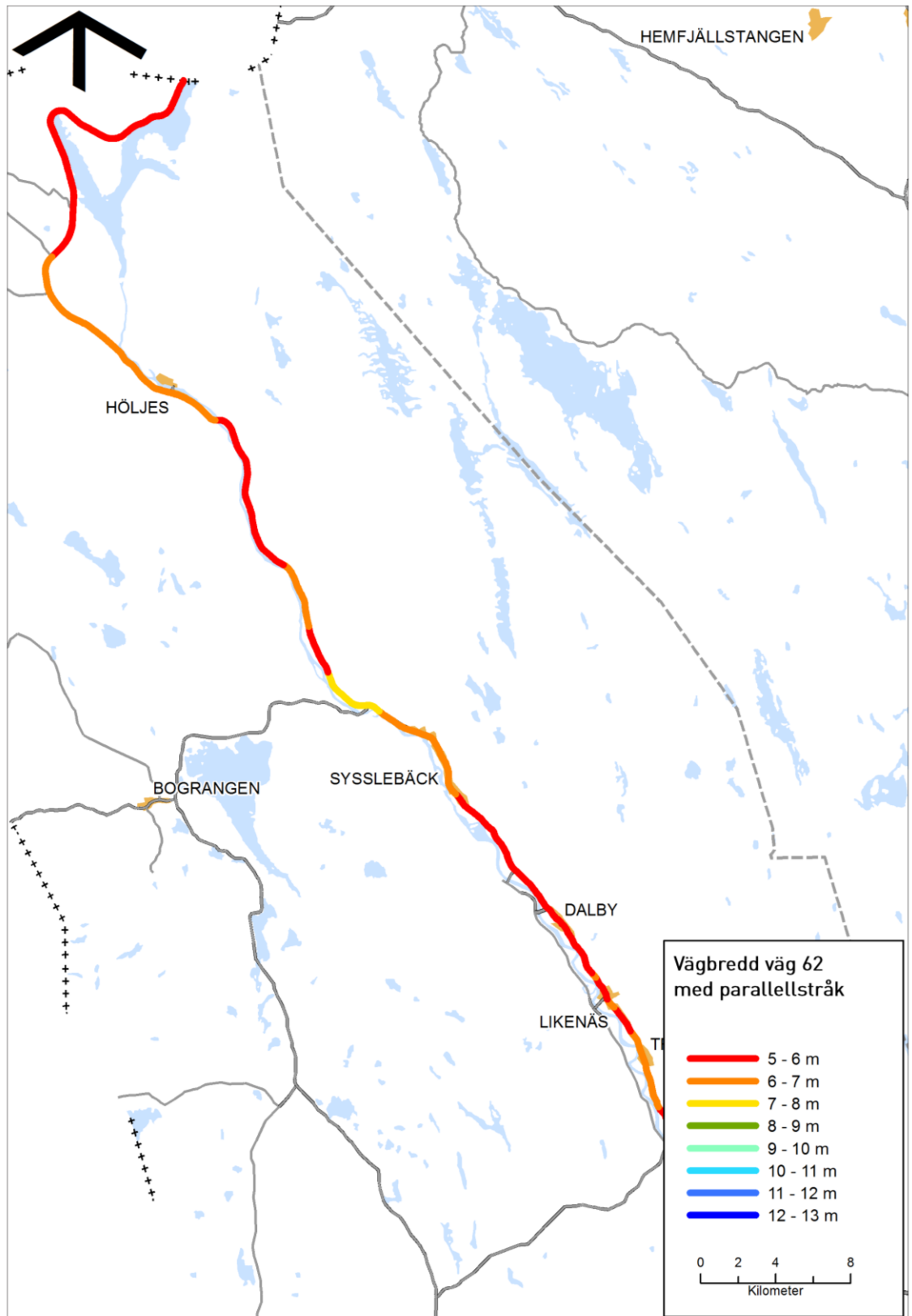
Karta 10– Vägbredd utmed riksväg 62 och lv 240/riksväg 63 (södra delen)



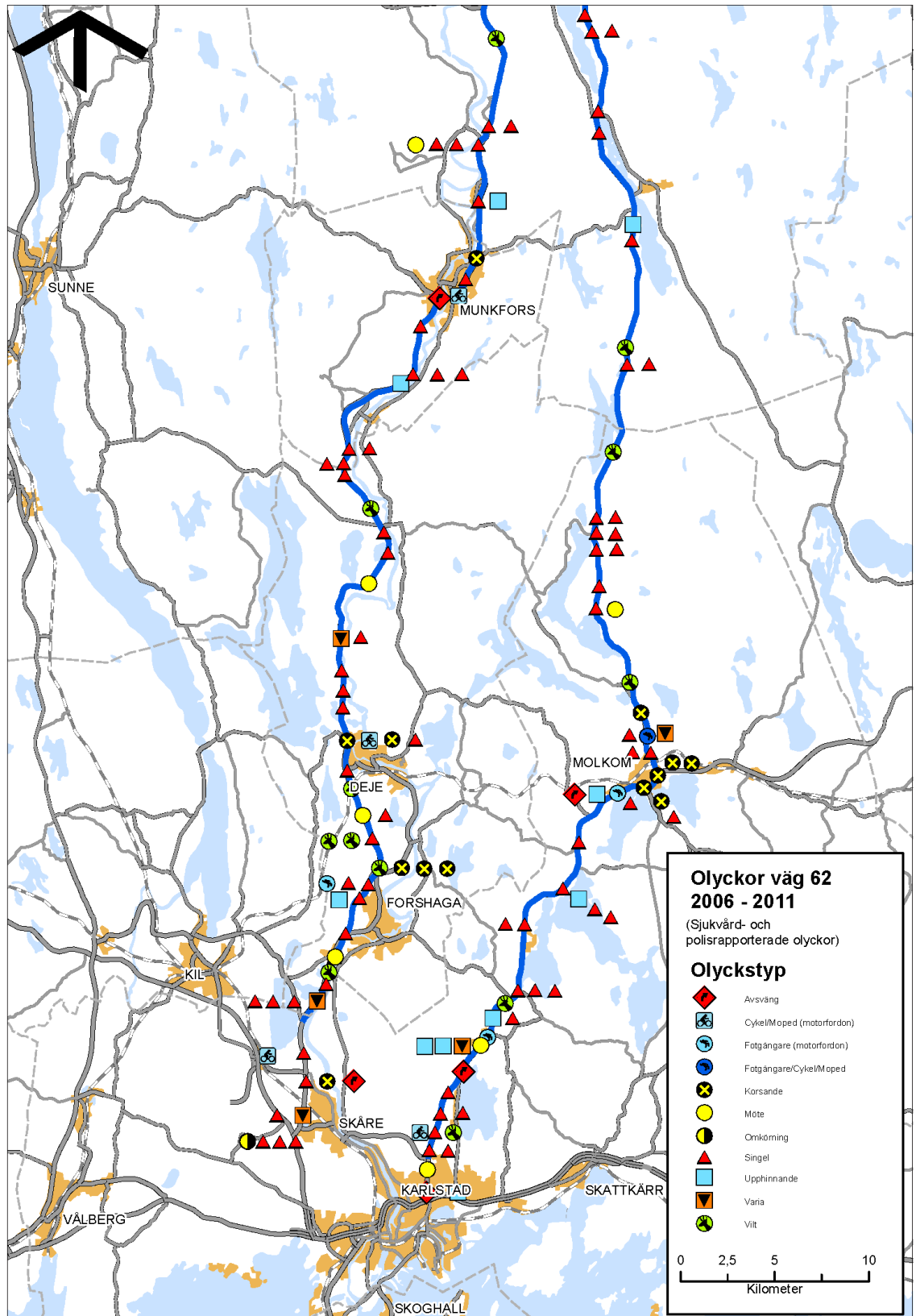
Karta 11– Vägbredd utmed riksväg 62 (mellersta delen)



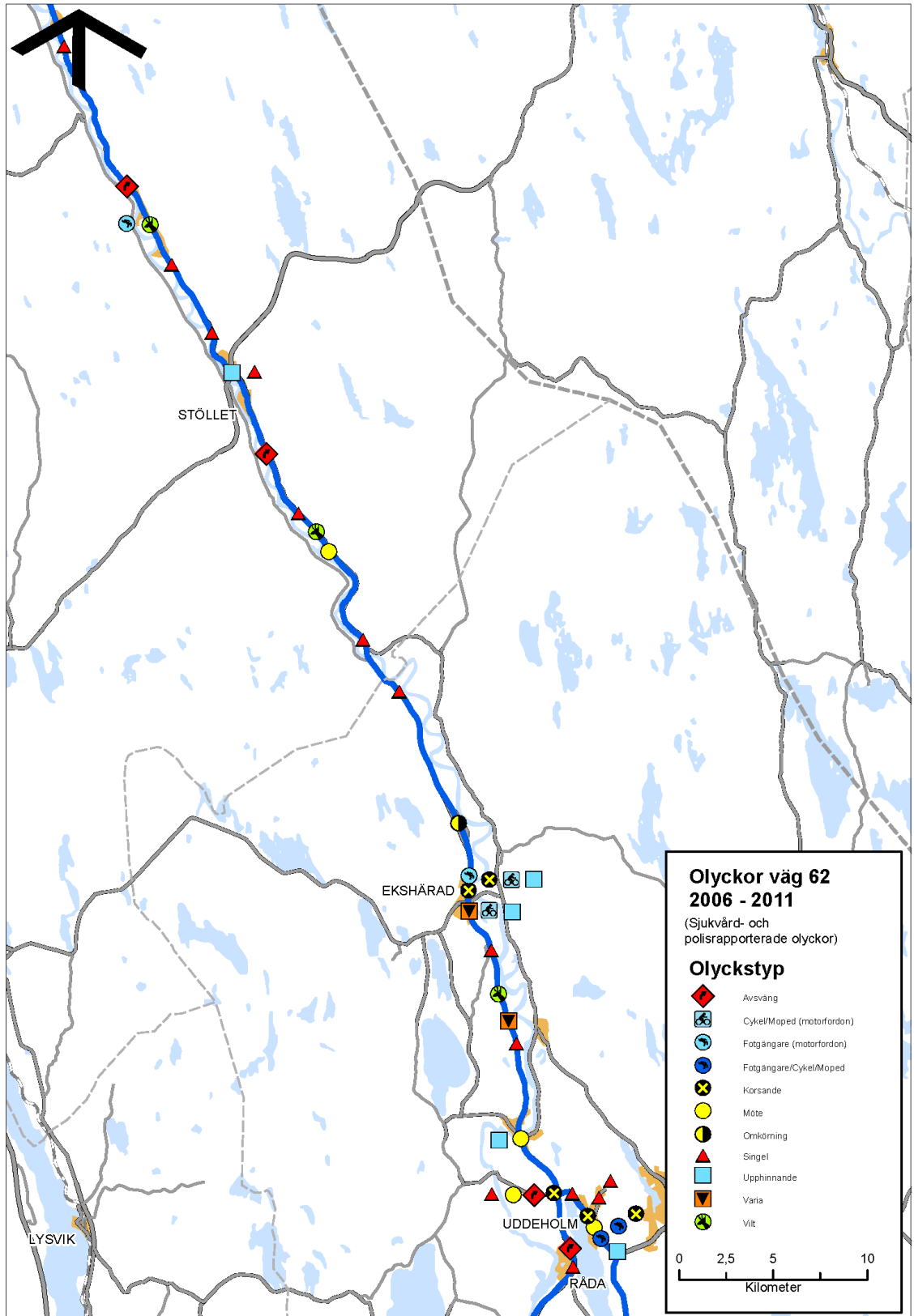
Karta 12 – Vägbredd utmed riksväg 62 (norra delen)



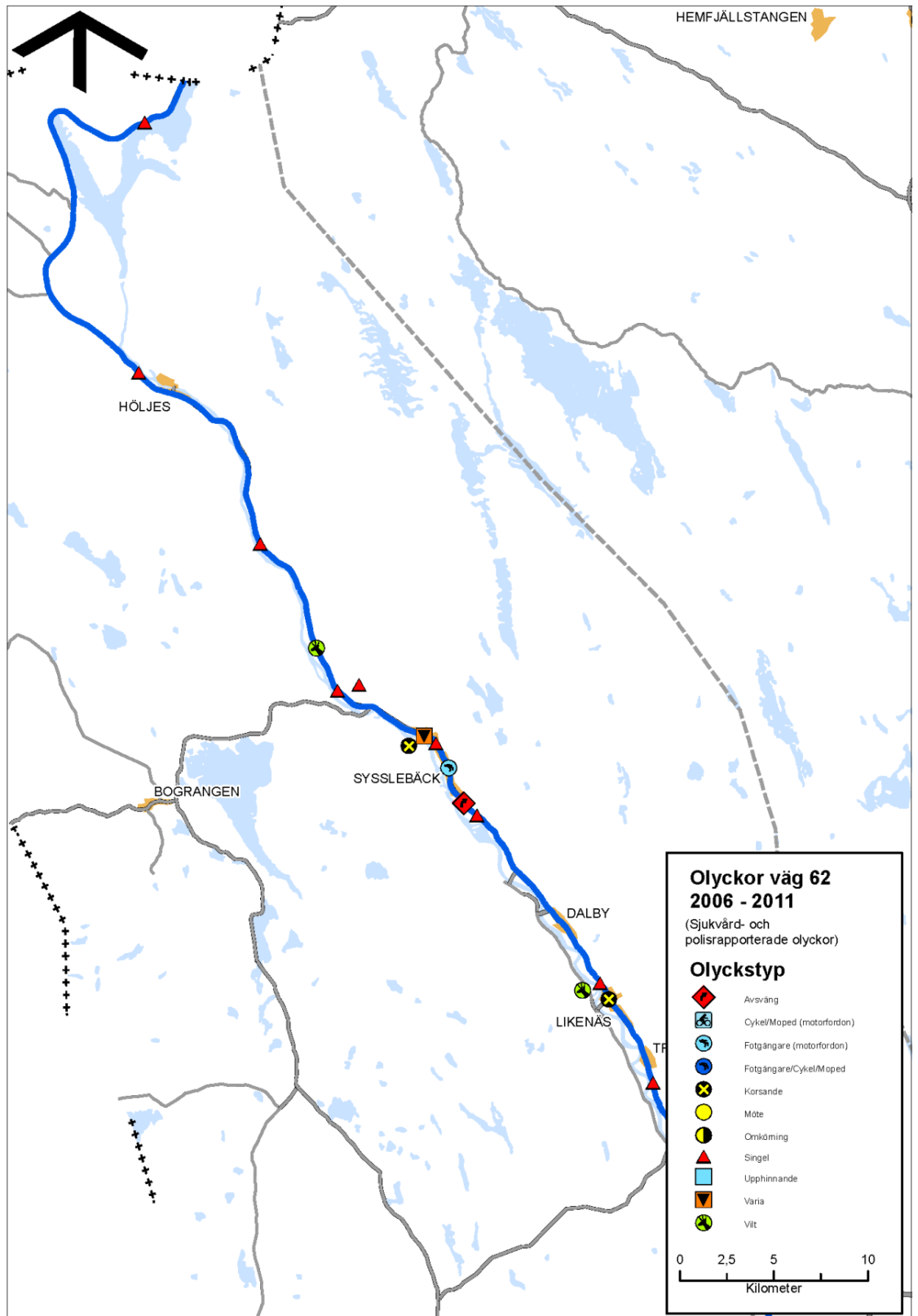
Karta 13 – Fördelningen av olyckor med utmed riksväg 62 och parallellstråk lv 240/riksväg 63 (norra delen)



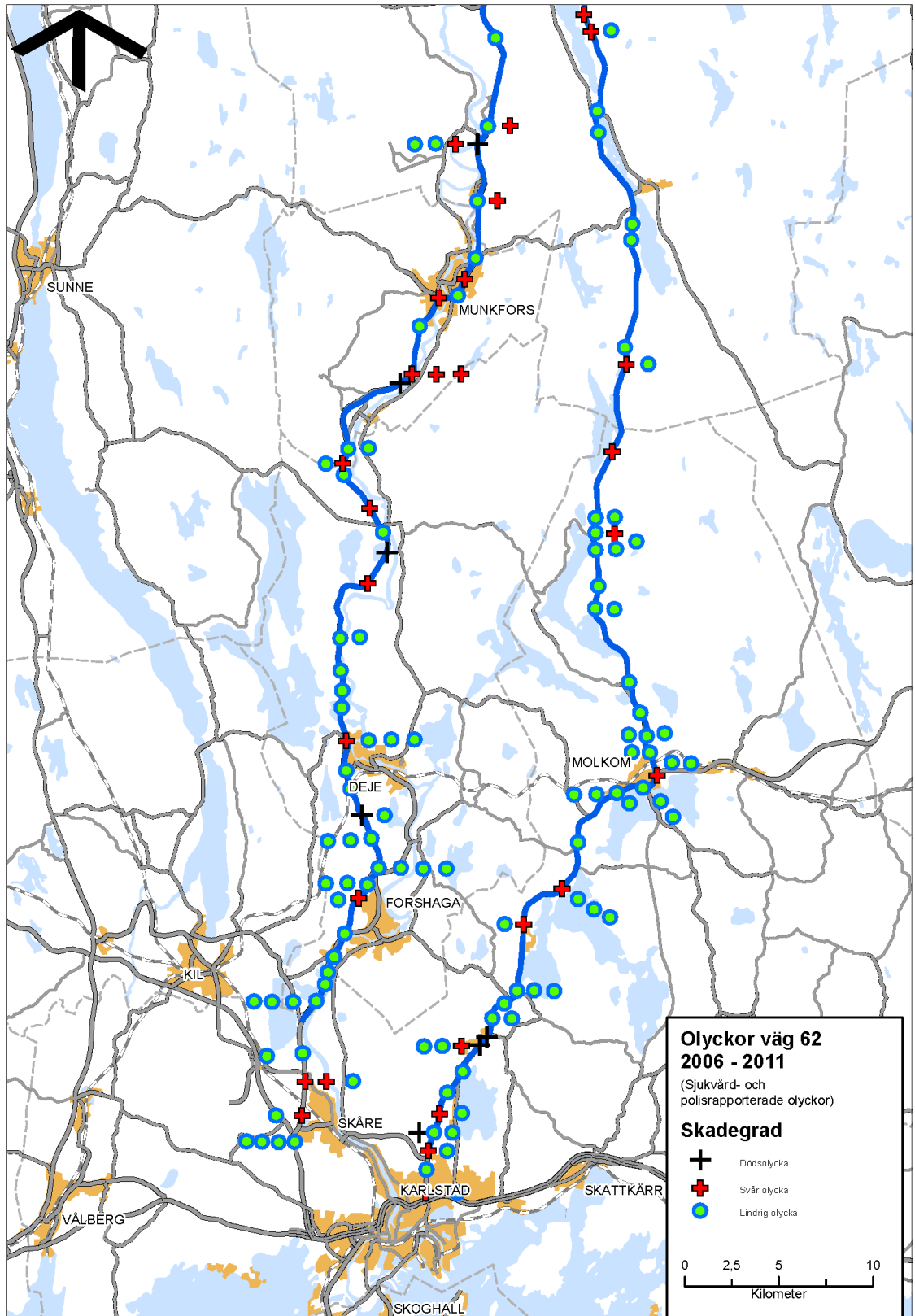
Karta 14 - Fördelningen av olyckor med utmed riksväg 62 (mellersta delen)



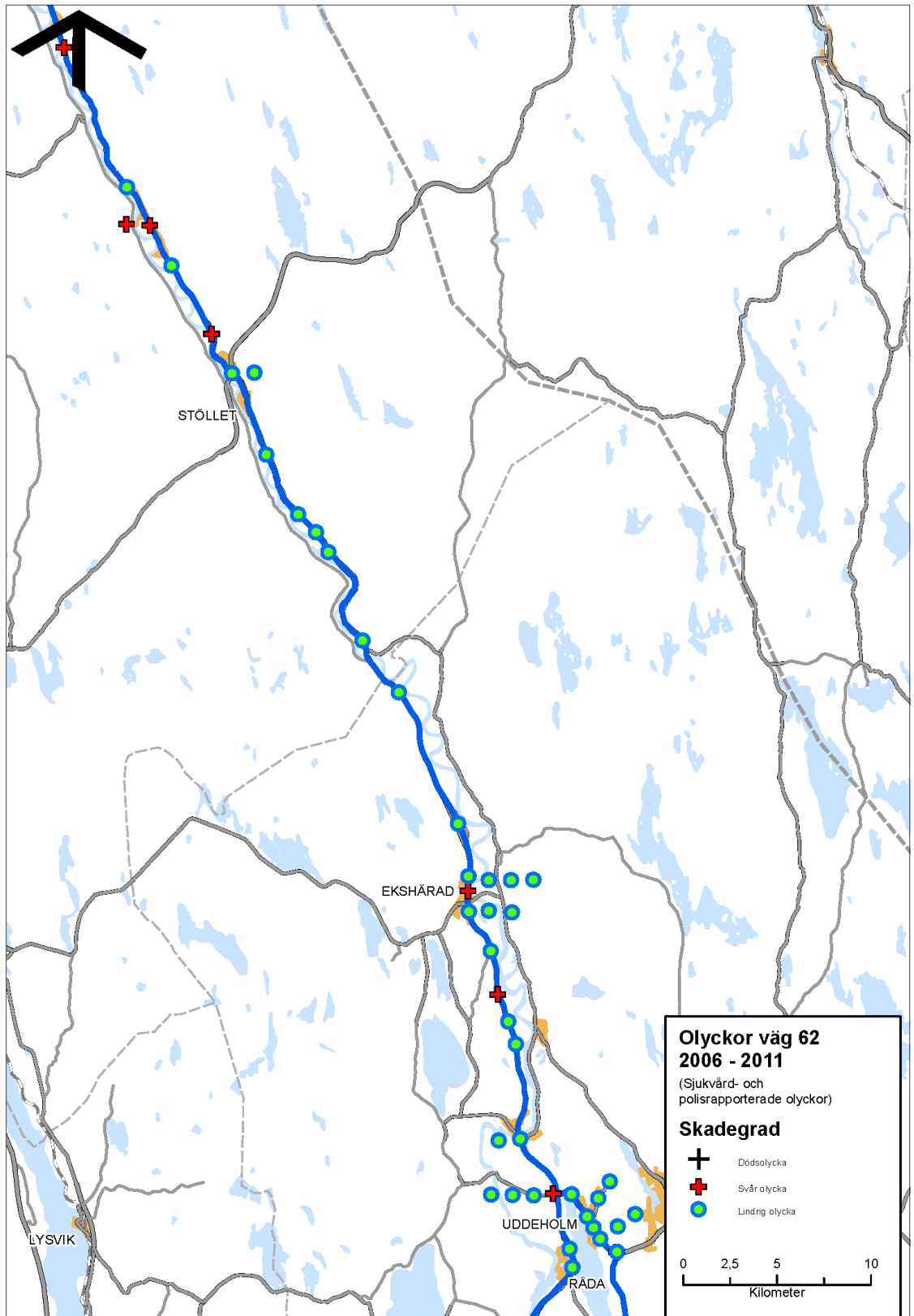
Karta 15 – fördelningen av olyckor med utmed riksväg 62 (norra delen)



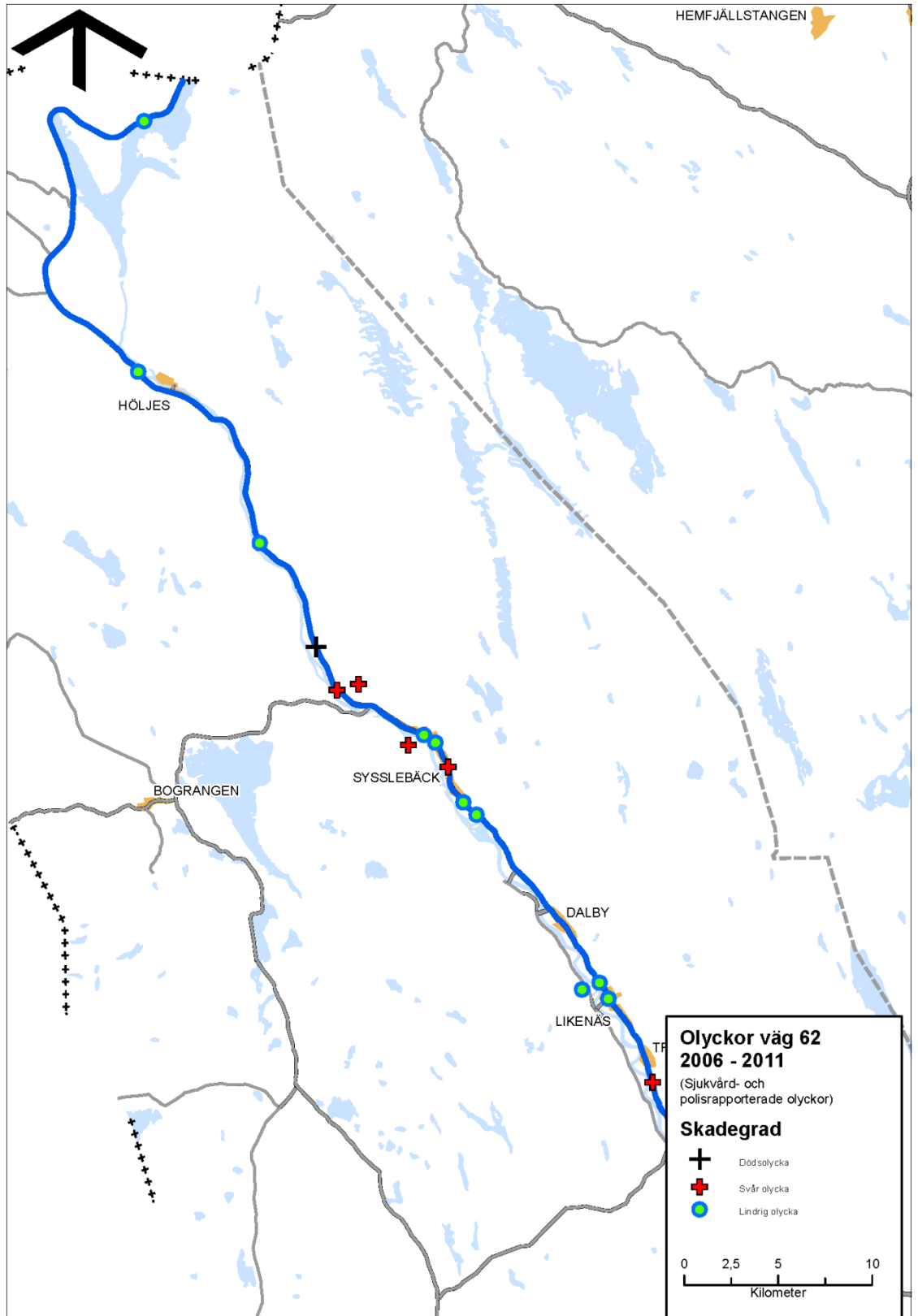
Karta 16 – Fördelning av olyckor med avseende på svårighetsgrad utmed riksväg 62 och lv 240/riksväg 63 (södra delen)



Karta 17 – Fördelning av olyckor med avseende på svårighetsgrad utmed riksväg 62 (mellersta delen)



Karta 18 – Fördelning av olyckor med avseende på svårighetsgrad utmed riksväg 62 (norra delen)



3 Funktionsanalys

3.1 Pendlingsstråket

Dagens funktion

Enligt Trafikverket är stråket ett utpekat regionalt pendlarstråk på sträckan mellan Karlstad och Hagfors.

Stråket sammanbinder tre LA-områden där de största pendlingsströmmarna är mellan Karlstad och Hagfors kommun. Analys av SCB pendlingsstatistik bekräftar sträckans funktionella anspråk som pendlingsstråk. Ur pendlingsstatistiken framgår det även att pendlarströmmarna mellan de norra stråkkommunerna är betydligt mindre jämfört med de utmed södra delen av stråket. Stråket har även en stor betydelse för pendling inom stråkkommunerna - SCB pendlarstatistik redovisar endast pendling över kommungränser.

Hastighetsanspråk är en viktig aspekt för att svara på stråkets funktionella krav som pendlingsstråk, då korta restider och därmed effektiva transporter är en förutsättning för arbetspendling.

Framtida funktion

Stråkets funktionella krav avseende pendling kommer med stor sannolikhet att öka i framtiden.

Enligt Region Värmlands befolkningsprognos¹⁸ kommer dagens trend med en ojämn befolkningsutveckling att fortsätta. De kommuner som idag har en positiv befolkningsökning fortsätter att öka medan de som har en minskande befolkning kommer med all sannolikhet att fortsätter att minska. Denna ojämna befolkningstillväxt kommer att öka behovet av goda pendlingsmöjligheter för att tillgodose efterfrågan på arbetskraft. Detta gäller både näringslivsgrenar med högt tjänsteinnehåll, produktionsorienterade industri samt vård- och omsorgssektorn. Inom vård- och omsorgssektorn kommer även den prognostiserade befolkningsstrukturen, med en allt högre andel äldre personer, att skapa en efterfrågan av arbetskraft.

¹⁸ Rapport, Befolkningsprognos för Värmlands län 2008-2030, oktober 2009

3.2 Näringsliv – godstransporter

Dagens funktion

Stråket saknar i dagsläget järnvägsförbindelse. Vägarna har således en viktig funktion för näringslivets transporter utmed stråket. Stråket som helhet är av Trafikverket en utpekad NRL – väg (viktig väg för näringslivets transporter).

För näringslivet i Hagfors är väg 240 en genare transportväg för gods till/från Karlstad.

Sträckan mellan Karlstad och Stöllet är även rekommenderad av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, som primär transportväg för farligt gods.

Framtida funktion

Enligt Region Värmlands näringslivsprognos¹⁹ kommer stråkets framtida funktionella krav på god framkomlighet för godstransporter att öka. Prognosen förutspår att den pågående strukturomvandlingen inom industrin kommer att fortsätta med en ökning av antalet anställda inom maskinindustrin, metallvaruindustrin och livsmedelsindustrin. Vilket torde leda till ett ökat behov av godstransporter.

3.3 Turiststråk

Dagens funktion

Stråket är ett turiststråk med flera stora turistmål utmed riksväg 62. Riksväg 62 har även en viktig funktion som genomfartsstråk för vinterturismtrafik till Sälenfjällen och Trysilfjellet i Norge.

Framtida funktion

Enligt "Visit Värmland" kommer turistnäringen fortsätta att utvecklas utmed stråket med krav på god tillgänglighet och hög trafiksäkerhet.

¹⁹ Rapport, Näringslivsprognos för Värmlands län 2005-2030, november 2009

4 Bristanalys

4.1 Befolkningsutveckling

En regions befolkningsutveckling och befolkningsstruktur är avhängigt flera aspekter – så som rådande arbetsmarknad, företagsklimat, tillgång till vård, service och utbildning. Aspekter som i sin tur påverkar transportbehovet och kraven på transportsystemet. I dagsläget har kommunerna längs stråket en mycket ojämn befolkningsutveckling där flera stråkkommuner upplever ett minskande invånarantal. En ojämn befolkningsutveckling kan bidra till en ökad risk för regionala skillnader. Framst i form av stora skillnader på tillgänglighet till arbetstillfällen, vård och utbildning.

En annan trend som stråkkommunerna erfar är den ojämna befolkningsstrukturen – med en allt större andel äldre i befolkningen. Dels beroende på att människor lever allt längre dels på att andelen yngre i befolkningen minskar på grund av minskande födelsetal samt utflyttning. En hög andel äldre i befolkningen kan även komma att innebära en högre försörjningsbörda för stråkkommunerna samt arbetskraftsbrist på längre sikt.

4.2 Tillgänglighet till arbetstillfällen och arbetskraft

För kommunerna längs stråket är riksväg 62 en viktig länk som sammanbinder tre olika LA-områden – Karlstad, Hagfors och Torsby.

Tillgängligheten till arbetstillfällen och arbetskraft är några av de stora strukturella utmaningar som Värmland står inför. Flera kommuner längs stråket har i dagsläget låg tillgänglighet till såväl arbetsplatser som arbetskraft vilket tills stor del beror på de svaga infrastrukturlänkarna mellan de mindre LA-områdena och regionkärnan Karlstad.

Förbättrad tillgängligheten till Karlstad är även av betydelse för den regionala utvecklingen med avseende på samspelet mellan högre utbildning och arbetspendling. En god tillgänglighet mellan Karlstads universitet och stråkkommunerna kan bidra till att förbättra förutsättningen att kompetensförsörja näringslivet längs stråket. Därmed säkerställa en ökad sysselsättning.

Näringslivet är beroende av god framkomlighet för sina godstransporter. Delar av stråket har i dagsläget begränsad framkomlighet och trafiksäkerhet både för person- och godstransporter. Delvis beroende på de långa avstånden mellan kommunhuvudorterna längs stråket. Men även på att stråket sträckvis håller mycket låg standard i plan och profil med få omkörningsmöjligheter.

Tillgången till snabba, säkra och bekväma transporter är en viktig förutsättning för god tillgänglighet till arbetsplatser och näringslivets utveckling utmed stråket. Förutsättningar för arbetspendling och godstransporter är ett väl utbyggt transportsystem som understödjer möjligheten till kommunikationer mellan kommunhuvudorter och regionkärnorna.

Mål om god tillgänglighet kommer dock ofta i konflikt med mål om transporters påverkan på miljö. Ökad tillgänglighet innebär ett ökat resande vilket kan leda till bland annat mer utsläpp och negativ påverkan på boendemiljön.

4.3 Trafiksäkerhet

Längs sträckan dominerar singelolyckor medan mötesolyckor står för det största antal dödade och svårt skadade. Generellt uppnår inte vägstandarden på riksväg 62 och väg 240 god standard avseende trafiksäkerhet.

Sidoområdesåtgärder, huvudsakligen i form av uppförande av räcken, har utförts utmed de södra delarna av riksväg 62. Utmed större delen av stråket kvarstår dock att åtgärda oeftergivliga föremål från sidoområden så som träd och andra fasta hinder. Arbetet med att sidosäkra väg 240 mellan Molkom och Hagfors förväntas bli färdigt under vintern 2011/2012.

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är sträckvis bristfällig då gående och cyklister i huvudsak är hänvisade till vägbanan eller en smal vägren för att förflytta sig längs med vägarna. Vidare saknas hastighetssäkrade övergångar för oskyddade trafikanter utanför de större tätorterna.

För att nå en god standard avseende trafiksäkerhet så behöver en väg ha en fysisk mötesseparering om den skyltade hastigheten ska vara över 80 km/tim. Det är speciellt viktigt på vägar, som väg 62, där den dominerade olyckstypen med svår skadeföljd är mötesolyckorna.

4.4 Vägstandard

Vägstandarden längs riksväg 62 sträckan Karlstad – riksgränsen vid Långflon, varierar avseende vägbredd, plan- och profil samt sidoområden. Sträckvis håller riksväg 62 låg standard samt med kraftigt nedsatt bärighet med stora ojämnheter. Detta gäller särskilt sträckan Brattfall – riksgränsen vid Långflon där Klarälvens meandrande krökar påverkar vägens slänter.

Utmed väg 240 är vägstandarden låg särskilt på sträckan mellan Sunnemo och Molkom där vägen är mycket smal och kurvig. De skarpa kurvorna i kombination med skog tätt in på vägen ger korta siktsträckor vilket är en säkerhetsrisk.

Utmed riksväg 62 finns mittseparering mellan Karlstad och Norra Sanna. Övriga delar av stråket saknar mittseparering.

4.5 Transportsystem

Stråket - Karlstad och riksgränsen vid Långflon, har en viktig funktion för arbetspendling och näringslivets transporter. Stråket som i dagsläget utgörs av riksväg 62 och väg 240/riksväg 63 innebär att regionala person- och godstransporter är begränsad vid valet av transportslag till bil/lastbil eller buss. Detta gör stråket sårbart och näringslivet samt boende beroende av att vägen har en god framkomlighet för att tillgodose dagens behov. Transportsystemets begränsning till väginfrastruktur är en bidragande faktor till vissa stråkkommuners svaga koppling till regionkärnorna Karlstad avseende utbildningsmöjlighet och arbetstillfällen. Men även till stråkkommunernas brist på kompetent arbetskraft. Långa restider mellan kommunhuvudorter, på grund av vägens låga standard och stråkets tätortstruktur, bidrar dessutom till låg framkomlighet för godstransporter.

En väl utbyggt kollektivtrafik är en viktig förutsättning för ett effektivt- och hållbart transportsystem. På hållplatser och bytestpunkter längs stråket råder generellt låg standard beträffande bekvämlighet, säkerhet och trevnad, vilket hämmar kollektivtrafikens attraktionskraft. Bristerna utgörs bland annat av obefintliga eller dåliga gångvägsanslutningar, väderskydd samt svårtillgänglig trafikinformation.

5 Etappindelning

Stråkets förutsättningar varierar utmed sträckan avseende befolkningsstruktur, transportsystem, trafikmängder, vägstandard och funktion. I strävan att skapa en enhetlig och jämn målstandard, har stråket delats in i etapper med hänsyn till stråkets olika förutsättningar och funktioner - etapp 1 Karlstad-Ekshärad, etapp 2 Ekshärad-Stöllet, etapp 3 Stöllet – Sysseleback (Brattmon), etapp 4 Sysseleback (Brattmon) – riksgränsen vid Långflon samt väg 240, delen Molkom – Uddeholm.

I följande kapitel beskrivs stråkets olika etapper med avseende på funktion och förutsättningar. Karta 19, sammanställer föreslagna målstandarder för stråkets etapper.

5.1 Etapp 1 Karlstad – Ekshärad

Etappen har delvis olika funktioner. Hela etappen har en viktig regional funktion och sammanbinder norra Värmland med Karlstadsregionen och därigenom även en NRL-väg (viktig väg för näringslivets transporter). Etappen är utpekad som en primär väg för farligt gods och ingår i turiststråket längs Klarälvsdalen. På sträckan Karlstad – Hagfors har riksväg 62 även en viktig funktion som pendlingsstråk.

Sträckan är cirka 98 km lång. Närmast Karlstad har riksväg 62 en vägbredd på 13 meter för att sedan, i höjd med Dyvelsten, smalna av till nio meter. Förbi Forshaga ökar vägbredden till 11-12 meter. Mellan Forshaga och Uddeholm varierar vägbredden mellan sju och nio meter. Vid Munkfors är knappt fyra kilometer av vägen 13 meter bred. Upp till Ekshärad varierar vägbredden mellan sex och åtta meter.

Trafikmängden på sträckan varierar mellan 1 790 och 18 800 ÅDT. Störst trafikmängd förekommer närmast Karlstad.

Etappen karaktäriseras av två typiska vägsträckor – tydliga raksträckor med omkörningsmöjlighet och kurvigare sträckor med dåliga siktförhållanden.

Målstandard för vägetappen

För etapp 1 har två alternativa målstandarder för riksväg 62 studerats – referenshastighet 100 km/h med typsektion mötesfri landsväg samt referenshastighet 80 km/h med befintlig typsektion tvåfältsväg. Effekterna avseende restid vid olika skyltade hastigheter och vägutformning redovisas under rubrik *6.4 Effekter*.

Efter samråd med stråkkommuner, Region Värmland, Värmlandstrafik och Trafikverket föreslår stråkstudien målstandard 100 km/h med typsektion mötesfri landsväg.

5.2 Etapp 2 Ekshärad – Stöllet

Etappen har en viktig regional funktion och sammanbinder norra Värmland med Karlstadsregionen. Etappen har även funktion som NRL-väg (viktig väg för näringslivets transporter), primär väg för farligt gods och turiststråk. Sträckan är cirka 36 km lång. Vägbredden varierar mellan sex och åtta meter men vägen håller till stora delar en vägbredd på sju meter. Vägen ökar i bredd till nio meter på en kort sträcka i höjd med Hara. Trafikmängden utmed etappen varierar mellan 760 och 2 170 ÅDT. Vägen håller låg standard i plan- och profil med skarpa kurvor och få omkörningsmöjligheter vilket är en stor trafiksäkerhetsrisk. Utmed sträckan finns även en stor mängd oeftergivliga föremål i form av byggnader, träd och stenar.

Målstandard för vägetappen

Utifrån etappens funktionella krav, trafikmängd och sträckans vägstandard föreslår stråkstudien en målstandard för vägen som innebär referenshastighet 80 km/h och vägbredd baserad på typsektion tvåfältsväg.

5.3 Etapp 3 Stöllet – Syslebäck (Brattmon)

Etappen har en viktig regional funktion och sammanbinder norra Värmland med Karlstadsregionen. Etappen har även funktion som NRL-väg (viktig väg för näringslivets transporter) och är ett utpekad turiststråk

Sträckan är cirka 40 km lång. Vägbredden utmed den aktuella sträckan är smal och varierar mellan sex och åtta meter. Vägen är som bredast strax norr om Stöllet. Trafikmängden utmed etappen varierar mellan 1 170 och 2 470 ÅDT.

Vägen håller låg standard i plan- och profil med skarpa kurvor och få omkörningsmöjligheter. Utmed sträckan finns även en stor mängd oeftergivliga föremål i form av byggnader, träd och stenar vilket är en stor trafiksäkerhetsrisk.

En okulär besiktning av vägbanan indikerar att det kan förekomma bärighetsproblem på sträckan.

Målstandard för vägetappen

Utifrån etappens funktionella krav, trafikmängd och sträckans vägstandard föreslår stråkstudien en målstandard för vägen som innebär referenshastighet 80 km/tim och vägbredd baserad på typsektion tvåfältsväg.

5.4 Etapp 4 Sysseleäck (Brattmon) - riksgrensén

Etappen har en viktig regional funktion och sammanbinder norra Värmland med Karlstadsregionen. Etappen har även funktion som NRL-väg (viktig väg för näringslivets transporter) och är ett utpekad turiststråk.

Sträckan är cirka 54 km lång. Trafikmängden utmed etappen varierar mellan 190 och 1170 ÅDT. Vägen håller låg standard i plan- och profil med skarpa kurvor och få omkörningsmöjligheter. Utmed sträckan finns även en stor mängd oeftergivliga föremål i form av byggnader, träd och stenar.

Målstandard för vägetappen

Utifrån etappens funktionella krav, trafikmängd och sträckans vägstandard föreslår stråkstudien en målstandard för vägen som innebär referenshastighet 80 km/tim och vägbredd baserad på typsektion tvåfältsväg.

5.5 Väg 240 del Molkom – Uddeholm

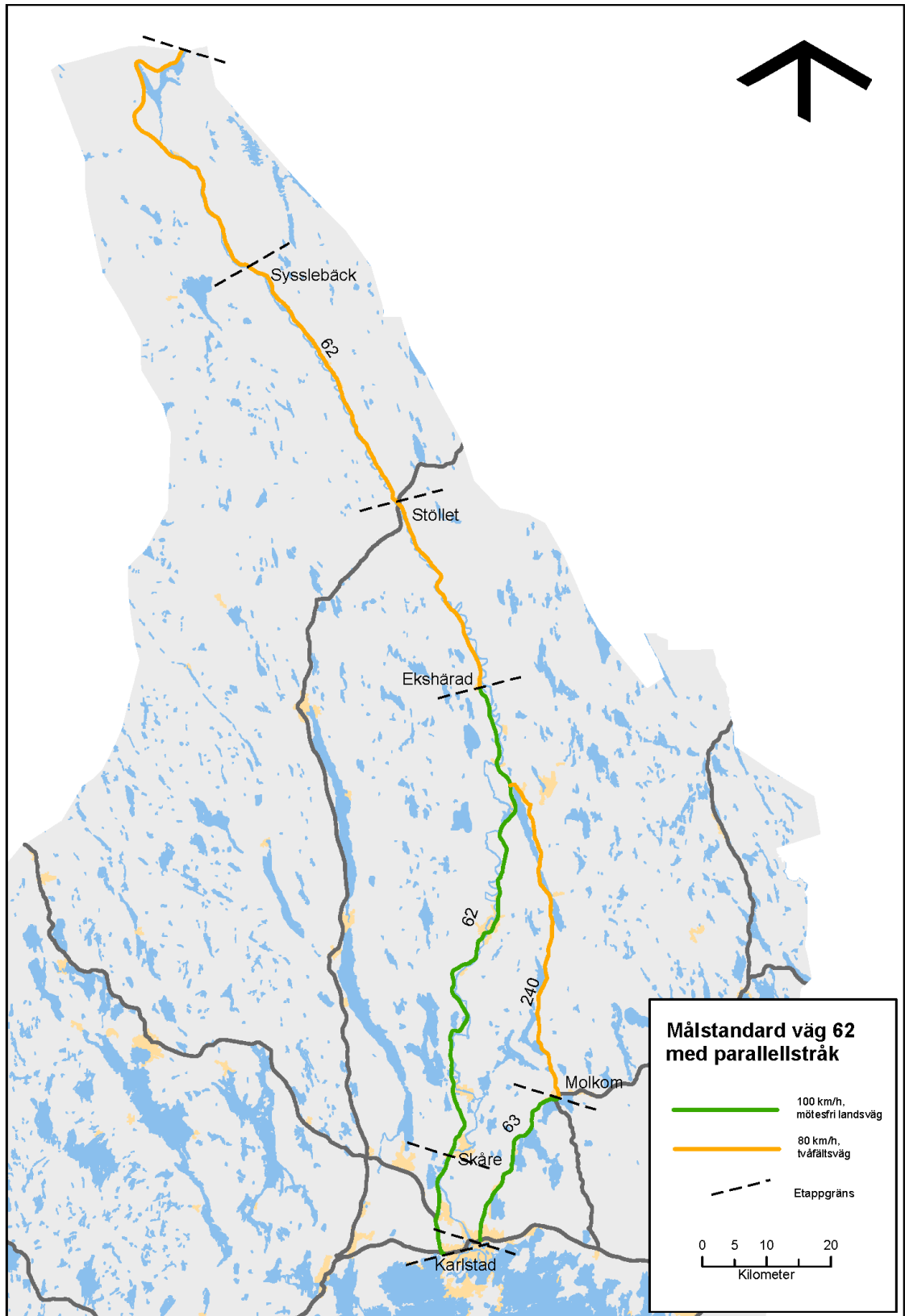
Etappen har en regional funktion och sammanbinder Uddeholm och Hagfors med Karlstadsregionen. Etappen är en utpekad NRL-väg (viktig väg för näringslivets transporter). Enligt Region Värmlands systemanalys har riksväg 62 fastställts som huvudväg för stråket Ekshärad-Hagfors-Munkfors-Forshaga-Karlstad.

Etappen är drygt 50 km. Trafikmängden utmed etappen varierar från 770 till 1 500 ÅDT där den största trafikmängden finns i anslutning till Uddeholm. Väg 240 har låg vägstandard, särskilt på sträckan mellan Sunnemo och Molkom där vägen är mycket smal och kurvig. Utmed sträckans finns även en stor mängd oeftergivliga föremål i form av byggnader, träd och stenar vilket är en stor trafiksäkerhetsrisk.

Målstandard för vägetappen

Fram till att beslut har fattats om att genomföra avfasning av ojämna hastighetssteg, föreslår stråkstudien att etappen bibehåller rådande referenshastighet 90 km/tim. Därefter föreslår stråkstudien, utifrån etappens funktionella krav, trafikmängd och sträckans vägstandard, målstandard med referenshastighet 80 km/tim och befintlig vägbredd.

Karta 19 – Sammanställning av föreslagna målstandard för stråkets olika etapper



6 Tänkbara åtgärder

Tänkbara åtgärder längs med vägen utgår från två olika ekonomiska förutsättningar. Det är dels utifrån de medel som finns upptagna i den regionala länsplanen för nuvarande planperiod, dels utifrån den långsiktiga målstandarden som har identifierats i denna studie. Kostnaden för att bygga om vägen till den långsiktiga målstandarden är dock avsevärt större än de medel som finns avsatta för väg 62 under kommande planperiod.

Nedan följer en genomgång av tänkbara åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Dessa åtgärder kan ses som dels punktinsatser dels om delar i en ombyggnad enligt föreslagen målstandrad. I kostnadskapitlet (6.5) redovisas både styckekostnader för enskilda åtgärder och kostnader för en ändring av vägstandarden per etapp.

6.1 Åtgärder – steg 1

Inom fyrstegsprincipens första steg ingår åtgärder som kan begränsa transportbehovet och val av transportsätt. Konkret kan det innebära ändrade skatter på fordon och drivmedel och att trängselskatter införs. Åtgärderna syftar till att flytta exempelvis arbetspendlare och godstrafik från väg till järnväg genom att göra den sistnämnda mer attraktiv men även att få fler att välja buss som färdmedel. Åtgärder som innebär ändrade skatteformer är inte tillämpligt enbart på väg 62 utan får tillämpas på nationell- och regionalnivå.

Att minska människors transportbehov kan även vara möjligt genom att bygga ut eller bygga snabbare infrastruktur för IT. Det medför att fler kan arbeta från hemmet och kan undvika resor i jobbet.

6.2 Åtgärder – steg 2

Det andra steget innefattar åtgärder som ger en effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon via bl.a. styrning, reglering, väginformatik och avgiftssystem. Avgiftssystem kan innebära att billigare eller rabatterade avgifter för att resa kollektivt införs i syfte att minska personbilstransporterna.

ITS-lösningar (intelligenta trafiksystem) kan även införas som visar restider för olika transportslag eller vägar på VMS-skyltar (variabla meddelande skyltar). Dessa skyltar kan även användas när omledning av trafiken är nödvändig och för att varna för exempelvis olyckor och halt väglag.

Andra tänkbara åtgärder som kan påverka hur omfattande behovet av fysiska åtgärder blir på riksväg 62 och väg 240 är:

- internetuppkoppling på bussar som möjliggör arbete under restid
- informationskampanj riktad till vinterturismen
- tjänstebilpool för kommunanställda

- förbättrad logistik för hemtjänstens transporter
- höjda avgifter för kommun- och landstingsanställda avseende arbetsplatsparkeringar
- kompensation till kommun och landstingsanställda som avstår arbetsplatsparkering
- satsning på kollektivtrafik, turtäthet och informationssystem
- beteendepåverkande projekt och cykla-gå till jobbet tävlingar och testresenärer
- övriga beteendepåverkande projekt utförda av mobilitetskontor
- samordning av kommunernas tunga transporter.

En stor del av ovanstående åtgärder är inte realistiska för väg 62 då effekterna blir mycket låga på grund av det låga trafikflödet. Syftet med redovisningen är att exemplifiera vilka typer av åtgärder som finns inom steg 2.

6.3 Åtgärder – steg 3 och 4

Vägförbättringar och ombyggnadsåtgärder ingår i fyrstegsprincipens tredje och fjärde steg beroende på omfattningen av åtgärderna. Större ombyggnader som breddning från exempelvis sex meter till mötesfri landsväg samt ny vägsträcka ingår i det fjärde steget. I tabell 5-7 redovisas kostnader för enskilda åtgärder samt kostnaderna av en kombination av åtgärder för att skapa en ny vägstandard.

Sidoområdesåtgärder

Åtgärder för att säkerställa att sidoområdet uppfyller god standard enligt Trafikverkets normer, minskar skadeföljden avsevärt vid singelolyckor. I tabell 5 redovisas snittkostnaden per kilometer för att säkra sidoområdet. Kostnaden för sidoområdesåtgärder på delsträckor särredovisas för långsiktiga åtgärder. Även delar som idag har säkra sidoområden får en kostnad vid breddningen.

Kurvvrättning

Som kortsiktig åtgärd har en kostnad beräknats för att skapa god plangeometri för en 8 meter bred väg utmed en sträcka av 150 meter. För de långsiktiga åtgärderna ingår kurvvrättning i respektive åtgärd. Effekten av kurvvrättning består främst av förbättrad möjligheten för godstransporter att hålla en jämn hastighet, att sikten och därmed trafiksäkerheten förbättras och även eventuellt att en omkörningsmöjlighet skapas.

Profiljustering

Genom att minska lutningar minskar bränsleförbrukningen, något som kan påverka bränslekostnaderna avsevärt för den tunga trafiken. Sikten förbättras även vilket höjer trafiksäkerheten. Kostnaden är baserad på en åtta meter bred väg på en 200 meter lång sträcka.

C-korsning

Trafikverket har i handboken VGU (Vägar och gators Utformning) klassificerat olika korsningstyper. Enligt VGU, är en korsning av typ C en korsning med ett separat körfält för vänstersvängande trafik och refug på den anslutande vägen. Om den långsiktiga målstandarden är mötesfri landsväg ingår kostnaden för att bygga om korsningar i den kostnaden.

Gång- och cykelväg

Å-priset per kilometer separerad gång- och cykelväg redovisas i tabellen för kortsiktiga åtgärder, tabell 5. För långsiktiga åtgärden, mötesfri landsväg, ingår kostnaden för gång- och cykelväg i totalkostnaden.

Busshållplats

Kostnaden för busshållplats avser en hållplats per körriktning. Beroende om den finns idag eller inte och vilken standard som den byggs efter påverkar priset. Maxkostnaden i tabellen avser en helt ny busshållplats, utformad enligt högsta standard och med en kort trafiksäker anslutning till närmsta vägskäl eller gång- och cykelbana.

Pendelparkering

Behovet av parkeringsplatser och ny yta varierar och det återspeglas på skillnaden mellan min- och maxkostnad.

Rastplatser

Kostnaden avser rastplats på en sida av vägen och varierar utifrån om det finns någon befintlig yta eller inte samt hur stor den ska vara. All normal utrustning för en Trafikverksrastplats ingår. Möjlighet finns att kombinera rastplatser med pendelparkeringar och även utforma dem som tematiska rastplatser. Ett pilotprojekt för detta planeras vid Ransäter.

Cirkulationsplats

Vägens funktion innebär att korsningar utformade som cirkulationsplatser i största mån ska undvikas. I tätortsmiljö kan de dock utgöra ett trafiksäkert alternativt.

Trafikplats

Anläggning av trafikplatser utmed stråket är inte samhällsekonomiskt motiverat på grund av höga anläggningskostnader. Åtgärden är medtagen för att visa vilken merkostnad en trafikplats innebär.

Trafikplatserna vid Katås och Trangärd på befintlig mötesseparerad sträcka norr om E18, redovisas separat i tabell 4. För att kunna skapa 2+2 genomgående körfält på sträckan Bergvik – Katås behöver trafikplatserna utformas för att klara fyra genomgående körfält.

Avsmalning och GC-väg

Genom flera tätorter kommer inte referenshastigheten 100 km/tim att vara möjlig. Vid referenshastighet 80 km/h kan en befintlig 13-metersväg (eller bredare) med fördel smalnias av och en gång- och cykelväg kan skapas på den ena vägrenen. En fysisk separering med räcke blir då nödvändig.

Mötesfri landsväg

Kostnaden för att bygga om en befintlig 13-metersväg till mötesfri landsväg är en åtgärd som både ger en god trafiksäkerhets – och framkomlighetsnytta i förhållande till kostnaden. Som kortsiktig åtgärd redovisas snittkostnaden per kilometer och i tabell 5. För långsiktiga åtgärder redovisas kostnaden i tabell 6 där åtgärden ingår tillsammans med sträckor som kräver breddning.

Deje – Älvkullen

I stråket finns ett ca 4 kilometer långt objekt som är framarbetat till arbetsplan. Etappen Deje – Älvkullen, som till stor del går i nysträckning, är i den framarbetade arbetsplanen dimensionerad som en 8 meter bred väg med stigningsfält.

Tre olika kostnader för objektet kommer att redovisas nedan (tabell 7); kostnad för utformning enligt fastslagen arbetsplan, extra kostnad för att först bygga etappen enligt arbetsplanen och sedan vid ett senare tillfälle bredda vägen till mötesfri landsväg samt kostnad för att från början utforma vägen till mötesfri landsväg.

6.4 Effekter

Framkomlighet

I tabell 4 redovisas effekterna avseende restid vid olika skyltade hastigheter och vägutformning. Jämna hastighetssteg har använts och skillnaderna i restid utgår från dagens skyltade hastigheter. För att få en god trafiksäkerhetsstandard vid en skyltad hastighet över 80 km/tim krävs mötesseparering.

En ombyggnad till föreslagen målstandard medför även att risken för olyckor minskar och därmed blir transportsystemet mer tillförlitligt för både arbetspendling och godstransporter.

Den faktiska restiden utgår från trafikmängd, andel tung trafik och vägtyp. Om ett fordon exakt kan hålla den skyltade hastigheten blir den teoretiska restiden enligt tabell 4. Med en skyltad hastighet på 80 km/h längs med hela sträckan kommer den teoretiska restiden att öka med knappt 4,5 minuter. Om hastigheten 100 km/h kan skapas mellan Norra Sanna och Uddeholm minskas restiden på sträckan med drygt 10 minuter. I verkligheten är tidsskillnaderna mindre då personbilar bromsas upp av lastbilar, acceleration- och bromssträckor inte är medräknade etc.

Teoretisk restid		100 km/tim	80 km/tim
Från	Till		
Norra Sanna	Forshaga	- 39 sek	+ 40 sek
Forshaga	Munkfors	- 270 sek	+ 34 sek
Munkfors	Uddeholm	- 320 sek	befintlig
Uddeholm	Riksgränsen	inte aktuellt	+190 sek

Tabell 4

Trafiksäkerhet

Med en väg utbyggd till föreslagen målstandard kommer trafiksäkerheten att öka avsevärt. På de mer trafikerade delarna närmast Karlstad kommer en mötesseparering att i stort eliminera mötesolyckorna och på de mindre trafikerade avsnitten kommer konsekvenserna av den mest förekommande olyckstypen, singelolyckor, att minska markant med ett säkrat sidoområde och bättre väggeometri.

Måluppfyllelse

Hur respektive åtgärd uppfyller funktions- respektive hänsynsmålet (se kap 1.4 Mål) redovisas i tabell 5, 6 och 7 nedan. Måluppfyllelsen är klassad enligt följande: Mycket positiv (+++), positiv (++) , marginellt positiv (+), ingen effekt (o), marginellt negativ (-), negativ (--) samt mycket negativ (---).

6.5 Kostnader

I tabellen nedan redovisas styckekostnader för enskilda åtgärder. Dessa, tillsammans med kostnader för breddning och mötesseparering av befintlig väg, ligger till grund för kostnaderna per etapp i tabell 6.

Resvaneundersökningar och informationskampanjer kan variera stor i omfattning och inga kostnader för dessa redovisas nedan.

Steg 2 och 3 - Styckekostnader

Åtgärd	Enhet	Snittkostnad (tkr)	Funktionsmålet	Hänsynsmålet
Automatisk hastighetskamera	st	350	+	++
Befintlig 13 m till 10 m + GC	km	4 200	++	+++
Befintlig 13 m till mötesfri landsväg	km	3 800	++	+++
Bro	m ²	32	o	o
Busshållplats	par	600	++	++
Cirkulationsplats	st	7 500	o	++
C-korsning (vänstersvängfält)	st	1 750	+	++
Fotgängardetektering	Par	100	+	+
Gång- och cykelväg	km	3 100	+++	++
Kurvvrättning	st	1 750	+	+
Mindre profiljustering	st	2 300	+	+
Variabla hastighetsskyltar el. VMS	par	3 000	+	++
Pendlarparkering	st	340	++	o
Rastplatser	st	3 400	+	++
Sidoområdesåtgärder	km	410	+	++
Stigningsfält (1 km)	st	9 200	++	+
Trafikplats	st	25 000	+++	+++

Tabell 5

Steg 3 – Totalkostnad per etapp

Tabell 6 och 7 redovisar kostnaderna och effekterna utifrån funktions- och hänsynsmålet av en upprustning av befintlig väg till olika vägstandarder per etapp. Kostnaden i miljoner kronor, MSEK, är avrundade till närmsta heltal. Bärighetskostnaden är den del av totalkostnaden som kan härledas direkt till de insatser som krävs för att få en god bärighet på sträckan. Kolumnen ”Meterkostnad” avser ett snittpris per längdmeter över sträckan.

Vägtyp	Kostnad (MSEK)	Bärighet (MSEK)	Meterkostnad (kr/m)	Funktions-målet	Hänsyns-målet
Mötesfri landsväg					
Bergvik – Katås (2+1 till 2+2 körfält)	32	0	3 050	++	0
Norra Sanna – Dyvelsten *	33	3	8 830	+++	+++
Dyvelsten – Norra infarten till Forshaga	28	3	7 880	+++	+++
Norra infarten Forshaga – Munkfors (inkl. genomfart)	336	32	8 240	++	+++
Munkfors – Södra infarten till Uddeholm**	261	15	11 450	++	+++
Södra infarten till Uddeholm – Ekshärad	221	5	13 150	++	+++
8 m bred landsväg och sidoområdesåtgärder***					
Södra infarten till Uddeholm -Ekshärad	45	5	2 670	+	++
Befintlig vägbredd och sidoområdesåtgärder					
Ekshärad - Långflon	75	-	580	0	+

Tabell 6

*: Exklusive GC-väg Norra Sanna – Acksjön (4 MSEK)

** : Inklusive Förbifart Höje

***: Är inte en föreslagen målstandard men redovisas som jämförelse.

Med en utformning till mötesfri landsväg upp till Ekshärad och åtgärder för att skapa en god trafiksäkerhet med befintlig vägsbredd på resterande sträcka blir den totala kostnaden för riksväg 62 ca 986 MSEK.

Steg 4 – Nysträckningar

I tabellen nedan redovisas de olika alternativ som finns för att bygga sträckan Deje – Älvkullen i delvis ny sträckning. För en utformning till mötesfri landsväg krävs en omarbetning av befintlig arbetsplan vilket kommer att risker överklaganden och att tiden till möjlig byggstart troligen förskjuts 1-2 år.

Deje – Älvkullen	MSEK	Funktionsmålet	Hänsynsmålet
8 m väg enligt arbetsplan	74	++	+++
Ombyggnad av 8 m väg till mötesfri landsväg	+ 36	+++	+++
Mötesfri landsväg från början	89	+++	+++

Tabell 7

7 Workshop

Under november 2011 genomfördes en workshop där Trafikverket, Region Värmland, Värmlandstrafiken samt stråkets kommuner deltog. Syftet med workshop var att engagera kommuner i arbetet med att prioritera vilka åtgärder som ska finansieras med medel inom nuvarande länsplan och på så sätt ta fram en handlingsplan för vilka åtgärder som bör genomföras och vilken prioritering dessa har.

Vägen fram till workshopen har följt följande steg.

Brister, problem och funktion identifieras (möte 1)



Workshopens upplägg var enligt följande:

1. Tänkbara åtgärder med kostnader och effekter presenterades av Vectura.
2. Därefter genomförde kommunerna ett grupparbete med syfte att prioritera bland de alternativa åtgärderna enligt fyrstegsprincipen och fastslå målstandard för varje etapp.
3. Efter workshopen sammanställde Vectura resultatet i ett förslag på åtgärdspaket. Detta ska beslutas i januari 2012 och ordningsföljden för genomförandet prioriteras.

8 Handlingsplan

För att nå den långsiktiga målstandarden bedöms åtgärder i storleksordningen ca 990MSEK krävas. Av dessa bedöms ca 56 MSEK vara kopplade till bärighet.

För genomförande under gällande planperiod, 2010-2021, har Region Värmland och kommunerna kommit överens om följande förslag till fördelning av stråkets pott i länsplanen.

Den totala summan, ca 190 MSEK, av föreslagna åtgärder är högre än de medel som i länsplanen har tilldelats väg 62 specifikt. Det är gjort för att säkerställa att de 120+30 MSEK som är tilldelade vägen kommer att nyttjas fullt ut under planperioden. En annan anledning är även att väg 62, tillsammans med övriga regionala vägar i länet, är med och delar på de medel i länsplanen som är avsatta för specifika områden så som kollektivtrafik och trafiksäkerhet (se kapitel 1.5).

Två olika alternativ presenteras nedan. Skillnaden ligger i hur sträckan Deje – Älvkullen byggs ut. Om den utformas till mötesfri landsväg från början kommer mötessepareringen från Norra Sanna räcka upp till den norra infarten till Forshaga. Om den istället utformas enligt befintlig arbetsplan, som en åtta meter bred väg med omkörningssträckor, kommer mötessepareringen att räcka ytterligare ca 2 kilometer norrut.

Alternativ 1

Prioritet	Åtgärd	Steg	Kostnad (MSEK)
1	Pendlarparkeringar i Ransäter, Råda och Tjärnheden	2	6
1	Norra Sanna – Dyvelsten: Mötesfri landsväg	3	33
1	Utbyggd pendlarparkering vid Sjögränd & bytespunkt Ekhärad	2	2
2	Dyvelsten – Norra infarten till Forshaga: Mötesfri landsväg	3	28
2	Deje – Älvkullen: Mötesfri landsväg i delvis ny sträckning	4	89
2	Påverkansåtgärder	1-2	10
2	Gång- och cykelväg Norra Sanna – Acksjön	3	4
3	Gång- och cykelväg samt passage vid Värnäs	3	4
3	Trafikplats Trangärd	3	15
Σ			ca190

Alternativ 2

Prioritet	Åtgärd	Steg	Kostnad (MSEK)
1	Pendlarparkeringar i Ransäter, Råda och Tjärnheden	2	6
1	Norra Sanna – Dyvelsten: Mötesfri landsväg	3	33
1	Utbyggd pendlarparkering vid Sjögränd & bytespunkt Ekhärad	2	2
2	Dyvelsten – Norra infarten till Forshaga: Mötesfri landsväg	3	28
2	Deje – Älvkullen: 8 meters väg i delvis ny sträckning	4	74
2	Norra infarten till Forshaga – Orretorp (ca 2 km): Mötesfri landsväg	3	15
2	Påverkansåtgärder	1-2	10
2	Gång- och cykelväg Norra Sanna – Acksjön	3	4
3	Gång- och cykelväg samt passage vid Värnäs	3	4
3	Trafikplats Trangärd	3	15
Σ			ca 190

Pendlarparkeringar i Ransäter, Råda och Tjärnheden

En total kostnad på 6 MSEK avsätts för genomförande av de i förstudien föreslagna åtgärderna för de tre pendlarparkeringarna. Finansiering kan helt eller delvis ske från potten för kollektivtrafikåtgärder.

Norra Sanna – Dyvelsten: Mötesfri landsväg

En mötesseparering av sträckan mellan Norra Sanna och Dyvelsten (Öjenäsvägen) beräknas kosta cirka 33 MSEK. I kalkylen ingår tre större korsningsåtgärder. Arbetet inleds med upprättandet av en förstudie som med fördel även kan inkludera gång- och cykelvägen mellan Norra Sanna och Acksjön samt angränsande etapp i norr, Dyvelsten – Norra infarten till Forshaga (för alternativ 2 kan även de två kilometrarna norr om infarten ingå).

Utbyggd pendlarparkering vid Sjögränd och bytespunkt Ekhärad

Pendlarparkeringen vid Sjöstrand byggs ut och en bytespunkt vid Ekshärad skapas. I kommande utredning ska samråd med Värmlandstrafik och Hagfors kommun ske för placering och utformning. Finansiering kan helt eller delvis ske från potten för kollektivtrafikåtgärder.

Dyvelsten – Norra infarten till Forshaga: Mötesfri landsväg

En mötesseparering av sträckan från Dyvelsten upp till norra infarten till Forshaga (Storgatan)) beräknas kosta cirka 28 MSEK. I kalkylen ingår två större korsningsåtgärder. En förstudie behöver upprättas för det fortsatta arbetet. Den kan inkludera etappen i söder.

Påverkansåtgärder

En pott på totalt 10 MSEK avsätts för påverkans- och ITS-åtgärder inom fyrstegsprincipens första och andra steg längs med väg 62. I kostnaden ingår en fördjupad utredning över vilka åtgärder som ger den största nyttan och, om de är fysiska, var de ska placeras för att möjliggöra den bästa effekten.

Gång- och cykelväg Norra Sanna – Acksjön

4 MSEK avsätts för att skapa en gång- och cykelväg som knyter samman Norra Sanna och bebyggelsen vid Acksjön (Lyckan). Utredning och projektering bör samordnas med arbetet för att mötesseparera väg 62 mellan Norra Sanna och Dyvelsten. Åtgärden kan finansieras från potten för cykelåtgärder.

Gång- och cykelväg samt passage i Värnäs

Åtgärderna avser en gång- och cykelväg som knyter samman Brobergsheden vid Stöllet med korsningen väg E 45/väg 62 vid Värnäsmo samt en trafiksäker passage vid korsningen. Möjlighet finns att finansiera hela eller delar av objektet från potten för cykelåtgärder.

Trafikplats Trangärd

För att möjliggöra fyra genomgående körfält vid Trangärd skapas en planskild korsning strax söder om nuvarande plankorsning. Av de 15 MSEK som trafikplatsen beräknas kosta bör endast hälften bekostas av potten för väg 62.

Deje – Älvkullen, mötesfri landsväg

Ombyggnad av vägen i delvis nysträckning till mötesfri landsväg. I kostnaden ingår omarbetning av befintlig arbetsplan. Åtgärderna följer den tidigare arbetsplanen men anpassas till vägstandarderna mötesfri landsväg. Risk finns att befintlig arbetsplan måste startas om.

Deje – Älvkullen, 8 meters väg

Åtgärden följer nuvarande arbetsplan. Om den i framtiden ska byggas om till mötesfri landsväg tillkommer en uppskattad kostnad på ca 36 MSEK.

Övriga åtgärder

Utöver nämnda objekt finns ett antal åtgärder upptagna i Trafikverkets åtgärdsprogram som är direkt kopplade till de åtgärdsplaner som ska användas för hela det regionala vägnätet i Värmland: Satsningar på kollektivtrafik (108 MSEK), på cykelåtgärder (30 MSEK) och på åtgärder för ökad trafiksäkerhet och förbättrad miljö (140 MSEK).

Då respektive lista är ett levande dokument kommer åtgärderna inte att redovisas i denna stråkstudie.



Trafikverket, 651 15 Karlstad. Besöksadress: Malmtorgsgatan 4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se

Vectura