



VÄGAR MED KULTURMILJÖVÄRDEN I DALSLAND

Titel: Vägar med kulturmiljövärden i Dalsland

Författare: Kolbjörn Waern, Kerstin Holmberg, WSP

Publikation: 2009:36

Utgivningsdatum: 2009-04

Utgivare: Vägverket Region Väst

Kontaktperson: Ann-Kristin Lundberg, 031-63 51 83

Foto: Kolbjörn Waern, Kerstin Holmberg

Distribution: Vägverket, endast digitalt publicerad på www.vv.se

Innehållsförteckning

FÖRORD.....	5	VÄGAR KLASS 1	
SAMMANFATTNING.....	6	173 Stigen-Västra Bodane.....	42
SÄRDRAG I DALSLANDS VÄGNÄT.....	9	924 Rönningen-Ellenö.....	43
Slättbygden, dalgångarna och skogsbygden..	9	2097 Sandåker-Stora Torp, Råggårdsvägen....	44
Dalslands kanals sjösystem.....	9	2127 Örsberg-Sundals-Ryr.....	45
Gränsbygd.....	10	2135 Dals-Rostock-Brålanda.....	46
Fattigdomen.....	10	2204 Nytorp-Ärtemarks kyrka.....	47
Industrierna.....	10	2224 Håverud-Åsensburk, Upperudsvägen....	48
Sjöfart och tågtransporter.....	11	2231 Fröskogs kyrka.....	49
Pilgrimsled och karolinerled.....	12	2237 Kasen-Änghagen, Dingelviksvägen.....	50
DALSLANDS VÄGHISTORIA.....	13	2250 Skifors-Solvik.....	51
Väghållningens organisation.....	13	VÄGAR KLASS 2	
Fornitid.....	13	164, 166 Parsetjärn.....	52
Medeltid och 1500-tal.....	13	166 Bengterud-Årbol.....	53
1600-tal.....	14	2060, 2062 Lubberud-Bramserud.....	54
1700-tal.....	14	2101 Töftedal-Gesäter.....	55
1800-tal.....	17	2120 Grösäter-Tängelanda.....	56
1900-tal.....	19	2154 Vinterhålet-Sikhall.....	57
VÄGAR MED KULTURMILJÖVÄRDEN.....	21	2166 Grinstad-Kvantenburg.....	58
VÄGAR KLASS 1+		2207 Solum-Rörviken.....	59
172 Ellenösundet.....	22	2218 Dals Långed-Årbol.....	60
2083, 2086, 2087 Edstena-Färgelanda.....	24	2239 Södra Fjäll-N Lidtjärnet.....	61
2128 Rådane-Häljebyn.....	26	2242,2242.01 Edsleskog-Byggerud.....	62
2149, 2178 Ängenäs-Kleverud, Gestadvägen...	28	TABELL VÄGNUMMER-KLASS.....	63
2221 Högsbyn-Håverud, Brudfjällsvägen.....	30	REFERENSER.....	64
2221 Håverud.....	32	BILAGA 1	
2223, 2223.01 Köpmannebro.....	34	Tabell Grunddata	
2227 Sannerud-Vassviken.....	36	BILAGA 2	
2230 Krusebol-Östra Bodane.....	38	Tabell Bedömning och klassificering	
2255 Hollsten-Edsleskog.....	40		

Förord

Vägars kulturvärden ger goda upplevelser och mervärden för trafikanter och omringboende. Att vårda och ta tillvara vägars kulturvärden i vägplaneringen är ett viktigt bidrag till långsiktig hållbar utveckling av vägtransportsystemet. Vaghållningen ska beakta möjligheterna att förbättra, återställa och skapa miljöer. Vägar och broar med kulturmiljövärden, väganknutna kulturminnen, till exempel vägstenar samt alléer ska underhållas och skötas.

Den här rapporten är en presentation av Vägverkets kartläggning och klassificering av vägar med kulturmiljövärde i Dalsland. Rapporten ger även en beskrivning av Dalslands väghistoria fram till och med första halvan av 1900-talet.

Syftet med kartläggningen och klassificeringen har varit att pekat ut de mest värdefulla vägsträckorna och ge Vägverket ett underlag för att kunna ta tillvara och utveckla dessa värden i vaghållningen.

Arbetet med vägar med kulturmiljövärden har i huvudsak bedrivits under 2008. Ansvarig har varit Ann-Kristin Lundberg, Vägverket Region Väst.



Vägvisningssten vid Ödskölts kyrka.

Sammanfattning

I Vägverkets ansvar för de statliga vägarna ligger även ett ansvar att förvalta det kulturhistoriska värde som vägarna besitter. Vägnätet har ofta djupa historiska rötter, och inte sällan kan man spåra vägarna till 1500- och 1600-talen, då de första kartorna upprättades. Ibland kan man med hjälp av de fornminnen som kantar vägen anta att vägen har ett ännu större tidsdjup. Den smala ridstigen har under århundraden utvecklats till en kärrväg, sedan till en grusad landsväg och kanske slutligen till en högt trafikerad länsväg. Ibland är vägens ålderdomlighet tydlig genom det sätt som den underordnar sig landskapet, i andra fall, när vägen har breddats och rätats, är det svårt för en lekman att förstå vägens långa historiska kontinuitet.

Vägombyggnader och vägunderhåll kan minska den gamla vägens kulturhistoriska värde. De kulturhistoriskt mest värdefulla vägarna bör därför uppmärksammas så att särskild hänsyn kan tas när dessa vägar blir föremål för förbättringsåtgärder av olika slag. Vägverket har därför påbörjat en inventering av det statliga vägnätet för att fånga upp de vägar som har störst kulturmiljövärden. Kulturmiljövärdet definieras enligt en av Vägverket fastställd mall, där vägens ålder, dess historiska funktion och dess grad av ursprunglighet har stor betydelse.

Denna rapport avser en inventering av de statliga vägarna i Dalsland. I landskapet finns omkring 140 statliga vägar, som i sin tur oftast består av ett antal delsträckor mellan större korsningar. 31 vägsträckor, med en längd som varierar från någon enstaka kilometer till flera mil, har valts ut som särskilt värdefulla ur kulturmiljösynpunkt. 10 vägsträckor har givits den högsta klassen 1+ (vägsträckning med omistliga kulturhistoriska värden), 10 vägsträckor har klass 1 (mycket höga kulturhistoriska värden) och 11 vägsträckor har klass 2 (höga kulturhistoriska värden).

Rapporten inleds med en beskrivning av de regionala särdrag som präglar Dalslands vägnät. Här pekas bland annat på hur naturförhållandena påverkat vägnätet, såsom de långa sjösystemen som utgjort hinder för landtransporter. Dalsland var ett fattigt landskap och saknar nästan helt de storslagna vägprojekt som i de rikare jordbruksbyggnaderna tillkom på initiativ av stora jordägare. I stället var det 1700- och 1800-talens järnbruk som påskyndade och

stimulerade vägbyggandet, bland annat i form av beredskapsarbeten under 1800-talets missväxtår. Sjöfarten på Vänern och på Dalslands kanal fick liksom järnvägarna en stor påverkan på vägutbyggnaden i landskapet. I hembygdsliteraturen finns dessutom mycket skrivet om pilgrimsleder och karolinerleder genom Dalsland, men det har varit svårt att påvisa att dessa har satt avtryck i dagens vägnät.

Dalslands väghistoria beskrivs översiktligt i rapporten, från forntid till idag. De första användbara kartorna uppträder på 1600-talet, och visar de tre huvudstråk som redan då hade utkristalliserats. Det viktigaste av dessa var den s.k. kungsvägen mellan Vänersborg och Karlstad. Vägen från Tösse över Fröskog och Södra Fjäll mot Ed var tidigt en viktig förbindelse från Svealand till västkusten. Det tredje viktiga stråket gick från Frändefors över Stigen och Högsäter mot Ed och Halden.

1700-talets kartor visar ett rikt förgrenat vägnät, vilket har sin främsta grund i att kartorna från denna tid är så mycket mer detaljerade än de äldre kartorna. "Vägarna" är med få undantag ännu endast ridstigar där lasten släpades efter en häst eller oxe. På 1800-talet sker en storskalig vägutbyggnad och det är under detta århundrade som de allra flesta vägar i Dalsland blir farbara med hjulfordon.

Under 1900-talet äger stora ombyggnader av vägnätet rum i samband med att vägarna anpassas till motortrafik. I stort sett alla vägar som idag ingår i det statliga vägnätet byggs om och förbättras under detta århundrade. Endast mycket få helt nya vägar tillkommer under 1900-talet. Det är dels ett fåtal s.k. AK-vägar som dras fram i orörd mark, dels dragning av några äldre vägar i ny sträckning, t.ex. delar av väg 45 och delar av länsvägarna.

Följande tio vägar har valts ut som de kulturhistoriskt mest värdefulla vägarna i landskapet:

Väg 172 över Ellenösundet. Ellenösundet är en kommunikationshistoriskt intressant plats där flera väggenerationer är tydliga. Passagen ingår i ett gammalt stråk från norra Dalsland mot Uddevalla.

Väg 2083, 2086 och 2087 över Edstena Bro vid Färgelanda. Vägen är ett mycket fint exempel på

en gammal och välbevarad mindre väg i jordbruksbygden. Stenvalvsbron och kvarnmiljön vid Edstena förstärker det kulturhistoriska värdet.

Väg 2128, Rådane – Häljebyn. Vägen går på ett mycket ålderdomligt sätt genom landskapet och över gårdarnas gårdsplaner. Trafikbelastningen är mycket liten vilket gjort att vägen har undgått större ombyggnader.

Väg 2149, 2178, Gestadvägen. Denna väg utmed Vänerkusten kan vara mycket gammal. Vägen har i hela sin längd, 34 km, bevarats som en smal väg med stark koppling till kyrkor och gårdar på Dalboslätten.

Väg 2221, Brudfjällsvägen. Denna extremt backiga och kurviga, men ändå vältrafikerade väg kantas av ett par bronsåldersrösen, vilket lett till antaganden att vägen kan ha ett mycket gammalt ursprung. Vid tidigare ombyggnader har vägens särprägel tagits till vara.

Väg 2221 vid Håverud. Passagen vid Håverud är liksom Ellenösundet en kulturhistoriskt mycket intressant plats med stark prägel av 1800-tal. Här finns bland annat en rekonstruktion av en äldre vägbro, en gammal järnvägsbro och Sveriges enda akvedukt.

Väg 2223 och 2223.01, Köpmannebro. Denna vägslinga ned till slussarna i Köpmannebro visar hur den gamla kungsvägen såg ut i äldre tid. Korsningspunkten med Upperusälven är troligen mycket gammal.

Väg 2227, Ånimskog. Detta är likaså en del av den gamla kungsvägen. Vägen har kunnat bevaras som en smal grusväg eftersom väg 45 på denna sträcka fått en ny dragning. Vägen är mycket gammal och passerar bland annat Ånimskogs kyrka från 1200-talet.

Väg 2230, Östra Bodane. Detta är ett fint exempel på de statliga vägar som på 1800-talet ledde ned till vänerhamnarna. Vingens hamn vid vägens slut övergavs dock tidigt som hamnanläggning. Vägen fick därför aldrig någon större betydelse och har kunnat bevaras i ett ursprungligt skick.

Väg 2255 Hollsten – Edsleskog. Detta är en av de få vägar i Dalsland som byggdes i jungfrulig terräng på 1900-talet. En minnessten berättar att vägen byggdes 1921-27 som nödhjälpsarbete. Vägen är mycket välbevarad från tiden för anläggandet.

De 21 vägarna i klass 1 och 2 utgörs av såväl små grusvägar, t.ex. den lilla kyrkvägen till Årtemarks kyrka, som större, moderna vägar, t.ex. en på 1980-talet nybyggd sträcka av väg 166 vid Dals Rostock.



Särdrag i Dalslands vägnät

SLÄTTBYGDEN, DALGÅNGARNA OCH SKOGLANDSKAPET

Dalsland kallas ibland för ett Sverige i miniatyr, vilket har visst fog för sig eftersom här finns många olika landskapstyper inom ett relativt litet område. Landskapet kan förenklat delas in i Dalboslättens slättlandskap, dalgångslandskapet i väster och skogslandskapet i norr.

Dalboslätt är till sin karaktär mer lik Västergötland än resten av Dalsland. Här ligger vägarna relativt tätt. De många småvägarna är inte differentierade utan de flesta är smala, s.k. tertiära grusvägar. Ett fåtal större vägar samlar upp trafiken, i synnerhet väg 45 som går tvärs över slätten.

Dalgångslandskapet i väster består av Valboåns, Lerdalsåns, Örekilsälvens och Töftedalsåns dalgångar. I dalgångarna rinner i allmänhet ån i mitten, med en väg på vardera sidan. Det är oftast små grusvägar, med väg 172 i Valboåns dalgång som undantag. Vägarna som på tvären förbinder dalgångarna går inte sällan i oländig terräng och har ofta varit vägbyggnadsmässiga utmaningar.

Skogslandskapet, med Kroppefjäll som dess utlöpare i söder, upptar största delen av landskapet. Här är vägnätet glesare och det har ofta varit svårt att komma fram i den kuperade terrängen. Detta gäller i synnerhet den norra och nordvästra delen av landskapet som är mycket glest befolkad och där terrängförhållande ur vägbyggnadssynpunkt är mycket besvärliga. Vägarna består till övervägande del även här av relativt smala grusvägar. Överlag är det påfallande att mindre vägar i Dalsland nästan alltid är belagda med grus, medan mindre vägar i t.ex. Halland nästan alltid är belagda med asfalt.

DALSLANDS KANALS SJÖSYSTEM

En särskild svårighet när det gäller de nord-sydliga och öst-västliga förbindelserna genom landskapet har utgjorts av det sjösystem som idag går under benämningen Dalslands kanal. Det är en lång kedja av sjöar, förbundna av Upprudsälven, som sträcker sig från Värmlandsgränsen i nordväst till Vänern i sydost. I äldre tid har det endast varit vid ett fåtal punkter som man kunnat korsa detta vattenhinder. I Köp-

mannebro, där sjösystemet ansluter till Vänern, fanns det redan på 1600-talet en tullbelagd bro och även långt dessförinnan har detta troligen varit den mest frekvent använda korsningspunkten. Nästa korsningspunkt uppströms var i Upperud, där det järnbruk som etablerades på 1600-talet troligen tidigt ordnade en fast förbindelse över älven. Den tredje korsningspunkten var vid Långbron vid Laxsjöns utlopp, där en träbro troligen uppfördes på 1700-talet. Den stenvalvsbro som gett orten dess namn, och som finns kvar idag, uppfördes på 1830-talet. Norr härom fanns det i äldre tid inga fasta förbindelser över sjösystemet.

Vid Sund i Nössemark fanns det redan tidigt på 1700-talet en färja över Stora Le, i samma läge som dagens färja. På grund av närheten till norska gränsen hade förbindelsen tidigt en militär betydelse. På 1790-talet omtalas även en färja över Lelång vid Torrskog. En handling från 1654 fastställer taxan för att bli transporterad över Råvarpen vid Tisselskog till ½ öre silvermynt för häst och karl.



Färjan Jaren – Sund över Stora Le har en tradition sedan början av 1700-talet. Foto från 1950-talet, ur Dalsland - ett bildverk (Allhems förlag).

GRÄNSBYGD

Krigen och härjningarna på 1600- och 1700-talen har präglat landskapet. Vid flera tillfällen gick norrmännen över gränsen och plundrade landskapet. Vid den s.k. Gyldenlöwefejden 1675 ockuperades hela landskapet av norsk-danska trupper och så sent som 1788 trängde norrmännen ända fram till vänerkusten vid Åmål. Den otrygghet som präglade landskapet under denna tid kan ha medverkat till frånvaron av en stark jordägararistokrati i Dalsland, så som den fanns i Västergötlands jordbruksbygder. Detta medverkade i sin tur till att landskapet nästan helt saknar den typ av raka och monumentala vägar som anlades vid slott och herrgårdar på andra håll i landet under 1600- och 1700-talen.

Närheten till Norge var dock inte bara av ondo. De bygder i landskapet som låg nära gränsen hade under 1800-talet mer kontakt med Halden än med städer som Åmål eller Vänersborg. Vintertid användes vintervägarna och efter 1879 var det enkelt att ta tåget till Halden. Detta kan ha medverkat till att vägsystemet från landskapets västra delar och österut inte gavs den prioritet det annars skulle ha gjort.

Innan västra stambanan 1862 knöt Svealand närmare västkusten, gick en del av persontrafiken över Karlstad och genom Dalsland. Framför allt var det stråket Åmål-Tösse-Fjäll-Långbron-Ed-Strömstad som nyttjades för att komma till kusten så gent som möjligt. Det är dock järnbrukens behov av transportvägar i detta stråk som satte fart på vägbyggandet och inte de relativt fåtaliga resenärerna från avlägsna orter.

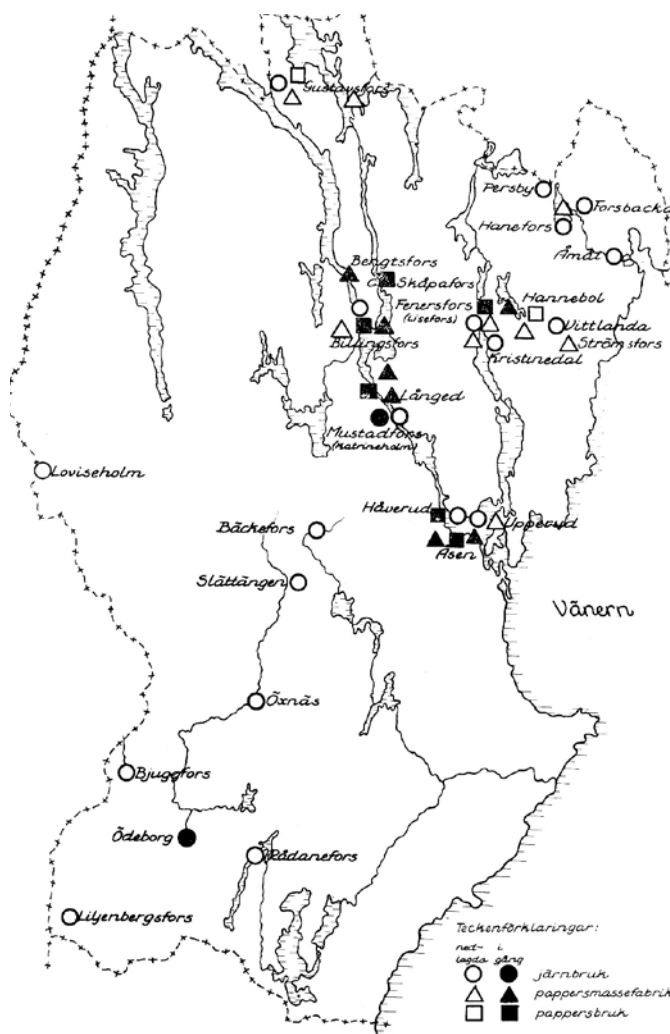
FATTIGDOMEN

Dalsland bortom Dalboslätten var en fattig landsända, vilket påverkade de resurser som kunde avsättas för vägbyggnad. Men fattigdomen kunde även driva på vägbyggandet. Under 1830-talet inföll flera missväxtår, varav 1838 var det värsta. Vid denna tid var dock järnhanteringen relativt lönsam, och på både Billingsfors, Bäckefors och Upperuds bruk användes vägbyggande som ett sätt att ge arbetssökande och hungrande människor en möjlighet att få lite inkomster. Vägen över Brudfjället (Upperuds bruk) och vägen över Fjäll (Bäckefors bruk) är exempel på vägar som förbättrades avsevärt under denna tid.

På 1930-talet var det åter svåra tider i Dalsland och staten initierade genom Arbetslöshetsskom-

missionen flera vägprojekt i landskapet. Det handlade såväl om förbättring av befintliga vägar (t.ex. väg 173 vid Rådanefors och väg 164 vid Grann) som anläggning av helt nya vägar (t.ex. väg 2255 norr om Edsleskog).

INDUSTRIERNA



Järnbruk och pappersindustrier i Dalsland. Ur Edestam, De dalsländska järnbruken, 1977. Sedan kartan gjordes har ytterligare pappersindustrier lagts ned. Järnbruken skapade ett behov av transportvägar från Vänern till bruken för råvarorna, och från bruken till Uddevalla och Halden för de färdiga produkterna. Pappersindustriernas transportbehov löstes huvudsakligen med kanalen och järnvägarna.

Järnbruken och sågverken i Dalsland hade tidigt behov av goda transportmöjligheter. Sjöarna var naturliga transportvägar, men innan Dalslands kanal tillkom 1868 var man tvungen att ta godset över land där vattnet var alltför stritt. Sålunda anlade Billingsfors bruk s.k. edsvägar förbi forsar och strömmar ovan och nedan bruket, varav den längsta gick genom nuvarande Dals Långed och förband Laxsjön med Råvarp.

Den viktigaste transportvägen för Billingsfors bruk, anlagt på 1730-talet, var dock vägen från Tössebäckens hamn över Fröskog. Till Tössebäcken kom tackjärnet över Vänern från Bergslagens masugnar. Brukets färdiga produkter skickades sommartid till Uddevalla medan det vintertid gick på vintervägar till Fredrikshald. På Bäckefors bruk väntade man till det blev vinterföre och tog då allt tackjärn från hamnen i Upprud, medan det färdiga stångjärnet skickades landvägen till Uddevalla eller till Fredrikshald.

Loviseholms järnbruk vid Kornsjön tog likaså tackjärnet vintertid från Upprud. Brukets produkter gick vintertid till Fredrikshald eller över Kornsjöarna till Hälle lastageplats vid Idefjorden. Under brukets aktiva tid på 1700-talet skall man inte ha kunnat komma närmare bruket än 1 mil med karrar. Bruken i Rådanefors och Öxnäs hämtade råvaran i Vänersborg, senare från Takviken (söder om Timmervik) vid vänerkusten och vidare på en nyanlagd väg till Frändefors.

De stora mängder träkol som alla bruken var i behov av fraktades av förbönder till bruken, i allmänhet vintertid på slädar.

Sammanfattningsvis baserades brukens transportbehov till stor del på vintertransporter på vintervägar. Järnbruken har därmed inte haft så stor betydelse för vägsystemets utbyggnad som man skulle kunna tro. De nutida vägar där man kan förmoda att järnbruken har haft en betydande roll för utbyggnaden och förbättringar är i första hand väg 164, delen Forsbacka - Åmål (Forsbacka järnbruk), väg 2236 (Billingsfors och Bäckefors bruk m.fl.), väg 172 söder om Bäckefors (Bäckefors bruk m.fl.) och väg 2221/2224 (Uppruds bruk).

SJÖFART OCH TÅGTRANSPORTER

Sjötransporterna har alltid haft stor betydelse för Dalsland, såväl transporter på Vänern som på sjösystemen. Utmed vänkerkusten anlades ett flertal större och mindre hamnar, bl.a. Sikkhall, Dalbergså, Sunnanå, Tössebäcken och Vingens hamn. Hamnarna i den norra delen av landskapet hade i första hand betydelse för järnbruken, medan hamnarna i den södra delen till stor del användes för jordbruksprodukter. Utskeppningen av spannmål från Dalboslätten fick en ökad betydelse 1846 då England släppte havreimporten fri. Till Sunnanå fraktades även skiffer från brotten i Dalskog vid nuvarande väg 166. Vägarna till hamnarna var allmänna och

har förblivit så även sedan all hamnverksamhet upphört, som exempelvis vägen till Vingens hamn.

Anläggandet av Dalslands kanal 1868 påverkade inte vägsystemet i någon nämnvärd omfattning. Möjligen kan man tänka sig att utbyggnaden av vägar parallellt med kanalen försenades eftersom kanalen löste transportproblemet för orterna utefter dess sträckning.

Under 1900-talets första hälft fanns fyra järnvägar i landskapet: Bergslagsbanan utmed dåvarande riksväg 7 (väg 45), Dalslands järnväg från Mellerud till Kornsjö, Lelångsbanan från Bengtsfors till Uddevalla och DVVJ från Mellerud till Årjäng. Ett fåtal allmänna vägar anlades med det direkta syftet att nå järnvägen, t.ex. väg 2182 till Mons lastplats och väg 2223 till Köpmannebro hållplats. Härutöver har järnvägens påverkan på vägsystemet troligen mest varit fördröjande, d.v.s. järnvägarna löste ett transportproblem som landsvägarna annars hade fått ta sig an.



Väg 2182 till Mons lastplats väster om Ed. Lastplatsen ligger vid dåvarande Dalslands järnväg som gick från Mellerud över Ed och Kornsjö till Halden.

1964 lades Lelångsbanan ner och som kompensation för detta förbättrades väg 172. Vägen fick en ny och gen sträckning över Bredmossen söder om Bäckefors, varvid den gamla banvallen togs i anspråk.

Att Dalsland var ett landskap där vägtransporterna inte hade högsta prioritet framgår av ett protokoll från Steneby kommunalstämma den

18 maj 1909. Stämman beslutar där att vända sig till landshövdingen med en ansökan om att Steneby socken måtte undantas från det av landshövdingen utfärdade tillståndet till automobiltrafik i länet. Som skäl för detta anföras dels att ortens vägar oftast inte överstiger 3 meters bredd och har djupa diken, vilket äventyrar hästarnas säkerhet vid möte med en automobil, dels att vägarna är mycket backiga och krokiga och därmed inte lämpliga för automobiltrafik. Stämman betonar att någon nyttobetonad automobiltrafik inom socknen inte kan förväntas.

PILGRIMSLED OCH KAROLINERLED

Pilgrimsleden till Nidaros och Karl XII:s härväg till Fredrikstens fästning framhålls ofta när Dalslands äldre väghistoria är på tal. Det finns mycket skrivet om medeltida pilgrimsleder genom Dalsland, från Västergötland till Värmland och vidare mot Nidaros (Trondheim) i Norge med Olav den heliges grav. Det finns även kartor som utvisar hur pilgrimerna skall ha korsat landskapet. Det mesta av detta är dock spekulationer som bygger på svaga belägg, t.ex. ortsnamn som Stigen och Sankt Olof. Historikern och docenten Per Hultqvist har utrett frågan, och finner att pilgrimerna troligen passerade Dalsland men att deras färdväg är svår att fastställa. Det är svårt att peka ut en enskild väg som kulturhistoriskt värdefull med hänvisning till pilgrimerna. Av tradition anses Edsleskog ha utgjort en viktig punkt utmed vägen mot Nidaros.

Även Karl XII:s förflyttningar genom landskapet under åren 1716-1718 är omgivna av mycket spekulationer. Hösten 1718 skall karolinerna ha marscherat med kungen i spetsen på en

för ändamålet byggd väg över Klevmarken till Fredrikshald. Vägen är även dokumenterad på foto i Allhems förlags stora Dalslandsverk. Att karolinerna gick över Klevmarken är belagt, men att Karl XII var med är inte säkert, inte heller att karolinerna följde nuvarande väg 2184 till Klevmarken. Det är dock belagt att bönderna 1716 ålades att istandsätta 19 broar i Sundals härad för uppmarschen mot norska gränsen och att det 1716-1718 upparbetades en härväg för karolinerna från västra Ed, över Töftedalsfjället till Berg i Töftedals socken och vidare till Strömstad (nuvarande väg 164). Kavelbroar från denna väg har bevarats i sen tid.



Förmodad härväg för Karl XII:s karoliner över Klevmarken nordväst om Ed. Ur Dalsland - ett bildverk (Allhems förlag).

Även Upplands regementes uppmarsch genom landskapet den ödesdigra hösten 1718 är väl belagd. Den 28 oktober detta år tågade karolinerna i ungefär samma sträckning som nuvarande väg 166, på väg från Mellerud till Ed, för vidare marsch mot Fredrikshald.

Dalslands väghistoria

VÄGHÅLLNINGENS ORGANISATION

1734 års byggningsbalk angav att det låg jordägarna att ansvara för underhållet av vägarna, vilket stadfäste en gammal regel med ursprung i de medeltida landskapslagarna. Denna princip kvarstod till början av 1900-talet.

1841 inrättades Kgl Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Styrelsen fördelade statsbidrag och bönderna utförde vägbyggandet. Vägunderhållet fördelades på väghållningsdistrikt som oftast sammanföll med socknarna. I 1891 års väglag bestämdes att häradet skulle utgöra vägdistrikt och ansvara för väghållningen, men underhållet skulle ännu skötas av jordägarna, baserat på fastigheternas taxeringsvärde. I denna lag fastslogs att "allmän väg" skulle vara 6 meter bred medan en "bygdeväg" skulle hålla 3,6 meters bredd.

1924 anställde länsstyrelserna vägkonsulenter som utgjorde rådgivare i vägfrågor. Först 1937 upphörde den s.k. naturavväghållningen, d.v.s. jordägarnas underhållsskyldighet, i samband med att väghållningen blev en kommunal angelägenhet. 1944 förstatligades såväl vägarna som väghållningen.

FORNTID

Det saknas konkreta uppgifter om forntida vägar i Dalsland. De omfångsrika hållristningarna i Tisselskog invid sjön Råvarp tyder på tidiga och betydande bosättningar utmed Upperudsälvens sjösystem. Det är troligt att transporter i första hand skedde på de långsträckta sjöarna.

Parallellt med de hoplänkade och långsmala sjöarna Råvarp och Åklången går väg 2221 över Brudfjället. Utmed vägen är två rösen från bronsåldern och vägen antas ha varit en gammal färdväg som kanske i första hand nyttjades när sjöarna inte var framkomliga. Oavsett om vägen har ett forntida ursprung eller inte är den p.g.a. fornlämningarna och vägens ålderdomliga karaktär mycket intressant som kulturhistorisk vägmiljö.



Rest sten på Håvestens gravfält ovanför väg 172 nära Högsäter. Stenen utgör ett landmärke för trafikanterna på vägen.

MEDELTID OCH 1500-TAL

Som tidigare nämnts gick en pilgrimsled genom landskapet, på väg mot Nidaros, nuvarande Trondheim, i Norge. Hur leden gick har inte gått att fastställa, men det är sannolikt att pilgrimerna valde att följa redan upparbetade stråk.

En källa från 1791 hävdar att väg 2149 över Dalboslätten som passerar Gestad och Bolstad skall ha varit landskapets äldsta väg och en föregångare till kungsvägen mellan Vänersborg och Åmål. Uppgiften återkommer i flera skrifter, men något belägg för påståendet presenteras inte. Vägen är med sin ålderdomliga karaktär likväl kulturhistoriskt mycket intressant.

Alla medeltida, längre vägar i landskapet var troligen ridvägar. Det var inte möjligt att transportera sig i vagn genom landskapet. Varor transporterades sommartid på "släpor" som drogs av hästar och vintertid på slädar. Om det överhuvudtaget fanns några vägar som var framkomliga med hjulfordon så var det troligen korta sträckor, t.ex. till en kvarn eller till en

brygga. Det var först på 1700-talet som körbara vägar blev anlagda i landskapet i någon större omfattning.

1600-TAL

Nuvarande väg 45 fick status som kungsväg 1620 eftersom den bedömdes vara en väsentlig förbindelse i landet. Underhållet av vägen delades upp mellan landskapets härader under åren 1619-1639. Dalslandshistoriker har bedömt att den sträckning vägen hade på 1600-talet behölls oförändrad fram till 1930-talets ombyggnader. Denna sträckning genom landskapet har vägen sedan behållit till idag på ungefär 4/5 av sträckan, även om breddningar och kurvrätningar förekommit i stor omfattning.

Vid mitten av århundradet fanns tre huvudvägar genom landskapet: 1) kungsvägen mellan Vänersborg och dåvarande Tingvalla (Karlstad), 2) vägen diagonalt från Vänersborg mot Ed och Norge över Frändefors-Hakerud-Stigen-Högsäter-Järbo-Råggård, och 3) vägen från kungsvägen och Vänern västerut mot Ed och Bohuskusten över Torpane-Fröskog-Fjäll-Långbron.

Det finns ett flertal kartor över landskapet från mitten och slutet av 1600-talet, upprättade av den välkände kartografen Kjettil Claesson Felterus. Kartornas redovisning av vägarna varierar något, men kungsvägen redovisas på alla kartor och går i stora drag i samma sträckning som dagens väg 45. Detta var troligen den enda vägen i landskapet som åtminstone tidvis var hjälpligt framkomlig med vagn, övriga vägar var ridvägar. En äldre uppgift gör gällande att det endast var utmed kungsvägen som det fanns gästgivargårdar vid denna tid.

I kraft av rollen som landskapets troligen äldsta väg skulle partier av väg 45, framför allt på sträckor över Dalboslättan, kunna vara intressanta som kulturväg. Mot detta talar att vägen idag är bred och hårt trafikerad och inte förmedlar en känsla av gammalt kommunikationsstråk. Det finns dock äldre, parallella partier av den gamla kungsvägen som bevarats som allmänna vägar, t.ex. söder om Frändefors, vid Åniskog samt kortare partier vid Åmål och Tösse. Lokalvägen genom Köpmannebro utgör en rest av den gamla vägen och har valts ut som kulturväg. Stenvalvsbron över älven och slussarna vid kanalen förstärker det kulturhistoriska värdet. Vid Åniskog markerar en milsten från 1754 att vägen tidigt var betydelsefull.

Det stråk som utgörs av nuvarande vägar 173, 172, 2120, 2094 och 2097, utgör ett gammalt stråk från Dykälla söder om Frändefors, över Stigen, Högsäter, Järbo, Gillanda och Rölunda till Ed. Partier av dagens vägar utmed denna sträcka har behållit sina gamla sträckningar och är utvalda som kulturvägar.

Det tredje, tydliga stråket utgörs av vägen från Torpane söder om Tösse, över Fröskog och Fjäll till Laxsjön, nuvarande vägar 2233, 2236, 2239 och 2238. Mellan Torpane och Vallsjön gick vägen i en annorlunda sträckning än idag. Vid Liden följde stråket nuvarande väg 2239, som är en slingrande grusväg genom skogen, ned till Södra Fjäll där ett gästgiveri var beläget. Sträckan Liden – Södra Fjäll är utvald som kulturväg eftersom vägen har bevarat sin sträckning sedan 1600-talet och ger ett ålderdomigt intryck.

Den första vägen som användes för transport av järn anlades på 1690-talet från hamnen i Åmål till Forsbacka järnbruk, anlagt 1694. Denna väg motsvaras idag av väg 164, som är bred och högt trafikerad och inte ger intryck av gammal väg.

1700-TAL



Utsnitt ur "Charta öfwer Elfsborgs eller Wenersborgs Höfdingedöme", utgiven år 1781.

Delar av kungsvägen var i början av 1700-talet från tid till annan ännu ofarbara med hjulfordon. Valbo och Vedbo härader, belägna långt från vägen, befriades genom 1775 års lag från underhållsplikt, efter att länge ha klagat över denna pålaga. Genom denna lag begränsades böndernas väghållningsansvar till det egna häradet. Vägar indelades i häradsvägar, som häradet hade ansvar för, och sockenvägar som socknen hade ansvar för.

1720 var det ännu bara kungsvägen som var indelad i väghållningsetapper. Carl Gustaf Löwenhielm genomförde under sin tid som häradshövding i Sundals härad 1729-38 en ordentlig delning av vägarna i häradet varvid varje hemman tilldelades ett bestämt vägstycke. Bönderna blev skyldiga att på hösten gräva upp två lass grus för varje hemman och frakta på vinterväg till den väglott som hemmanet hade att underhålla. Liknande regler infördes i övriga häraden i landskapet. Detta medförde en väsentlig uppgradering av landskapets vägnät. En uppgift från 1794 omnämner att tidigare "ride- och gångevägar" nu "med all slags voiture kunna färdas".

Under 1700-talet blev många vägar i Valbo uppmätta och "stolpade", d.v.s. försedda med milstolpar. Landshövding Adolf Mörner befallde 1754 att alla gamla milstolpar av trä skulle bytas mot nya av kalksten från Kinnekulle. Stenarna försågs med Adolf Fredriks namnchiffer och bokstäverna A M. Ett vackert exempel på en sådan sten är milstenen i Ånimskog, utmed den gamla kungsvägen.



Milsten i Ånimskog utmed den gamla kungsvägen. Stenen bär årtalet 1754 och kung Adolf Fredriks monogram. Ovanför årtalet står bokstäverna A M för landshövding Adolf Mörner.



Så här kan man tänka sig att en stor väg vid slutet av 1700-talet, t.ex. kungsvägen mellan Vänersborg och Åmål, kunde se ut. Bilden visar en byväg vid mitten av 1900-talet. Ur Dalsland - ett bildverk (Allhems förlag).

I Vedbo härad skall det bara ha funnits ridvägar före den väghållningsdelning som genomfördes här 1736 och på 1760-talet skall det fortfarande inte funnits några landsvägar i landskapets västra del som var farbara med hjulfordon. Färjan vid Sund är markerad redan på kartor från mitten av 1700-talet – troligen eftersom förbindelsen hade militär betydelse.

På 1700-talet anlades ett flertal nya järnbruk i landskapet och behovet av vägar för transport av både råvaror och det färdiga stångjärnet ökade. Ägaren till Vitlanda järnbruk anlade väg till Tössebäcken där en hamn ordnats. Vägen motsvaras idag av väg 2236 som är bred och ger ett modernt intryck. Vägen ned till hamnen i Tössebäcken finns kvar men har förlorat sin ålderdomliga karaktär. Ägaren till Billingsfors bruk förbättrade väsentligt vägen från Laxsjön över Fjäll till Tössebäcken och vägen fick 1778 rang av landsväg. Vägpartiet från Fjäll till väg 2236 är välbevarat och har valts ut som kulturväg. Från Öxnäs och Rådane-fors anlades vägar söderut till Vänersborg och från Loviseholms järnbruk vid Kornsjön anlades väg söderut.

Vägen från Borgan till Bodane i Bolstad med Borge Bro anlades och indelades 1767. Gestads-vägen blev lagad och indelad 1784, med en träbro över Dalbergsån. I Valbo drogs en ny väg norr om Viksjön på 1770-talet, en genväg mellan Åmål och Strömstad. Vid Hattefjällsund vid Viksjön fanns då ännu ingen bro och resande fick bli rodda över sundet. Det tidigare omnämnda vägstråket från Dykällan i Frändefors till Ed blev 1759 stolpat och försett med gästgivargårdar.

En beskrivning från 1776 av en resa från Åmål till Strömstad omtalar hur resenären i Ed fick lämna vagnen bakom sig eftersom vägarna vidare västerut bara medgav ridning. Endast mellan Töftedals kyrka och Loviseholms järnbruk var riktig väg, anlagd av järnbrukets brukspatron von Cahman.

Vid utgången av 1700-talet fanns fem betydelsefulla vägar genom landskapet, alla med partier som är utvalda till kulturvägar: 1) Kungsvägen Vänersborg – Åmål, 2) Frändefors – Ed över Högsäter och Råggård, 3) Mellerud – Ed över Dalskog och Bäcke, 4) Tösse – Ed över Fröskog, Fjäll, Steneby och 5) Färgelanda – Uddevalla över Torp.



Vägen från Steneby till Ed, nuvarande väg 164, gick tidigare över Taxviken och på bro över Stenebyälven så som man ser på denna gravyr från 1790-talet efter en målning av von Gerdten.

1800-TAL



Vägvisningssten i Fröskog från 1840-talet.

I början av 1800-talet var genom Napoleons blockad av England goda tider för de dalsländska järnbruken och Bäckefors bruk växte till Dalsland-Värmlands största stångjärnsproducent. Brukens expansion medförde en fortsatt utbyggnad och förbättring av vägsystemet, till stora delar bekostat av järnbruken. 1836-38 byggdes den nuvarande stenbron över Upprudsälven vid Långbron som ersatte en äldre träbro och 1833-38 gjordes en ombyggnad och upprustning av vägen över Brudfjället mellan Tisselskog och Håverud. Vägen mellan Fjäll och Baldersnäs fick 1825 en ny och genare sträckning vid Limungsviken genom bortsprängning av ett bergsparti som sköt ut i Laxsjön.

Vägen mellan Fröskogs och Edsleskogs kyrkor gick öster om Knarrbysjön (nuvarande väg 2242) och var "svår och bergaktig, knappast duglig för kärra". Vägen byggdes om 1826 enligt en vägsten i Fröskog och har behållit sin slingringa sträckning sedan dess. Mellan Fröskog och Laxarby över Oxakoff fanns vid denna tid ingen förbindelse och här byggdes väg 1845.

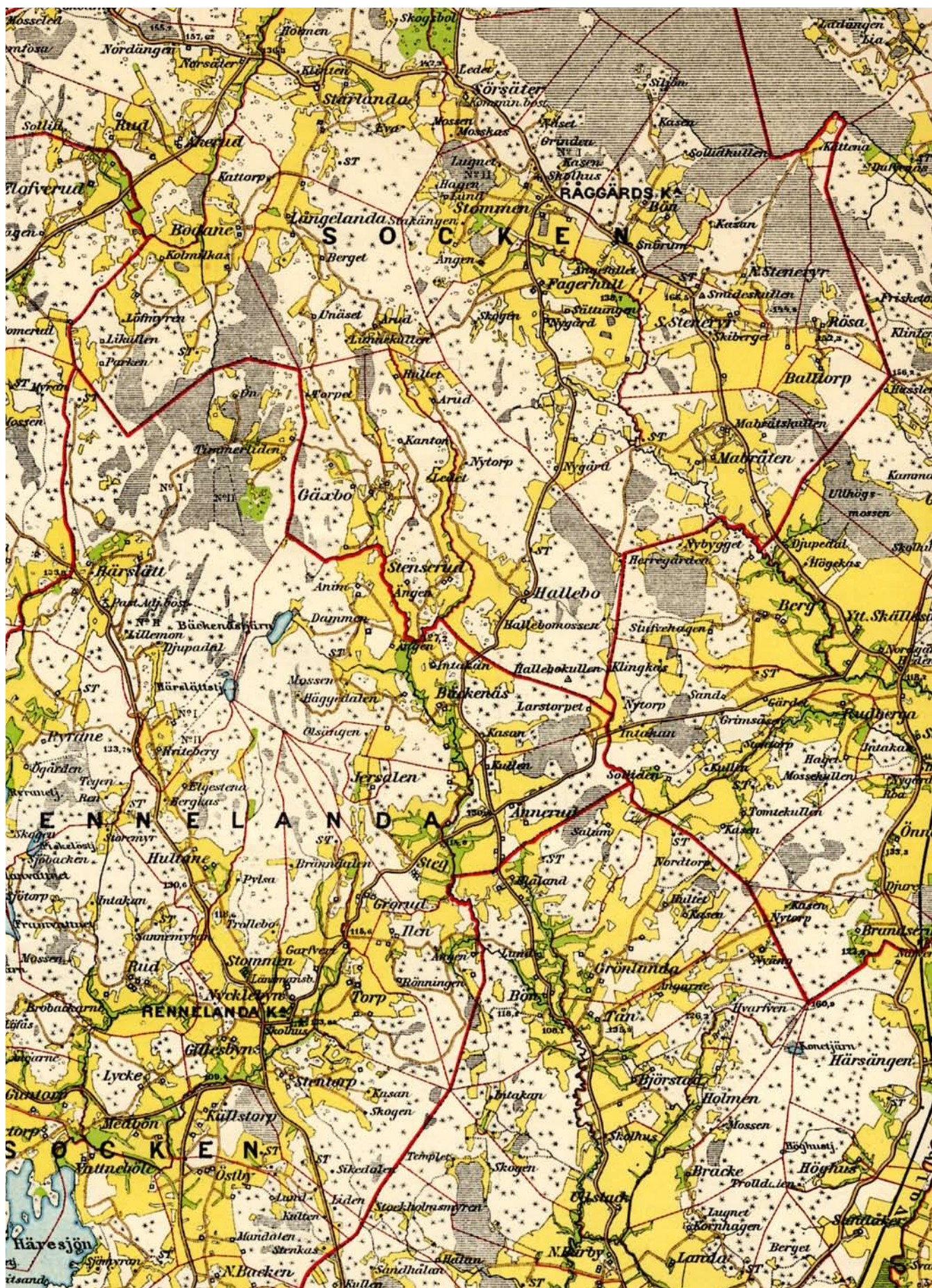


Väg 2241 vid Oxakoff på 1950-talet. Vägen går mellan Fröskog och Laxarby och byggdes 1845. Ur Dalsland - ett bildverk (Allhems förlag).

Under samma tid växte landskapets befolkning kraftigt och allt fler försörjdes i jordbruket där en betydande nyodling ägde rum. Åkerarealen ökade väsentligt under århundradet. Jordbruksbygderna fick möjlighet att exportera sin avkastning, framför allt havre, vilket krävde vägar till hamnar och depåer. Vagnätet förtätades därmed även i landskapets jordbruksbygder.

1868 färdigställdes Dalslands kanal som tog hand om en stor del av industrins transportbehov. Enstaka nya vägar anlades till hamnarna utmed kanalen. Under århundradets senare del byggdes flera järnvägar genom landskapet, vilket skapade behov av nya vägförbindelser till järnvägens knutpunkter.

1851 lämnar Anders Lignell i boken Grefskapet Dal en ingående beskrivning av 34 vägprojekt som genomförts i landskapet under 1800-talets första hälft. Lignell redovisar inte mindre än 22 landsvägsstråk genom landskapet som har gästgiverier och skjutsstationer.



Utsnitt ur den s.k. häradskartan, 1890-talets ekonomiska kartverk, blad Valbo härad, norra delen. En jämförelse med dagens vägnät visar att få förändringar i vägnas sträckningar har ägt rum under de senaste 120 åren. Väg 2097 över Råggårds kyrka i kartans övre högra del är utvald som kulturväg.



Ännu på 1910-talet gick nästan alla transporter med häst och vagn. Gårdfarihandlaren Gustav Henriksson från Ärtemark. Ur Edqvist, 1978.

1900-TAL

De största förändringarna i vägnätet har skett under 1900-talet. Få helt nya vägar har anlagts under detta århundrade, men de befintliga vägarna har uppgraderats väsentligt. Bärigheten var man tvungen att förbättra när vägen skulle bära en lastbil och inte bara en hästkärra. Vägar fick förstärkta vägbankar och ordentliga diken. Hinder i form av berg kunde sprängas bort, vilket endast skedde i undantagsfall på 1800-talet.

På 1930-talet genomfördes många vägprojekt i landskapet i form av s.k. AK-arbeten för att bereda arbetstillfällen under depressionen. Det kunde både vara ombyggnad av större vägar,

t.ex. väg 166 mellan Rådanefors och Stigen, och nyanläggning av små vägar i glesbygden, såsom väg 2255 norr om Edsleskog.

En hierarki i vägnätet blev tydligare under 1900-talets senare del, där en del utvalda vägar och stråk genomgick kraftiga förändringar i form av uträtning, breddning och ibland ombyggnad i ny sträckning. Framför allt gällde detta de nuvarande länsvägarna E45, 172, 173, 166 och 164 som idag har få likheter med deras föregångare från början av 1900-talet. Mer sekundära vägar lämnades i stället förhållandevis orörda och har fått ligga kvar som kurviga grusvägar.

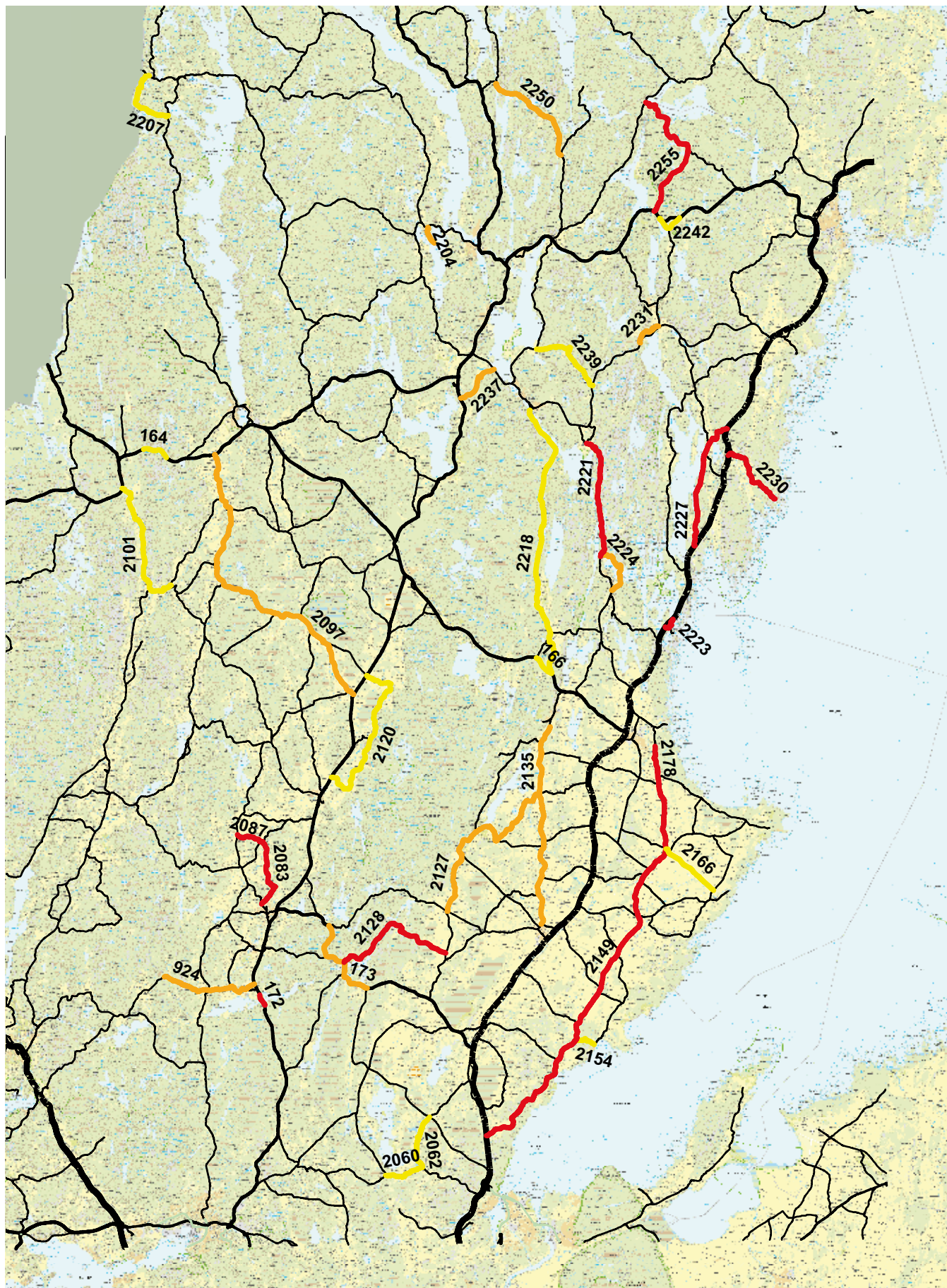


Vägarbetslag från Tisselskog. Foto ur hembygdsboken Tisselskog.

KLASS 1+ RÖDA VÄGAR

KLASS 1 ORANGA VÄGAR

KLASS 2 GULA VÄGAR



0 10000 20000 40000 Meter

Vägar med kulturmiljövärden

Vägverket definierar vägar med kulturmiljövärden som "ett urval av vägar och vägmiljöer i det statliga vägnätet som speglar den väghistoriska utvecklingen i landskapet".

Vägbyggnaden indelas i 8 tidsepoker kopplade till tydliga samhällsförändringar och teknisk utveckling:

- Förhistorisk tid
- Medeltid
- Vasatiden (1500-talet)
- Stormaktstiden (1600-talet)
- Nya tekniker (1700-talet)
- Central väghållning (1800-talet)
- Bilismen (1900-1950)
- Nutid (1950-)

Målsättningen är att i urvalet av vägar med kulturmiljövärden hitta representanter för samtliga epoker. Vid klassificeringen av vägarna i olika klasser skall de bästa exemplen från varje epok erhålla den högsta klassningen. Det kan ibland vara svårt att härleda en väg till en bestämd historisk epok, och vägen kan då i stället vara ett bra exempel på en lång historisk kontinuitet, vilket likaså är värdefullt ur kulturmiljösynpunkt.

Följande bedömningskriterier ligger till grund för vägens klassificering (se bilaga 2, Bedömning och klassificering):

- *Ursprunglig ålder* – fastställd genom kartdokumentation eller på annat sätt.
- *Funktion och tillkomst* – har vägen anlagts för ett bestämt syfte eller efter ett känt beslut?
- *Vägen i landskapet* – har vägen en ålderdomlig sträckning?
- *Konstruktion m.m.* – har vägen en tidstypisk konstruktion eller typiska byggmaterial?
- *Ursprunglighet* – har vägen bevarat en ursprunglig sträckning eller ett ursprungligt utseende?

- *Vägarkitektur och ingenjörskonst* – har vägen en tidstypisk gestaltning?
- *Väganknutna natur- och kulturvärden* – finns värdefull natur- eller kulturmiljö invid vägen?
- *Regionala särdrag* – uppvisar vägen särdrag som är typiska för regionen?
- *Representativitet och raritet* – är vägen en typisk representant eller är den tvärtom unik?

Med dessa bedömningar som utgångspunkt formuleras vägens "främsta vägvärde". Genom att tydligt deklarerat det främsta vägvärdet minskar risken att vägens kulturmiljövärde går till spillo genom okunskap i samband med framtida vägunderhåll eller ombyggnad.

I detta avsnitt redovisas 31 utvalda vägsträckor med kulturmiljövärden (se även bilaga 1, Grunddata). Med hjälp av bedömningskriterierna ovan har vägarna sorterats i tre klasser. Klasserna är i Vägverkets inriktningsdokument beskrivna på följande vis:

KLASS 1+

Vägsträckning med omistliga kulturhistoriska värden. Den/de absolut bästa representanterna för en tidsepok i en region. Dessa vägar är omistliga.

KLASS 1

Vägsträckning med mycket höga kulturhistoriska värden. De bästa representanterna för en tidsepok.

KLASS 2

Vägsträckning med höga kulturhistoriska värden. God representant för sin tillkomsttid med välbevarad karaktär. Vägarna och landskapet har genomgått förändringar av varierande omfattning.

172 Ellenösundet

KLASS 1+



Epok	1950-
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Färgelanda
Socken	Torp
Längd	0,9 km
Bredd	9 m
Ytskikt	Bituminös

URVALSMOTIV

Partiet över Ellenösundet har valts ut främst för att de två generationerna vägbroar - från 1887 och 1965 - är intressanta och vackra exempel på olika tiders sätt att lösa passagen över sundet. Platsen har ett ytterligare kommunikationshistoriskt intresse eftersom även de mäktiga brostöden för Lelångsbansans järnvägsbro är bevarade.

Nuvarande väg 172 var tidigt en viktig förbindelse till kusten och Uddevalla. Järnbruken, i synnerhet Bäckefors och Billingsfors, transporterade en stor del av deras stångjärnsproduktion denna väg. Förbindelsen gick dock länge öster och väster om Ellenösjön och Östersjön. Det var först på 1800-talet som dagens gena sträckning kom till genom att sundet mellan de båda sjöarna kunde överbryggas med den fackverksbro som ännu finns kvar.



Sundsbroarna (Ellenö), målning 1910, av C G Petterson.

HISTORIK

Förbindelsen diagonalt genom landskapet över Steneby, Bäckefors och Högsäter mot kusten är ett gammalt stråk genom landskapet. Vägen grenade sig i Högsäter i två armar, en åt sydväst över Torp till Saltkällefjorden, och en söderut över Rådanefors till Uddevalla. Utmed vägen till Saltkällefjorden och Munkedal låg vid mitten av 1800-talet ett flertal gästgiverier och skjutsstationer vilket visar på betydelsen av detta stråk. Förbindelsen till Uddevalla över Rådanefors fick stor betydelse i samband med järnbrukens uppblomstring på 1700-talet och det var troligen i slutet av detta århundrade som denna väg blev farbar med hjulfordon.

Sundet mellan de båda sjöarna Ellenösjön och Östersjön ansågs länge för brett för att kunna överbryggas med bro, vilket gjorde att vägarna rundade sjöarna på västra och östra sidan. 1885 anlades Lelångsbanan från Bengtsfors till Uddevalla och då byggdes en lång fackverksbro över Ellenösundet. Det hängande fackverket gav bron en speciell karaktär. Endast ett par år efter byggdes en vägbro intill järnvägsbron, även denna som en fackverksbro, men betydligt kortare eftersom vägen lättare kunde anpassas till nivåförhållandena på platsen. De båda broarna stod sida vid sida i ca 80 år, tills Lelångsbanan lades ner 1964. Som en kompensation för denna förlorade förbindelse gjordes en upprustning av vägen, nuvarande väg 172, vilket bland annat innebar att den gamla vägbron från 1887 ersattes av en bågbro i betong, uppförd 1965.



Närmast kameran fundament från järnvägsbron, där bakom den äldre vägbron och längst bort dagens bro.

BESKRIVNING

Av järnvägsbron finns idag endast de massiva granitfundamenten kvar, men båda vägbroarna är bevarade. Broarna är med sin vitt skilda brobyggnadsteknik vackra och tidstypiska konstruktioner. Den äldre vägbron är idag gång- och cykelbro medan den nyare vägbron ännu tjänstgör som bro för väg 172.

Platsen för de båda broarna är mycket vacker med en hänförande utsikt över sjöarna. En parkeringsplats gör att det är lätt att ta sig ner till sjön och därifrån uppleva såväl den gamla vägsträckningen i sjökanten med dess grovhuggna stengardister som den nya bron med dess vackra betongbåge. En närbelägen badplats ger ytterligare attraktivitet åt platsen.



Den gamla vägen utmed sjön, kantad av stengardister.

2083, 2086, 2087 Edstena-Färgelanda

KLASS 1+



Epok	1800-tal
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Färgelanda
Socken	Färgelanda
Längd	8 km
Bredd	3 m
Ytskikt	Grus

URVALSMOTIV

Vägen är en representant för de äldre småvägar som förband gårdarna i södra och sydvästra Dalslands backlandskap. Vägsträckningen är troligen mycket oförändrad sedan vägen anlades på 1800-talet och vägen löper genom ett odlingslandskap med 1800-talsprägel. Utmed vägen finns intressanta väganknutna kulturvärden såsom stenvalvsbron i Edstenafors.



Den smala vägen går genom en levande landsbygd.



Stenvalvsbron vid Edstenafors.

HISTORIK

Vägen är inte upptagen på 1700-talets kartor och delen mellan Evensäter och Edstenafor är inte heller inritad på 1856 års generalstabskarta. Trots detta fanns med säkerhet förbindelserna i någon form redan under 1700-talet, bl.a. var Evensäters gård i behov av transporter till och från gården. Troligen fick inte vägen i sin helhet karaktär av allmän landsväg förrän vid mitten eller slutet av 1800-talet - på 1895 års karta redovisas partiet söder om Edstenafor som "sämre körväg". Förutom sträckan Evensäter-Edstenafor har vägen troligen genomgått få förändringar. På 1830-talet byggdes en hög kallmurad stenvalvsbro över Valboån vid Edstenafor, där även en kvarn var belägen.

BESKRIVNING

Vägen går genom ett böljande och varierat skogs- och odlingslandskap. Den ringlar konsekvent i kanten mellan fälten och skogen vilket ger ett ålderdomligt intryck. Vid Valboån är en spännande f.d. kvarnmiljö, med vattenbegjutna klippor, en djup ravin som överbryggas med stenvalvsbron och ett nutida kraftverk. Utmed sträckan är stora och välvårdade lantgårdar. Det finns flera fornminnen utmed sträckan, bl.a. vid Håbyn i söder. Området utgör riksintresse för kulturmiljövården.



Vägen slingrar fram i kanten av åkermarken.

2128 Rådane-Häljebyn

KLASS 1+



Epok	1800-tal
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Vänerns borg
Socken	Sundals-Ryr
Längd	10,7 km
Bredd	3 m
Ytskikt	Grus

URVALSMOTIV

Väg 2128 är en smal grusväg i skogslandskapet mellan Kroppefjäll och Dalboslätten och är representativ för den lilla vägen i glesbefolkad skogsbygd. Vägen är välbevarad sedan den anlades på senare delen av 1800-talet och ger ett ålderdomligt och ursprungligt intryck.

HISTORIK

Den västra delen av vägen, utmed Rådanesjön, finns inte med på 1856 års topografiska karta, men är på 1895 års ekonomiska karta redovisad som sämre körväg. Vägen har troligen aldrig haft annat än en lokal funktion för de små gårdarna som är belägna utmed vägen. Vägen anlades under 1800-talets senare del och breddades och förstärktes under 1900-talet. Den östra delen av vägen fram till Sandfället finns redovisad som ridstig på karta från tidigt 1700-tal samt som mindre väg på generalstabskartan från mitten av 1800-talet. På grund av den mycket



Smal, kurvig väg genom skogslandskap som bitvis är kantad av stengardister.

låga trafikbelastningen har sannolikt inga större förändringar av plan och profil gjorts under 1900-talet.

BESKRIVNING

Väg 2128 går från det öppna odlingslandskapet på Dalboslätten in i skogslandskapet på Kroppefjälls nedsida och mynnar i väg 172, strax norr om Rådanefors. Vägen är kurvig och smal och passerar nära inpå bebyggelsen vid Alebacken och N. Rådane på ett ålderdomligt sätt. Från vägen har trafikanten utsikt över Bollungsjön och Rådaneshöjden. Stengardister kantar vägen där terrängen faller undan. Nära N. Rådane är en sträcka med en utpekad aratrik väggkant. Vid N. Rådane har sprängning av en utstickande bergklack gjorts i relativt sen tid.



Vägens östra del passerar öppet odlingslandskap.



Vägen passerar nära inpå bebyggelse.

2149, 2178 Ängenäs-Kleverud Gestadvägen

KLASS 1+



<i>Epok</i>	Medeltid
<i>Vägtyp</i>	Landsväg
<i>Kommun</i>	Vänersborg
<i>Socken</i>	Gestad
<i>Längd</i>	34 km
<i>Bredd</i>	5 m
<i>Ytskikt</i>	Bituminös

URVALSMOTIV

Eventuellt är vägen ett gammalt huvudstråk utmed Vänerkusten, från Västergötland till västra Värmland. Vägen kan vara äldre än kungsvägen (nuv väg 45) och man anser att det kan vara en del av en gammal pilgrimsväg till Edsleskog. Vägen har bevarats som en smal väg över hela Dalbosläätten. En mångfald av väganknutna kulturminnen finns utmed vägen.

HISTORIK

Vägen kan vara äldre än nuv. väg 45 och är med största sannolikhet medeltida. Enligt bl.a. Torsten Fridell i Hembygden 1988 är vägen "den äldsta på Dal". 1736 var vägen farbar mellan Åsebro och Timmervik. 1791 fastställdes vägen till 6 alnars bredd (3 meter). Den nuvarande sträckningen stämmer i stort överens med generalstabskartan från 1843. På 1960-talet gjordes en del förbättringar av vägen, men de två krökarna behölls. Milstenarna renoverades 1984.



Ett ensamt träd markerar ofta gårdsinfarterna på slätten.



Stenvalvsbro, Åsebro.

BESKRIVNING

Vägen går såväl genom oländig skogsmark (i söder) som genom flackt, storskaligt odlingslandskap med spridda gårdar. I sin norra del går vägen på krönet av en grusås öster om Dalboslätten. Den smala vägsektionen, de många milstenarna, Roos monument och de många kyrkorna utmed vägen gör att vägen upplevs som ålderdomlig. De sju milstenarna är alla av kalksten. Två bär året 1847, samtliga övriga året 1868. Utmed vägen finns även gamla mjölkbord, ett missionshus, en ryggåsstuga och en ekallé. Många intressanta broar passeras utmed vägen, bl.a. stenvälsbron i Åsebro från 1893. Vägen går i en vacker odlingsbygd med enstaka utsikter över Väneren.

Vägen är representativ för den lilla vägen som går mellan kyrkorna på slättbygden men är samtidigt ovanlig genom att den har behållit sin smala vägsektion i nästan hela sin längd (ca 34 km).



Milstenar med året 1847.



Ekallé.



Utsikt över Väneren.



2221 Högsbyn-Håverud Brudfjällsvägen

KLASS 1+



Epok	1600-tal
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Bengtsfors
Socken	Tisselskog
Längd	9,7 km
Bredd	5 m
Ytskikt	Bituminös

URVALSMOTIV

Brudfjällsvägen utgör en gammal förbindelseväg utmed Dalslands kanals sjösystem. Vid en ombyggnad av vägen på 1970-talet togs särskild hänsyn till vägens kulturhistoriska värden vilket gör att vägen har behållit sin gamla karaktär trots att den idag är relativt livligt trafikerad. Utmed vägen finns två imponerande stenrösen från bronsåldern till vilka en folklig sägen är förknippad.

HISTORIK

Dalslandssjöarna nyttjades i äldre tid som kommunikationsleder, såväl sommar som vinter. Förbi forsar och andra oframkomliga partier gick edsvägar som förband de farbara vattnen. Sjön Råvarps södra del och sjön Åklång har dock mycket sällan bärig is på grund av den stora vattengenomströmningen. Därför är det lätt att tänka sig att den s.k. Brudfjällsvägen under vinterhalvåret fick användas som edsväg för att nå islagda vatten vid Upperud. Även sommartid fanns troligen behov av en landförbindelse från bygderna kring Råvarp och Laxsjön till vänerkusten vid Köpmannebro. Det är därför inte osannolikt att stäckningen över Brudfjället har nyttjats redan i förhistorisk tid, vilket de båda bronsåldersrösen kan vara en indikation på. Enligt den folklige sängen möttes två brudföljen på fjället. Familjerna var i fiendskap med varandra och ett stort slagsmål utbröt. De familjemedlemmarna som slogs ihjäl i striden begrovs på platsen och gravarna täcktes av de båda stenrösen.

Enligt dalslandshistorikern S. A. Hallbäck skall den nuvarande vägen härstamma från 1600-talet. Vägen blev väsentligt ombyggd och förbätt-



Brudfjällsvägen är känd för att vara synnerligen backig och kurvig.

rad åren 1833-38. Flera av dessa år, i synnerhet 1838, var svåra missväxtår och befolkningen i Dalsland svalt. Upperuds bruk med baron Reve-rony S:t Cyr bekostade då ombyggnad av vägen för att ge arbetstillfällen för folket och samtidigt förbättra transporterna till järnbruket av framför allt träkol.

Vägen hade långt in på 1970-talet en extremt kurvig och backig sträckning, trots att vägen vid denna tid var relativt trafikerad, bl.a. av lastbilar på väg till industrierna i norra Dalsland. Partier av vägen gick vid denna tid direkt på hälleberget. Vid slutet av 1970-talet förbättrades vägen och belades med asfalt. Vägen breddades något och de tväraste svängarna rätades ut, men ombyggnaden gjordes med varsamhet för att inte förstöra vägens karaktär av gammal transportled över fjället. Vägen är ännu känd för att vara mycket krokig och innehåller nära Tisselskog en lång och brant backe med 21 % lutning.

BESKRIVNING

Till vägens ålderdomliga karaktär bidrar att den till stor del går över de höglänta delarna av Brudfjället, glest bevuxna med tall- och gran-skog. Långt nedanför vägen skymtar ibland sjöarna Råvarp, Åklång eller Glycksjön. Vid Glyckshult ändrar landskapet karaktär, här är ångar ned mot sjön och stora ekar tätt inpå vägen. Nära Tisselskog går vägen mycket tätt inpå en gammal gårdsbebyggelse, vilket likaså förstärker den ålderdomiga karaktären. Nära Håverud passeras stridsvagnshinder av betong på ömse sidor om vägen.

Vägen löper parallellt med två andra kommunikationsleder: Dalslands kanal och DVVJ, Dal Västra Värmlands Järnväg. Av kanalen ser man inte mycket från vägen, men järnvägen korsas på ett par ställen. Järnvägen har idag närmast karaktär av museijärnväg och trafikeras endast sommartid.

Vägen löper i sin helhet i riksintresseområden för såväl natur och kultur. Ett nybildat naturreservat mellan vägen och sjöarna sträcker sig hela vägen från Håverud till Tisselskog.



Två bronsåldersrösen finns på vardera sidan vägen.



Vid Tisselskog passerar vägen tätt inpå gårdsbebyggelse.



Brant backe kantad av ett äldre vägräcke med stengardister.

2221 Håverud

KLASS 1+



Epok	1800-tal
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Mellerud
Socken	Skållerud
Längd	0,23 km
Bredd	7 m
Ytskikt	Bituminös

URVALSMOTIV

Platsen är kommunikationshistoriskt intressant med väg-, järnvägs- och båtförbindelser i en och samma punkt. Broarna på platsen spänner över en period från 1868 till 1987. Den vackra vägbron, som är en replik av bron från 1937, är representativ för 1930-talets brobyggande. Akvedukten är ensam i sitt slag i landet.

HISTORIK

Vid planeringen av Dalslands kanal var den största utmaningen att lösa förbindelsen mellan sjöarna Upperudshöljen och Åklången. Sjöarna åtskiljs av en fors som störtar sig 10 meter ned i en trång och djup ravin. Det var inte möjligt att bygga kanal och slussar bredvid forsens eftersom detta skulle medföra orimligt stora schakter i de höga bergssidorna. Ingenjören och kanalbyggaren Nils Ericssons lösning blev en nitad ränna som grenslar över forsens, en tekniskt djärv lösning vid denna tid. Akvedukten och slussstrappan intill färdigställdes 1868.

Dalslands kanal kunde inte ensam tillfredsställa transportbehovet för pappers- och massaindustrierna utmed sjösystemet, vilket ledde till tillkomsten av DVVJ, Dal-Västra Värmlands Järnväg. Man valde att lägga korsningen med sjösystemet på samma plats som akvedukten, alltså vid den trånga ravinen i Håverud.



Vägbron, byggd 1987, är en kopia av en äldre bro.

Tio år senare var det dags för nästa förbindelse över ravinen. Vägen från Mellerud till Håverud och vidare till Tisselskog och Långed hade sedan 1600-talet gått över Upperud på andra sidan Upperudshöljen. För att slippa denna omväg byggdes 1937 en ny väg över Åsensbruk, med en bro över forsen i Håverud. Bron utfördes som en bågbro i betong och förlades så högt över akvedukten att den inte behövde vara öppningsbar. 1987 hade vägbron tjänat ut och ersattes då av en ny bro, som utfördes som en kopia av den äldre bron. Bron belönades med Vackra Vägars pris första gången detta delades ut, 1992.

BESKRIVNING

Omgivningen till vägbron är välbevarad från 1800-talet (akvedukten, kanalen) och början av 1900-talet (järnvägsbron, industribebyggelsen). Vägen erbjuder dramatisk utsikt över kanalen, akvedukten, forsen och järnvägsbron som alla utgör intressanta exempel på samtidens ingenjörskonst. Från en rastplats invid bron får man även en bra vy av vägbron och dess betongbåge. Platsen är en av Dalslands främsta turistattraktioner. Området utgör riksintresse för kulturmiljövården.

Akvedukten, järnvägsbron och vattenkulverten bidrar till platsens 1800-talsprägel.



2223, 2223.01 Köpmannebro

KLASS 1+



Epok	Medeltid
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Mellerud
Socken	Skållerud
Längd	1,3 km
Bredd	4 m
Ytskikt	Y1G

URVALSMOTIV

Vägavsnittet utgör en länk i den gamla kungsvägen väster om Vänern som förband Västergötland med norra Dalsland och Västra Värmland. Kungsvägen erhöll denna status 1620, men stråket förbi nuvarande Köpmannebro är betydligt äldre. Denna plats, där sjön Svansfjorden genom en kort ström tömmer sig i Vänern, är troligen en urgammal korsningspunkt för resande utmed Vänerns västra sida.

På detta avsnitt har den nuvarande väg 45 fått en ny sträckning på en högbro förbi Köpmannebro, vilket gjort att vägen förbi slussarna och det lilla samhället kunnat bevara sin äldre karaktär.

HISTORIK

Resande utmed Vänerns västra kust måste någonstans korsa Upperudsälvens vattensystem med dess många sjöar och forsar. Vid nuvarande Köpmannebro är en smal och förhållandevis stillsam ström som binder ihop Svansfjorden med Vänern. Längre västerut gör sjöar och berg att Upperudsälvens sjösystem inte kan korsas utan att medföra en omväg på flera mil. Det är därför troligt att denna korsningspunkt nyttjats under mycket lång tid, bl.a. av pilgrimer på väg mot Nidaros i Norge, nuvarande Trondheim. 1620 upptogs vägen som kungsväg, och gjordes hjälpligt farbar med hjulfordon. Bönderna i så avlägsna socknar som Steneby och Ärtemark blev skyldiga att bidra till vägunderhållet, vilket ogillades mycket av allmogen. Exempelvis bestämdes 1796 i Dalskogs sockenstuga att bonden Tomas Olofsson i Aspedalen skulle ta på sig brounderhållet i Köpmannebro vad gäl-



Utmed vägen ligger bebyggelse som var knuten till kanaltrafiken.

ler den del som föll på Dalskogs socken, mot en ersättning av fyra kappar korn från varje hemman.

På 1840-talet byggdes en öppningsbar s.k. kavelbro, flytande på vattnet, strax norr om nuvarande bro.

1868 blev Köpmannebro en betydelsefull plats i egenskap av Dalslands kanals startpunkt och första sluss. I samband med detta uppfördes slussvaktarbostad, magasin, handelsbod m.m. Kanaltrafiken bidrar än idag till att ge platsen liv.

1879 blev bandelen Mellerud – Kil på Bergslagsbanan färdig för trafik. Banan fick en station vid Köpmannebro som därmed även fick betydelse som omlastningsplats från båt till tåg. En smal, välbevarad väg, kantad av kraftiga stengardister, leder från slussen ned till den f.d. stationen. På 1920-talet byggdes den nuvarande valvbron över strömmen och ersatte därmed den gamla kavelbron.

När den nuvarande högbron vid sidan om samhället byggdes befriades området kring kanalen från riksvägens genomfartstrafik. Samtidigt försvann underlaget för en del serviceverksamhet i samhället och Köpmannebro blev en stillsam och fridfull liten avkrok vid sidan om allfartsvägen. Den nya bron är väl synlig från den gamla vägen och utgör en kontrast till den historiska miljön vid kanalen.

BESKRIVNING

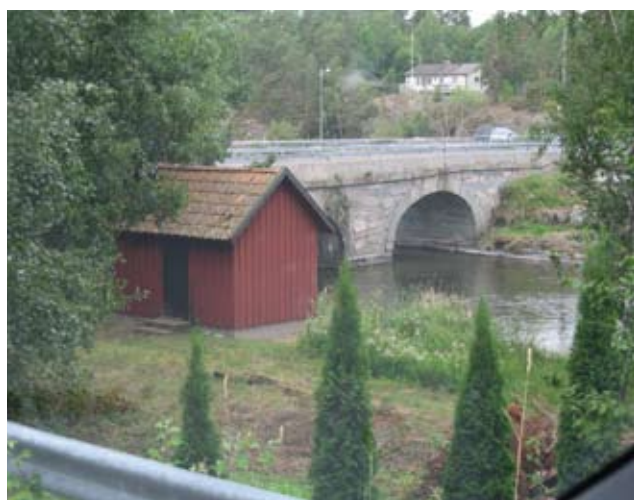
I vardera ändan av den 1,3 km långa vägstumpen slingrar sig vägen från nuvarande väg 45 ned till Vänerns nivå. Det strömmande utflödet från Svansfjorden korsas på en vacker stenvalvsbro i tre spann och kanalen korsas på en klaffbro. Hamnbebyggelsen ligger nära vägen som letar sig fram i tvära svängar. Det finns goda möjligheter att parkera bilen och se sig om i den historiska miljön och ta en kopp kaffe i det lilla hamncaféet. Området utgör riksintresse för såväl kulturmiljö som naturmiljö.



Den moderna vägbron går rakt och gent över sundet.



Bron över Dalslands kanal.



Stenvalvsbron över strömfåran.

2227 Sannerud-Vassviken

KLASS 1+



<i>Epok</i>	Medeltid
<i>Vägtyp</i>	Landsväg
<i>Kommun</i>	Åmål
<i>Socken</i>	Ånimskog
<i>Längd</i>	10,2 km
<i>Bredd</i>	3 m
<i>Ytskikt</i>	Grus

URVALSMOTIV

Vägen utgör en del av den gamla kungsvägen som genomkorsade Dalsland från söder till norr utmed Vänerns västra strand. Vägen är bevarad som en smal grusväg eftersom det nord-sydliga stråket under senare delen av 1900-talet fick en ny östligare sträckning på detta avsnitt. Utmed vägen finns flera milstenar från 1700-talet och vägen passerar Ånimskogs kyrka från 1200-talet.

HISTORIK

Vägen är dokumenterad på Felterus 1600-talskartor men är äldre än så. Ånimskogs kyrka från 1200-talet utgjorde sannolikt en målpunkt utmed vägen - det är även möjligt att kyrkan fick sin placering eftersom det redan då fanns ett etablerat stråk här. På 1600-talet fick vägen status som kungsväg, vilket dock inte innebar att den alltid var farbar med



Vägen löper i kanten mellan odlingsmark och skogsmark.



Vägen går tätt in på gårdsbebyggelsen.

hjulfordon i hela sin längd. Detta blev den först på 1700-talet, som den första i landskapet. Under 1700- och 1800-talen fanns det ett gästgiveri utmed sträckan. Under senare delen av 1900-talet byggdes en ny väg i en östligare sträckning, varvid detta parti av den gamla kungsvägen fick ligga kvar som en smal grusväg utan att breddas och rätas.

BESKRIVNING

Vägen löper i ett vackert småskaligt odlingslandskap där öppna fält och hagar blandas med sluten skogsmark. Vägen går tätt inpå bebyggelsen och erbjuder på ett par ställen vackra vyer över Ånimmen. Vid Furusjön i norr klättrar vägen upp för den s.k. Ånims-kogsbräckan. En litografi från början/mitten av 1800-talet visar hur vägen såg ut här vid denna tid. Utmed vägen finns ett par vackra milstenar med året 1754 och försedda med såväl kung Adolf Fredriks som landshövding Adolf Mörners initialer.



En av milstenarna med året 1754.



Kungsvägen vid Ånims-kogsbackarna på 1800-talet, nuvarande väg 2227. Vy mot Furusjön närmast och Ånimmen i bakgrunden. Ur Dalsland - ett bildverk (Allhems förlag).

2230 Krusebol-Östra Bodane

KLASS 1+



<i>Epok</i>	1700-tal
<i>Vägtyp</i>	Landsväg
<i>Kommun</i>	Åmål
<i>Socken</i>	Ånimskog
<i>Längd</i>	5,8 km
<i>Bredd</i>	3 m
<i>Ytskikt</i>	Grus

URVALSMOTIV

Vägen utgör ett exempel på de vägar som under 1800-talet anlades till de små hamnarna utmed vänerkusten. Eftersom vägen leder till en hamn är den alltså statlig, trots att hamnverksamheten vid Vingens hamn upphört sedan länge. På grund av den numera mycket ringa trafikbelastningen har troligen inga väsentliga förbättringar gjorts av vägen under 1900-talet. Vägen ger en god bild av hur dåtidens väg kunde te sig.

HISTORIK

Vägen är redovisad på en karta från slutet av 1700-talet och var då troligen en lokal förbindelse från traktens gårdar ut till kungsvägen och vidare till Ånimskogs kyrka. På 1800-talet, sedan Trollhätte kanal anlagts och därmed öppnat en vattenväg till Göteborg och England, ökade möjligheterna för bönderna att sälja jordbruksprodukter och trävaror. Vingens hamn utgörs av en skyddad och djup lagun innanför Gåsön och Trollön. Troligen har några angränsningsbryggor aldrig uppförts, i stället transporterades godset ut till de väntande skutorna på prämar. En bättre iordningställd hamn fanns vid denna tid endast någon mil norrut vid Tössebacken. Denna hamn nyttjades av järnbruken i Billingsfors, Katrineholm, Vitlanda, Lisefors och Kristinedal för att föra in tackjärn som skeppats över Väneren från Kristinehamn. Kanske var hamnen i Tössebacken belagd med avgifter vilket gjorde att bönderna hellre använde sig av den enklare hamnen vid Vingen. Vingens hamn skall främst ha nyttjats för lastning av trävaror, bl.a. s.k. props (stöttor för gruvgångar, i allmänhet i kolgruvor) som fraktades till Göteborg och därifrån vidare till England.



Nära Vingens hamn.

Vingens hamn hade troligen spelat ut sin roll redan vid slutet av 1800-talet, då fartygen ställde större krav på hamnanläggningarna. Norrut fanns då en riktig hamn i Åmål, och söderut en hamn i Köpmannebro. Vägen till Vingens hamn förblev dock statlig och hör därmed tillsammans med en del kyrkvägar till de allra minsta statliga vägarna i landskapet. Eftersom vägen idag endast nyttjas som en utfartsväg för traktens gårdar har det inte funnits anledning till några större förändringar. Vägens plan och profil är därmed troligen tämligen oförändrade sedan slutet av 1800-talet.

BESKRIVNING

Vägen utgörs av en smal grusväg som leder från gård till gård i ett småskaligt jordbrukslandskap. Vägen går tätt inpå gårdsbebyggelsen, som har en tydlig 1800-tals karaktär. Vid Norra Hängele är en gammal vägvisningssten. Vägen leder fram till en parkeringsplats vid vänerstranden, varifrån man kan ta sig vidare till fots ut på uddarna.



Vid Östra Bodane slingrar vägen genom gårdsbebyggelsen.

2255 Hollsten-Edsleskog

KLASS 1+



<i>Epok</i>	1900-1950
<i>Vägtyp</i>	Landsväg
<i>Kommun</i>	Åmål
<i>Socken</i>	Edsleskog
<i>Längd</i>	12,1 km
<i>Bredd</i>	3 m
<i>Ytskikt</i>	Grus

URVALSMOTIV

P.g.a. liten trafikbelastning har denna lilla skogsväg troligtvis inte ändrats mycket sedan dess tillkomst som nödhjälpsarbete på 1920-talet. Vägen ger en god uppfattning om vägbyggnadskonsten på 1920-talet.

HISTORIK

Vägen finns inte med på 1856 års generalstabskarta. En minnessten bär inskriptionen: "Vägarna Edsleskog-Kroppa och Finntorp-Hollsten byggdes åren 1921-1927 nödhjälpsarbete". Vägsträckningen kan ha följt en äldre stig som även kan ha nyttjats av pilgrimerna på väg norrut från Edsleskogs kyrka. Vägen är troligen mycket ursprunglig i både plan, sektion och profil sedan 1920-talet.



Vägen går delvis genom Baljäsens naturreservat.



Bergskärning utförd på 1920-talet.

BESKRIVNING

Vägen är smal och slingrar sig fram i ett relativt orört skogs- och sjölandskap. På grund av den kuperade terrängen innehåller inte vägen de raksträckor som utmärker AK-vägar. Vägen passerar igenom Baljåsens naturreservat med Dalslands högsta berg (301 m). Naturreservatet garanterar att vägen på denna sträcka omges av friväxande skog. I utkanten av reservatet och alldeles invid vägen ligger det lilla torpet Petersburg som nu är hembygdsgård. I Edsleskog utgår vägen från den gamla prästgården som är byggnadsminnesförklarad och som är historikern Anders Fryxells födelseplats. En äldre vägvisningsskylt finns vid Mosstakan.



Minnessten vid Mosstakan över väganläggningen.



Edsleskogs prästgård.



Gammal skylt vid Mosstakan.

173 Stigen-Västra Bodane

KLASS 1



Epok	1900-1950
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Färgelanda
Socken	Ödeborg
Längd	7,4 km
Bredd	6 m
Ytskikt	Bituminös

URVALSMOTIV

Vägen är representativ för större vägars standard på 1930-talet. Stengardisterna som bitvis finns på vägens båda sidor vittnar om att vägen trots relativt stor trafikbelastning är föga förändrad sedan dess ombyggnad på 1930-talet.

HISTORIK

Vägen är dokumenterad på kartor från 1700-talet. Den ingick då i det betydelsefulla stråket Frändefors – Stigen – Högsäter – Järbo – Rågård – Gesäter – Ed. Flera gästgiverier var belägna utmed detta stråk. Under 1700-, 1800- och 1900-talen fram till omkring 1980 hade vägen stor betydelse för industriverksamheterna i Rådane-fors (järnbruk) och Stigen (yllefabrik), såväl för införsel av råvaror som utförsel av färdiga produkter. Vägen fick sin nuvarande karaktär på 1930-talet då vägen breddades och kurvor rätades. Arbetena utfördes som AK-arbete och därefter har inga stora arbeten utförts på detta avsnitt av vägen.

BESKRIVNING

För att vara en högtrafikerad väg är vägen påfallande terränganpassad och kurvig. Vid vägsträckans anslutningar i öster och väster är väg 173 både bredare och rakare. Såväl vid Rådane-fors som vid Stigen kan den industrihistoriska miljön invid vägen ännu förnimmas. En stor gammal naturminnesmärkt ek växer nära vägen. Stengardister kantar vägen bitvis på båda sidor. Vid bron över Bodaneälven i Rådane-fors ses en äldre vägsträckning vid sidan om nuvarande väg. Vägen gränsar till Kroppefjäll som utgör riksintresse för naturmiljö.



Stengardister och naturminnesmärkt ek utmed vägsträckan.

924 Rönningen-Ellenö

KLASS 1



0 1500 3000 6000 Meter

<i>Epok</i>	1600-tal
<i>Vägtyp</i>	Landsväg
<i>Kommun</i>	Färgelanda
<i>Socken</i>	Torp
<i>Längd</i>	7,8 km
<i>Bredd</i>	5 m
<i>Ytskikt</i>	Bituminös

sjön utgjorde då ett hinder för en gen väg mot kusten och Saltkälleffjorden. Detta hinder överbryggades först vid mitten av 1800-talet då en vägbro byggdes vid Sund där de båda sjöarna möts. Innan dess fick resenärerna runda Ellenösjön på dess västra sida där Valboån kunde korsas på en kort bro. De som skulle ned mot Saltkällan tog inte vägen över Valboån utan fortsatte i stället västerut mot Valbo Ryr, där en roddbåt tog resenärerna över Viksjön där den smalnar av i väster. Vägen mellan Torp och Torsbyn är således mycket gammal, och dagens vägsträckning stämmer mycket väl med 1850-talets generalstabskarta. Troligen var vägen mellan Ellenö herrgård och kyrkan tidigt farbar med hjulfordon, medan vägsträckan i sin helhet sannolikt inte blev farbar förrän under 1700-talets senare del. Den raka vägen fram till Ellenö herrgård var ursprungligen endast en infartsväg till gården, men blev allmän väg i samband med tillkomsten av bron vid Sund. Vid mitten av 1800-talet fanns två gästgiverier utmed sträckan till kusten.

URVALSMOTIV

Vägen utgör en välbevarad och ålderdomlig del av en gammal förbindelse från Värmland och Dalbosläätten söderut mot Uddevalla och västerut mot Saltkällan vid Gullmarsfjorden. Passagen över Valboån, Torps kyrka, Ellenö herrgård och utsikterna över sjön bidrar till vägens upplevelsevärde.

HISTORIK

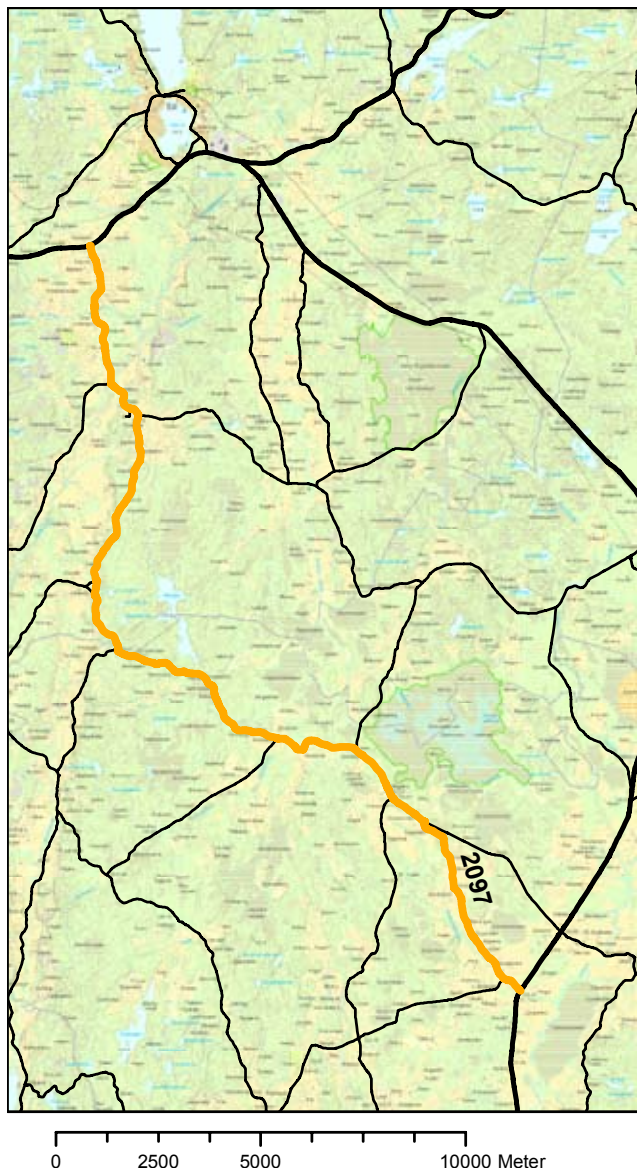
Redan Felterus karta från mitten av 1600-talet visar en väg som letar sig ned från Dalslands norra och centrala delar mot Bohuskusten. Vägen följer delvis Valboåns dalgång och de båda sammanlänkade sjöarna Ellenösjön och Öster-

BESKRIVNING

Ellenö är en av fåtaliga herrgårdar i denna del av landskapet. Om man nalkas herrgården från väster leder vägen i en allé rakt fram mot huvudbyggnadens entré. Strax innan byggnaden viker vägen av i en rätvinklig kurva och fortsätter bortom gården, så som man ofta kan se när privata uppfartsvägar till större gårdar förvandlats till allmän landsväg. Vid Torp rundar vägen kullen med Torps kyrka och går på en förhållandevis modern bro över Valboån, med vacker utsikt uppströms ån. Vägen går därefter över de öppna fälten med utsikt över Ellenösjön. En kvarn och en gammal skola förstärker den historiska prägeln.

2097 Sandåker-Stora Torp Råggårdsvägen

KLASS 1



URVALSMOTIV

Vägen är en del av det gamla stråk som ledde från Vänersborg och Västergötland via Frändefors, Rådanefors, Stigen, Högsäter, Järbo, Råggård, Rölanda, Ed och vidare mot Norge. Stråket skall enligt en del skribenter vara ett av de äldsta i landskapet och det var tidigt försett

<i>Epok</i>	1700-tal
<i>Vägtyp</i>	Landsväg
<i>Kommun</i>	Dals-Ed
<i>Socken</i>	Rölanda
<i>Längd</i>	26 km
<i>Bredd</i>	4 m
<i>Ytskikt</i>	Grus

med gästgiverier på jämna avstånd. Vägen har till stora delar en ålderdomlig karaktär och erbjuder fina landskapsupplevelser.

HISTORIK

Vägstråket Järbo-Råggård-Ed blev uttaget som häradsväg på 1640-talet, vilket dock inte betydde att vägen i sin helhet blev farbar med hjulfordon. Vägen är redovisad på Felterus 1600-talskarta och på flera olika 1700-talskartor. Flera gästgiverier och skjutshåll fanns utmed stråket, varav två utmed den utvalda vägsträckan (Starlanda och Rölanda). Mindre justeringar har på den långa sträckan gjorts här och var, bl.a. sydost om Råggårds kyrka där vägen är rätad och breddad på 1900-talet, men på det hela taget följer vägen väl den sträckning som redovisas på 1850-talets generalstabskarta.

BESKRIVNING

Medan gamla huvudstråk i allmänhet har byggts om till stora vägar, så som t.ex. partiet Frändefors-Rådanefors-Stigen, nuvarande länsväg 173, har väg 2097 till största delen behållit sin karaktär av liten, kurvig grusväg. De många anslutande vägarna, ibland med huvudvägskaraktär som väg 2094, gör att väg 2097 idag inte upplevs som ett sammanhängande vägstråk - att det långa vägstråket har samma vägnummer hela vägen visar dock att stråket var tydligare förr. Hela väg 2097 (26 km) har valts ut som kulturväg trots att vägens kulturhistoriska kvaliteter varierar utmed sträckan. Det ligger ett kulturhistoriskt värde i att stråket i sin helhet uppmärksammas.

Söder om Gillanda erbjuds en enastående panoramautsikt över Lerdalsälvens dalgång och skogarna där bortom. På andra ställen går vägen tätt inpå gårdarna. Råggårds och Rölandas kyrkor samt passagen över Örekilsälven bidrar till upplevelsen. Vägen går delvis genom ett riksintresseområde för naturvård.

2127 Örsberg-Sundals-Ryr

KLASS 1



0 1500 3000 6000 Meter



URVALSMOTIV

Väg 2127 är mångfasetterad och passerar flera olika landskapstyper: slättbygd i söder, skogsbygd i kanten av Kroppefjäll vid Skogen och ett uppodlat backlandskap i den norra delen. Utmed hela den långa sträckan är vägen smal och

Epok	1800-tal
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Vänersborg
Socken	Sundals-Ryr
Längd	15,4 km
Bredd	4 m
Ytskikt	Bituminös

följsam mot terräng och bebyggelse. Vägen är gammal och har främst haft en lokal funktion. Vägsträckning, vägsektion och vägomgivning har bevarat en ålderdomlig karaktär. Vägens följsamma sträckning i landskapet samt de kulturmiljöer som passerar (kvarn, skola etc) gör att vägmiljön i sin helhet upplevs som ålderdomlig.

HISTORIK

Vägen har inte haft annat än en lokal funktion för bygden i Dalboslättens västra och lite mer kuperade del. Vägen är först omnämnd 1736. Delarna Sundals Ryr - Bleken och Gullesbyn - Örsberg finns med på 1700-talets kartor men sammantaget kan vägen ses som en 1800-talsväg. Delar av vägen, t.ex. vid Sätters gård, vid Krokfors och närmast Sundals Ryrs kyrka har troligen tidigt varit farbara med hjulfordon medan vägen i sin helhet sannolikt inte blev farbar förrän en bit in på 1800-talet. Vägens sträckning visar hög överensstämmelse med generalstabskartan från 1850-talet.

BESKRIVNING

Kontrasten mellan Kroppefjälls branter och slätten är tydlig och är karakteristisk för denna del av landskapet. Vid Krokfors är en intressant kvarnmiljö med kvarndamm, gammal skola och ekallé. Utmed vägen har man bevarat eller återuppbyggt gamla mjölkbord. En väghållningssten och två registrerade vägträd finns utmed sträckan. Gamla gårdar med skiffertak påminner om närheten till skifferbrytningen i Dalskog. Vid Sätters gård är en fin vy över Örsjön. Här går vägen på ett karakteristiskt sätt spikrakt mot gårdens huvudentré för att vika av i 90 graders vinkel strax innan, vilket tyder på att vägen ursprungligen utgjorde uppfartsväg till gården. Mellan Säter och Gullesbyn står staketstolpar av sten utmed vägen. Vägen gränsar till Kroppefjälls riksintresse för naturmiljö.

2135 Dals Rostock-Brålanda

KLASS 1



Epok	1600-tal
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Mellerud
Socken	Ör
Längd	16,1 km
Bredd	5 m
Ytskikt	Bituminös

URVALSMOTIV

Vägen ligger i ett gammalt stråk som förband landskapets södra och norra delar. Vägen är belagd på flera kartor från 1700-talet men stråket är troligen betydligt äldre. Utmed sträckan finns 4 milstenar med årtalen 1854 och 1868. Vägen och dess omgivning ger ännu ett relativt ålderdomligt intryck, trots att vägen förbättrats avsevärt under sen tid och är vältrafikerad.

HISTORIK

Detta stråk har troligen tidigt använts för att från Vänersborg och Västergötland nå landskapets centrala och norra delar. Vägen passerar nära Örs medeltida kyrka och kan ha nyttjats som kyrkväg redan vid denna tid. Vägen blev troligen i sin helhet farbar med hjulfordon vid slutet av 1700-talet.

BESKRIVNING

Vägen slingrar sig fram genom en vacker och varierad odlingsbygd med ett levande lantbruk i ett böljande kulturlandskap. Från vägen har man en vacker utsikt över Götesjön. Milstenar och väghållningsstenar utmed vägen påminner om att vägen funnits här länge. Vägen passerar Krokån på en äldre betongbro med typiska järnräcken, troligen från 1950-talet. Här är även en intressant kvarnmiljö.



Vägen går genom varierad odlingsbygd med ett levande lantbruk.

2204 Nytorp-Ärtemarks kyrka

KLASS 1



0 500 1000 2000 Meter



URVALSMOTIV

Vägen är en god representant för landskapets alla små, statliga vägar som leder fram till

Epok	Medeltid
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Bengtsfors
Socken	Ärtemark
Längd	1,4 km
Bredd	4 m
Ytskikt	Y1G

sockenkyrkan. Den har troligen ett medeltida ursprung och sträckningen ger ett ålderdomligt intryck. Den nuvarande vägdragningen är oförändrad minst sedan slutet av 1800-talet. Vid vägens anslutning till landsvägen finns ett mindre sockencentrum med en äldre skolbyggnad och en fd lärarbostad.

HISTORIK

Ärtemarks kyrka är belägen på en halvö i sjön Ärtingen. På halvön finns en hällristning och en stensättning som tyder på bosättningar redan på bronsåldern. Kyrkan har ett medeltida ursprung med delar från 1200-talet. Eftersom kyrkan är belägen på ett smalt näs är det troligt att den ursprungliga vägen eller stigen ungefärligen följde sträckningen av dagens kyrkväg, som löper på näsets höjdparti. Det är sannolikt att vägarna fram till kyrkan var körbara med hjulfordon innan de genomgående färdstråken genom landskapet fick motsvarande standard. Den nuvarande kyrkvägen kan således ha varit körbar i kanske 3-400 år, längre än t.ex. kungsvägen (nuv. väg 45) mellan Vänersborg och Åmål. När kronan på 1800-talet tog över ansvaret för väghållningen ingick även vägarna till sockenkyrkorna. Staten har behållit ansvaret för kyrkvägarna även sedan bandet mellan staten och kyrkan bröts år 2000.

BESKRIVNING

Kyrkvägarna är ofta de allra minsta statliga vägarna, både i längd och bredd. Vägen till Ärtemarks kyrka är förhållandevis lång som kyrkväg betraktad (1,4 km). Trots att vägen är mycket smal är den belagd med asfalt och försedd med kantlinjemarkeringar, likt en stor väg. Vägen leder ut på det uppodlade näset och slutar vid kyrkan som är vackert belägen längst ut på udden i sjön Ärtingen.

2224 Håverud-Åsensbruk Uppervudsvägen

KLASS 1



<i>Epok</i>	1700-tal
<i>Vägtyp</i>	Landsväg
<i>Kommun</i>	Mellerud
<i>Socken</i>	Skållerud
<i>Längd</i>	4,4 km
<i>Bredd</i>	6 m
<i>Ytskikt</i>	Bituminös

den var viktig för verksamheten vid Uppervuds järnbruk som fick sina privilegier redan 1674. Under hela 1700- och 1800-talen har vägen varit en viktig kommunikationsled för Uppervuds bruk. När en ny bro byggdes i Håverud 1937 förlorade Uppervudsvägen sin roll som genomfartsväg och vägen har därför kunnat bevaras så som den kunde ha gestaltat sig i början av 1900-talet.

HISTORIK

Uppervud var liksom Köpmannebro och Långbron troligen sedan gammalt en punkt där Uppervudsälvens långa sjösystem förhållandevis enkelt kunde korsas med en bro. Man kan därför anta att ett kommunikationsstråk funnits här redan innan Uppervuds bruk etablerades 1674. Bruket var mycket aktivt under 1700-talet och vägen nyttjades troligen för transport av trävaror och kol. Dalslands kanals anläggande 1868 innebar en stor förändring för Uppervud. 1886 etablerades ett träsliperi som var i behov av goda transportmöjligheter. Den industriella verksamheten upphörde på 1950-talet. Vägens sträckning har ändrats något sedan 1850-talets generalstabskarta upprättades.

BESKRIVNING

Trots att vägen går genom ett förhållandevis tätbebyggt område har den kunnat bevaras smal och slingrig. Förutom vägens industrihistoriska betydelse bjuder den på stora upplevelsevärden med vackra utsikter över sjöarna Uppervudshöljen och Spången. Den gamla industrimiljön, bruksherrgården, kanalen, den öppningsbara bron vid Uppervud, slussarna och bron över Uppervudsälven bidrar till upplevelsen. En milsten är belägen invid vägen. Vandringsleden Pilgrimsleden som går från Holm till Edsleskog går delvis på vägen. Området är av riksintresse för både natur- och kulturmiljö.



URVALSMOTIV

Vägen var troligen en av landskapets första vägar som var förbara med hjulfordon, eftersom

2231 Fröskogs kyrka

KLASS 1



URVALSMOTIV

Vägartiet är en mycket välbevarad rest av den gamla öst-västliga förbindelsen genom landskapet, huvudstråket från Svealand till Bohuskusten. Vägen har en välbevarad 1800-talskaraktär. Fröskogs träkyrka från 1700-talet bidrar till den historiska prägeln. En ny väg har byggts söder om den gamla vägen, vilket gör att det aktuella vägartiet ger en bild av hur denna vägförbindelse gestaltade sig under 1900-talets första hälft.

HISTORIK

Näst efter kungsvägen mellan Vänersborg och Karlstad var troligen förbindelsen från Tydje

Epok	1600-tal
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Åmål
Socken	Fröskog
Längd	2,4 km
Bredd	5 m
Ytskikt	Oljegrus

söder om Åmål, över Fröskog, Fjäll och Långbron det viktigaste stråket genom landskapet, sett i ett nationellt perspektiv. Detta var den genaste förbindelsen från Svealand till Sveriges västkust och därifrån vidare ut i världen. Vägen är markerad på Felterus 1600-talskartor och på alla 1700-talskartor.

Detta betyder dock inte att vägen var farbar med hjulfordon redan vid denna tid, detta blev den troligen omkring mitten av 1700-talet. Till detta bidrog att järnbruket i Billingsfors liksom de mindre järnbruken i omgivningarna behövde vägen för brukens transporter. Från hamnen i Tössebäcken hämtades tackjärn från Kristinehamn, och en del av brukets produkter skulle samma väg tillbaka till Tössebäcken. Ägarna till Billingsfors bruk bidrog därför till vägens förbättrande under både 1700- och 1800-talen. När Dalslands kanals färdigställdes 1868 övertog kanalen detta transportbehov

I Fröskog gick vägen nära den lilla träkyrkan från 1700-talet. På 1900-talets senare del byggdes en ny väg närmare sjön Ärr, varvid den vägen förbi kyrkan kunde ligga kvar som en smal liten grusväg och därmed ge en bild av hur vägen såg ut vid mitten av 1900-talet.

BESKRIVNING

Den smala grusvägen går delvis på skrå i slänten mot sjön, bitvis upplagd på en terrassmur. Ett vägräcke med stengardister är här uppsatt utmed vägen. På partiet närmast kyrkan kantas vägen av gamla träd som står nära vägkanten. Från vägen har man en vacker utsikt söderut över sjön Ärr.

Fröskogs kyrka är från 1700-talet. Vägen passerar förbi ett sockencentrum där kyrkbyn omfattar Fröskogs stomgård, den f.d. prästgården, den f.d. skolbyggnaden, f.d. lärarbostäder, f.d. gästgiveri och ett församlingshem med vaktmästarbostad.

2237 Kasen-Änghagen Dingelviksvägen

KLASS 1



Epok	1800-tal
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Bengtsfors
Socken	Steneby
Längd	3,8 km
Bredd	4 m
Ytskikt	Y1G

URVALSMOTIV

Vägen var en del i det gamla öst-västliga stråket genom landskapet, från anslutningen till kungsvägen i öster till Ed, Bohuskusten och Norge i väster. 1895 fick vägen en utvidgad betydelse då Dingelviks järnvägsstation byggdes. Då genomfartstrafiken nu går på en ny väg har denna väg kunnat behålla sin karaktär från järnvägsepo-ken.

HISTORIK

Detta var länge en länk i det viktiga öst-västli- ga stråket i landskapets norra del som förband Värmland/Vänern med kusten (Uddevalla och Halden). I vägens förlängning åt öster anslöt den till bron över Upperudsälven i Långbron, upp- förd 1838, och i väster hade den sin fortsättning i vägen över Taxviken på Ivägs norra sida. Vägen finns dokumenterad på 1700-talskarta, men fick en ny roll när det lilla stationssamhället upp- fördes i samband med Lelängenbanans anlägg- ande vid slutet av 1800-talet. Vägens sträckning stämmer exakt överens med generalstabskartan från slutet av 1800-talet. Under 1900-talets se- nare del lades vägförbindelsen väster om Lång- bron om så att denna vägsträcka kunde ligga kvar som en påminnelse om hur vägen i detta huvudstråk såg ut vid 1900-talets början.

BESKRIVNING

Vägen passerar Dingelviks säteri och det lilla stationssamhället från sekelskiftet. Dingelviks säteri var under 1600-och 1700-talen den do- minerande gården i trakten. Det är en av de få storgårdarna i denna del av Dalsland och den raka vägsträckningen vid säteriet är typisk för vägar vid högre ståndsmiljöer. Det lilla stations- samhället Dingelvik har behållit en del av sin karaktär från tiden för järnvägens anläggande i slutet av 1800-talet. Järnvägen lades ner 1960-1964. Det finns en väghållningssten utmed vä- gen som även tangerar ett riksintresseområde för naturmiljö.



Rak väg vid Dingelviks säteri, kantad av gamla träd.

2250 Skifors-Solvik

KLASS 1



Vägen passerar flera välbevarade bymiljöer.

Epok	1800-tal
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Bengtsfors
Socken	Laxarby
Längd	8,6 km
Bredd	3 m
Ytskikt	Grus

URVALSMOTIV

Vägen är ett bra och vackert exempel på en liten väg i norra Dalslands mycket kuperade skogs- och sjölandskap. Trots att vägen gavs en ur vägbyggnadssynpunkt så gynnsam sträckning som möjligt är nivåskillnaderna utmed vägen över 120 meter. Vägen var på 1800-talet en betydelsefull länk norrut innan väg 172 tog över denna roll.

HISTORIK

Vägen finns dokumenterad på en karta från 1720-talet då den var en betydelsefull förbindelse från bygden kring Laxsjön mot Värmland och trakterna kring sjösystemets övre del. Ett gästgiveri var beläget i Solvik. Vägens dragning är oförändrad sedan slutet av 1800-talet. I samband med att väg 172 byggdes invid järnvägen på Svärdlångs västra sida förlorade Solviksvägen sin betydelse som genomfartsled mot Värmland. Vägen har därför inte omfattats av någon större ombyggnad under 1900-talet.

BESKRIVNING

Grusvägen slingrar sig genom det starkt kuperade skogslandskapet genom flera välbevarade bymiljöer. Vägen är mycket backig med stora nivåskillnader utmed sträckan. Vägen visar därmed på svårigheterna i samband med vägdragning i landskapets norra och starkt kuperade delar. Storslagna utblickar över sjöar och skogsklädda berg öppnar sig vid bl.a. Höglund. Vägen passerar ett riksintresseområde för naturmiljö vid sjön Svärdlång.

164, 166 Parsetjärn

KLASS 2



Epok	1900-1950
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Dals-Ed
Socken	Töftedal
Längd	2 km
Bredd	8 m
Ytskikt	Bituminös

URVALSMOTIV

Det utvalda vägavsnittet utgörs av en trång passage mellan en liten sjö (Parsetjärn) och ett berg. Vägen antogs 1940 bli nyttjad av tyskarna vid en invasion från Norge och försågs med stridsvagnshinder. Hindrena försvarades av två skansar på och i de intilliggande bergen. Vägen, de omgivande terrängformerna och skansen samverkar till en miljö av stort försvarshistoriskt intresse.

HISTORIK

Vägen har samma sträckning som på 1800-talet då den utgjorde en fortsättning av det öst-västra stråket som tog sin början vid kungsvägen i väster och som ledde mot Bohuskusten och Norge. Det är omvittnat att vägen väster om Ed under 1700-talet ännu var mycket primitiv och inte farbar med hjulfordon. Under 1900-talet har vägen breddats och rätats, men partiet förbi Parsetjärn har samma sträckning som tidigare. Efter Tysklands invasion i Norge i april 1940 uppfördes i Sverige ett antal skansar i gränsområdet mot Norge. Vid Parsetjärn byggde man under åren 1940-43 en stark försvarsanläggning i form av stridsvagnshinder och en kamouflerad och tungt beväpnad skans för att möta en ev. tysk invasion. Skansen förlades hit eftersom sjön och berget gör att en fiende har svårt att välja annan väg. Skansen bemannades av 100 man och var utrustad med pansarvärnskanon, granatkastare, kulsprutor m.m.

BESKRIVNING

Försvarsanläggningarna vid sidan om vägen har stort historiskt värde och stort upplevelsevärde. Liknande anläggningar men i mindre omfattning finns vid fler vägar som går in mot norska gränsen men detta är troligen den mest välbevarade väganknutna skansen från denna tid. En rastplats är belägen vid Parsetjärn. Skansen är inte avspärrad och kan beses av allmänheten.



Informationsskylt som visar de historiska försvarsanläggningarna invid vägen.

166 Bengterud-Årbol

KLASS 2



Epok	1950-
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Mellerud
Socken	Dalskog
Längd	1,7 km
Bredd	7 m
Ytskikt	Bituminös

URVALSMOTIV

Vägen är medtagen som en representant för vägbyggnaden under en tid då estetik och landskapsanpassning inte var tungt vägande i vägplaneringen.

HISTORIK

Vägsträckningen från Mellerud upp på Årbolsfjället är belagd sedan 1700-talet. 27 oktober 1718 tågade karolinerna i Upplands regemente under överste Wrangel denna väg efter ett par dagars vila vid Mellerö gästgivargård (Mellerud) på väg till nästa nattläger vid Wättunge gästgiveri (Bäckefors), för vidare marsch mot Fredrikshald. På 1980-talet byggdes vägen om för att göra mindre branta backar, varvid stora skärningar skapades. Vägen är oförändrad sedan ombyggnaden på 1980-talet.

BESKRIVNING

Vägen är byggd på modernt vis med stora bergskärningar och höga vägbankar. De höga slänterna med grovt krossmaterial är typiska för 1980-talets vägbyggande och är mycket påtagliga i vägmiljön. Ingen vegetation har etablerats i slänterna under de över 20 år som förlöpt sedan vägen anlades. En minnessten över vägens tillkomst är placerad i vägs slanten. Stenen bär inskriptionen "Väg 166 Dalskog-Dals Rostock byggd 1988-12 – 1990-06". Vägen tangerar Kroppefjälls riksintresseområde för naturvård.



En minnessten över vägens tillkomst i de branta, makadamtäckta vägs slänterna.

2060, 2062 Lubberud-Bramserud

KLASS 2



Epok	1700-tal
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Vänernsberg
Socken	Frändefors
Längd	7,5 km
Bredd	4 m
Ytskikt	Bituminös

URVALSMOTIV

Vägen är belagd sedan 1700-talet och har en oförändrad sträckning sedan ca 1850. Den ringlar fram i ett vackert kulturlandskap där väg och landskap upplevs som en historisk helhet. Den omgivande bebyggelsen, som till stor del består av gårdar med 1800-talskaraktär, ligger ofta tätt inpå vägen vilket förstärker det ålderdomliga intrycket.

HISTORIK

Sträckan finns dokumenterad på en karta från 1720-talet. 1791 farbar sockenväg. Vägen går genom en relativt rik odlingsbygd som troligen relativt tidigt försågs med farbara vägar. Vägens sträckning stämmer väl överens med generalstabskartan från mitten av 1800-talet, förutom vid S. Siviken där sträckningen ser något annorlunda ut idag.

BESKRIVNING

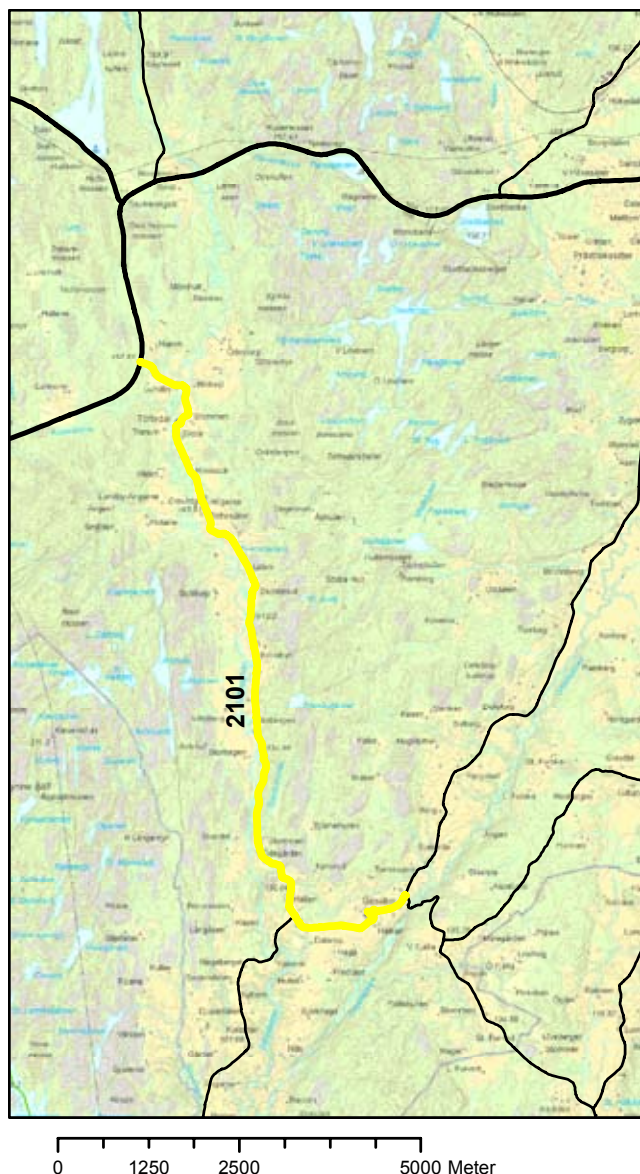
Vägen går vackert i ett varierat och småskaligt jordbrukslandskap. Här och var erbjuds utsikt över Hästefjorden. Den tangerar ett riksintresse för kulturmiljövård kring Stora och Östra Hästefjorden. I Siviken finns en bygdegård.



Längs delar av sträckan erbjuds utsikter över Hästefjorden.

2101 Töftedal-Gesäter

KLASS 2



Epok	1700-tal
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Dals-Ed
Socken	Töftedal
Längd	10,9 km
Bredd	5 m
Ytskikt	Y1G

URVALSMOTIV

Vägen är representant för de många små landsvägar som följer de smala dalgångarna i denna del av Dalsland. Vägen följer samma relativt raka sträckning öster om Töftedalsälven som på äldre kartor, vilket i det böljande landskapet resulterat i en karakteristisk, gungande vägprofil.

HISTORIK

Vägen finns med på karta från 1790-talet, då den troligen endast utgjordes av en ridstig. Sträckningen stämmer väl överens med generalstabskarta från 1843 men vid Gesäter är sträckningen delvis ny. Vägen utgjorde en sidolänk till Rågård-Rölandavägen för de resenärer som inte skulle mot Ed utan mot Loviseholms järnbruk, Kornsjö och Fredrikshald. Gästgivargårdar var belägna i Gesäter och i Töftedal.

BESKRIVNING

Vägen går genom ett böljande odlingslandskap i Töftedalsälvens smala dalgång med älven meandrande i dalgångens mitt. Vägdragningen utan skärningar och bankar har i det böljande landskapet resulterat i en intressant vägprofil med många dolda svackor. Med tanke på den skymda sikten skulle en sådan vägdragning inte förordas idag. Mjölkbord är bevarade utmed vägen. Dalgången är klassad som riksintresse för kulturmiljövården. Gesäters och Töftedals kyrkor bidrar till upplevelsen av gammal kulturbygd.



Vägen representerar de många landsvägar som sträcker sig genom smala dalgångar.

2120 Grösäter-Tångelanda

KLASS 2



Epok	1700-tal
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Färjelanda
Socken	Högsäter
Längd	13,5 km
Bredd	4 m
Ytskikt	Grus, Y1G

URVALSMOTIV

Den historiskt intressanta bygden mellan Valboån och Kroppefjäll med bl.a. Järbo k:a knyts samman av denna gamla väg som bevarat sträckning och utseende sedan lång tid. Vägen kan ha föregått nuvarande väg 172 som länk i en förbindelse från Vänersborg och Uddevalla mot Ed och norra Dalsland.

HISTORIK

Det gamla stråket Vänersborg – Frändefors – Högsäter – Råggård – Ed gick enligt gamla beskrivningar över Järbo kyrka, vilket gör att det finns anledning att tro att vägstråket har ett ursprung minst sedan 1600-talet. Området har tidigt varit föremål för industriverksamhet. Vid Slättång norr om Järbo kyrka var en järngruva med masugn och hammare, och en masugn fanns redan på 1600-talet vid Öxnäs nära vägens anslutning till nuvarande väg 172, där även en såg var belägen. Vägens sträckning stämmer till stor del överens med generalstabskartan från 1850-talet. Den södra delen, mellan Öxnäs och Illesäter, är på 1895 års ekonomiska karta återgiven som "sämre körväg" och blev troligen farbar väg först mot slutet av 1800-talet.

BESKRIVNING

Vägen löper delvis i ett grusåslandskap i dalgångens östra sluttning mot Kroppefjäll, varigenom flera utblickar över dalgången erbjuds. Landskapet är varierat med skog och öppna marker om vart annat. Vägen går över gårdsplaner och smiter förbi husknutar på ett ålderdomligt sätt. Dalgången är ett riksintresseområde för kulturmiljövården. Till detta bidrar Järbo kyrka och de många fornlämningarna, bl.a. en hållkista söder om Tvetane. Karolinerleden ansluter till vägen vid Järbo, men det är osäkert om karolinererna verkligen tog denna väg. Le-långenbanans banvall går genom dalgången. En gammal lanthandel är belägen i Skällsäter.



Den smala grusvägen passerar nära intill gårdsbebyggelse.

2154 Vinterhålet-Sikhall

KLASS 2



<i>Epok</i>	1800-tal
<i>Vägtyp</i>	Landsväg
<i>Kommun</i>	Vänersborg
<i>Socken</i>	Gestad
<i>Längd</i>	1,6 km
<i>Bredd</i>	5 m
<i>Ytskikt</i>	Oljegrus

URVALSMOTIV

Vägen representerar de statliga vägar som ledde till vänerhamnarna. Sikhall har den mest ålderdomliga karaktären av de äldre hamnarna längs Dalslands vänerkust. Här finns ännu ett statligt sädsmagasin och en ångbåtsbrygga.

HISTORIK

Vägen anlades under 1800-talet som transportväg till utskeppningshamnen i Sikhall. I samband med Englands industrialisering och tack vare de förbättrade transportmöjligheterna bl.a. på Trollhätte kanal blev det under 1800-talet lönsamt för dalslandsbönderna att odla havre för export till England. Havret utgjorde foder för de många hästar som fanns i de engelska städerna och industrisamhällena vid denna tid. Hamnen och vägen är därmed knuten till den dalsländska havreodlingen som expanderade kraftigt under 1800-talet. Vägsträckningen överensstämmer i huvudsak med generalstabskartan från 1850-talet.

BESKRIVNING

Vägen går genom skogen och mynnar vid ångbåtsbryggan i Sikhall där man har en vidsträckt utsikt över Väneren. Miljön i Sikhall med ångbåtsbrygga, spannmålsmagasin och övrig bebyggelse har prägel av 1800-tal. Spannmålsmagasinet är byggnadsminneförklarat. De andra större hamnarna i södra Dalsland, Sunnanå och Dalbergså, har förändrats kraftigt under senare år och förlorat sin historiska karaktär.



Vägen leder ner till den ålderdomliga hamnen, Sikhall, vid Vänerens kust.

2166 Grinstad-Kvantenburg

KLASS 2



0 1000 2000 4000 Meter

Epok	1700-tal
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Mellerud
Socken	Grinstad
Längd	4,9 km
Bredd	5 m
Ytskikt	Y1G

URVALSMOTIV

Det finns förhållandevis få mycket stora jordegendomar i Dalsland och Övantenburg är troligen den största av dem. I enlighet med tidens smak har godsägaren i slutet av 1700-talet eller början av 1800-talet lagt om huvudvägen till egendomen så att den pekar rakt mot huvudbyggnadens entré. Vägens främsta värde utgörs av denna spikraka vägdragningen axiellt i förlängningen av huvudbyggnadens mittaxel. Motsvarande vägdragningar är inte ovanliga i t.ex. Västergötlands jordbruksbygder, men i Dalsland är detta det bästa exemplet på vägdragning med estetiska avsikter.

HISTORIK

Övantenburg har anor minst sedan 1500-talet (under namnet Kambol) och har förutom av kronan även ägts av familjerna Turesson Tre Rosor, Papegoja och Leijonsköld. 1770 köptes egendomen av Carl Jacob von Övanten och gården stannade sedan i släkten von Övantens ägo till omkring 1930.

Vägen finns med på 1790-talskartan. Den spikraka sträckningen kan ha tillkommit under Carl Jacob von Övantens tid på 1770-talet. Det är även möjligt att den tillkom i samband med den nuvarande huvudbyggnadens uppförande 1818.

BESKRIVNING

Den axiellt anlagda vägen utgör en ståtlig entré till Övantenburgs herrgård. Vägen är kantad av en nyplanterad trädrad.

Exakt i axelns förlängning mot nordväst ligger Grinstads kyrka, vilket kan ha påverkat placeringen av huvudbyggnaden. Vid passagen av Dalbergså har man tvingats till en liten utbuktning på den i övrigt helt raka vägen. I närheten av vägen finns Dalaborgs borggruin och Dalbergså gamla utskeppningshamn.



Den spikraka vägen utgör en ståtlig entré till Övantenburgs herrgård.

2207 Solum-Rörviken

KLASS 2



Epok 1900-1950

Vägtyp Landsväg

Kommun Dals-Ed

Socken Nössemark

Längd 5,8 km

Bredd 2 m

Ytskikt Grus

URVALSMOTIV

Vägen är anlagd sent (1900-tal) och är troligen mycket litet förändrad sedan anläggningstillfället. Vägen är representativ för de små, mycket lågtrafikerade skogsvägarna i norra Dalsland.

HISTORIK

Endast vägvagnsnittet norr om Finserud är redovisat på 1890-talets ekonomiska kartblad. Övriga gårdar och torp utmed den nuvarande vägen (Tolserud, Diserud m.fl.) hade vid denna tid ingen vägförbindelse. Resten av nuvarande väg anlades eventuellt som AK-arbete på 1930-talet. Sedan dess är vägen sannolikt relativt oförändrad.

BESKRIVNING

Vägen går i den utpräglad glesbefolkade skogsmark som präglar Dalslands nordvästra del. Idag är de flesta hus utmed vägen fritidsfastigheter. Vägen är smal och följsam i den kuperade skogsterrängen och erbjuder fina naturupplevelser. En stengravkammare är belägen i vägens närhet.



Den smala grusvägen, nära gränsen till Norge, går genom kuperad skogsmark.

2218 Dals Långed-Årbol

KLASS 2



<i>Epok</i>	1800-tal
<i>Vägartyp</i>	Landsväg
<i>Kommun</i>	Mellerud
<i>Socken</i>	Dalskog
<i>Längd</i>	20,9 km
<i>Bredd</i>	4 m
<i>Ytskikt</i>	Grus, Y1G

ligt och ålderdomligt kulturlandskap och vackra utsikter över sjö och skog gör att vägen har stora upplevelsevärden.

HISTORIK

Vägen utgjorde i första hand en förbindelse söderut för gårdarna utmed vägen. I äldre tid slutade vägen vid Sundet, där sjön Råvarp är som smalast. Här kunde resenären bli rodd över till andra sidan. 1654 var taxan för att bli transporterad över sundet fastställd till $\frac{1}{2}$ öre silvermynt för häst och karl. Vid slutet av 1800-talet, när Långed vuxit till ett industrisamhälle med dragningskraft, framkom önskemål att förlänga vägen norrut till Mustadfors. Steneby kommunalstämma beslutade 1890 att den norra delen av vägen skulle byggas men utförandet kom att dröja in på 1900-talet. På sträckan mellan Årbol och Tångebyn överensstämmer den nuvarande vägsträckningen väl med sträckningen enligt generalstabskartan från 1850-talet. På sträckan Tångebyn-Ränsliden har vägen fått en ny dragning och på sträckan Ränsliden-Mustadfors byggdes således väg först i början av 1900-talet. Denna sträcka är därmed en av de relativt fåtaliga vägar i landskapet som nyanlades i obanad terräng så sent som på 1900-talet.

BESKRIVNING

Vägen löper i sprickdalslandskapet norr om Kroppefjäll, delvis högt över de närbelägna sjöarna Ränn och Råvarp. Vägen går till största delen genom områden av riksintresseområden för såväl kulturmiljövården som naturvården. Vid bl.a. Ränsliden omges vägen av ett vackert kulturlandskap med ängs- och hagmarker av ålderdomlig karaktär. Åtskilliga fornminnen finns utmed vägen. Den norra delen går huvudsakligen genom skogsmark. I det industrihistoriskt intressanta Mustadfors passerar Dalslands kanal på en intressant klaffbro av s.k. holländsk typ.



URVALSMOTIV

Den södra delen av vägen och dess omgivning har en stark prägel av 1800-tal. Nära vägen finns välbevarad, äldre gårdsbebyggelse. Ett småska-

2239 Södra Fjäll-N Lidtjärnet

KLASS 2



Epok	1600-tal
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Bengtsfors
Socken	Tisselskog
Längd	6,4 km
Bredd	4 m
Ytskikt	Grus, bituminös

mot Sveriges västkust. Författaren Lotten Dahlgren har bl.a. i boken En svensk herrgårds-släkt berättat om hur den unge löjtnanten Claes Qvist på våren 1766 kom denna väg på väg från Stockholm till England, med de amorösa förvecklingar detta medförde på Billingsfors herrgård. Vägstråkets betydelse är närmare redovisad i anslutning till beskrivningen av väg 2231, Fröskogs kyrka. Trots stråkets stora betydelse var det länge inte mycket mer än en ridstig genom skogen. En gästgivargård var belägen vid Torpane, där stråket avviker från kungsvägen mellan Åmål och Vänersborg, och ytterligare en i Södra Fjäll. 1736 blev vägen uppgraderad till "kärre- och sockenväg" och 1778 som "landsväg", en av de få i landskapet. På 1700-talet och fram till ca år 1860 gick vägen vid Kettilsbo i en västligare sträckning, vilket bl.a. framgår av en milsten vid Kettilsbo från 1754. På 1800-talet byggdes en ny och bättre väg från Norra Lidtjärnet till Dals Långed, varigenom väg 2239 fick en underordnad betydelse.

URVALSMOTIV

Vägartiet är en välbevarad rest av den gamla och viktiga öst-västliga förbindelsen genom landskapet, huvudstråket från Svealand till Bohuskusten. Genom att detta stråk redan på 1800-talet fick en ny sträckning över Tisselskog har den äldre sträckningen över Södra Fjäll bevarats förhållandevis oförändrad.

HISTORIK

Det som idag är en oansenlig grusväg genom skogen, inte olika många andra små grusvägar på Skogsdal, var under flera hundra år en huvudförbindelse från Svealand och Stockholm

BESKRIVNING

Vägen slingar sig genom skogen med små skogstjärn här och var. Endast vid Kettilsbo anar man lite odlad mark. De branta backarna ned mot Södra Fjäll markerar en skarp gräns mellan skogsmark och odlingsbygd. En väghållningssten finns i Södra Fjäll. Vid sidan om bäcken som följer vägen i backarna ned mot Södra Fjäll finns flera stora stenfördämningar som syftade till att skapa en serie vattenfall. Vattenfallen nyttjades inte för kvarnar e.d. utan utgjorde en vacker point-de-vue från Baldersnäs herrgård på andra sidan Laxsjön.

2242, 2242.01 Edsleskog-Byggerud Bräcke ängar

KLASS 2



Epok	1700-tal
Vägtyp	Landsväg
Kommun	Åmål
Socken	Edsleskog
Längd	2,3 km
Bredd	5 m
Ytskikt	Bituminös

URVALSMOTIV

Vägen är en del av ett gammalt öst-västligt stråk i norra Dalsland. Genom att väg 164 fått en ny sträckning på detta parti har den gamla vägen kunnat bevaras som en smal väg. Vägen går genom ett av landskapets finaste ängslandskap. Ängarna vårdas och sköts på gammalt vis med slåtter och hamling vilket ger miljön med vägen och dess omgivning en ålderdomlig prägel.

HISTORIK

Vägen är dokumenterad sedan 1700-talet och ingår i ett gammalt stråk från Åmål förbi Forsbacka och vidare mot Laxarby och Ärtemark. Vägen stämmer delvis överens med generalstabskartan från 1850-talet, men den östra delen är nyare och anlades när väg 164 rätades ut. I slutningen ned mot Bräcketjärn är en äldre väggeneration väl synlig. Den gamla vägen är kantad av en askallé. Under 1900-talets senare hälft rätades väg 164, varigenom detta parti av vägen kunde bevaras som en smal väg.

Naturreseptatet Bräcke ängar som vägen genomkorsar utgörs av ängsmark med insprängda åkrar, belägna på sluttning ned mot Bräcketjärnet. Reservatet bildades på 1970-talet och sedan dess har ängsmarken restaurerats bit för bit.

BESKRIVNING

Det omgivande ålderdomliga ängslandskapet och utsikterna över Bräcketjärnet och Knarrbynsjön ger vägen stora upplevelsevärden. Bräcke ängar är naturreseptat och natura 2000-område. Området utgör dessutom riksintresse för såväl naturvård som kulturmiljövård. Vägen går delvis på skrå i den sluttande terrängen ned mot Bräcketjärnet och här har vägen bankats upp med hjälp av en stödmur av sten.



Vägen är omgiven av stora upplevelsevärden, bl a Bräcke ängar.

Vägnummer - klass

Vägnummer	Benämning	Klass	Epok	Sid
164, 166	Parsetjärn	2	1900-1950	52
166	Bengterud-Årbol	2	1950-	53
172	Ellenösundet	1+	1950-	22
173	Stigen-Västra Bodane	1	1900-1950	42
924	Rönninge-Ellenö	1	1600-tal	43
2060, 2062	Lubberud-Bramserud	2	1700-tal	54
2083, 2086, 2087	Edstena-Färgelanda	1+	1800-tal	24
2097	Sandåker-Stora Torp, Råggårdsvägen	1	1700-tal	44
2101	Töftedal-Gesäter	2	1700-tal	55
2120	Grösäter-Tångelanda	2	1700-tal	56
2127	Örsberg-Sundals-Ryr	1	1800-tal	45
2128	Rådane-Häljebyn	1+	1800-tal	26
2135	Dals-Rostock-Brålanda	1	1600-tal	46
2149, 2178	Ängenäs-Kleverud, Gestadvägen	1+	Medeltid	28
2154	Vinterhålet-Sikhall	2	1800-tal	57
2166	Grinstad-Kvantenburg	2	1700-tal	58
2204	Nytorp-Ärtemarks kyrka	1	Medeltid	47
2207	Solum-Rörviken	2	1900-1950	59
2218	Dals Långed-Årbol	2	1800-tal	60
2221	Högsbyn-Håverud, Brudfjällsvägen	1+	1600-tal	30
2221	Håverud	1+	1800-tal	32
2223, 2223.01	Köpmannebro	1+	Medeltid	34
2224	Håverud - Åsensbruk, Upperudsvägen	1	1700-tal	48
2227	Sannerud-Vassviken	1+	Medeltid	36
2230	Krusebol-Östra Bodane	1+	1700-tal	38
2231	Fröskogs kyrka	1	1600-tal	49
2237	Kasen-Ånghagen, Dingelviksvägen	1	1800-tal	50
2239	Södra Fjäll-N Lidtjärnet	2	1600-tal	61
2242, 2242.01	Edsleskog-Byggerud, Bräcke ängar	2	1700-tal	62
2250	Skifors-Solvik	1	1800-tal	51
2255	Hollsten-Edsleskog	1+	1900-1950	40

Referenser

TRYCKT KARTMATERIAL

Ekonomiska kartorna över Sundals, Nordals, Valbo, Tössbo och Vedbo härader.

Generalstabens karta 1858, 1891, 1894

Karta över Dal, 1849, ur Lignell "Grefskapet Dal"

Kartor tolkade av Anders Edstam, 1720 samt 1791-1794

Väginformationskartan, Västra Götalands län (O), 2008

DIGITALA ARKIV

Lantmäteriet Historiska kartor:

Länsstyrelsens GISdatabas, Västra Götaland: riksintresseområden för natur- och kulturmiljö-
vård, områden upptagna i kommunala kulturmiljö- och kulturmiljöprogram

Riksantikvarieämbetet: digitala fornminnesregistret (FMIS)

Vägverket: GISdata Terrängkartan

MUNTLLIG OCH SKRIFTLIG KOMMUNIKATION

Jan-Olof Montelius och Maria Hallersjö vid Vägverket, Borlänge, har bidragit med hjälp och synpunkter.

Lars Bergström vid Västarvet i Vänersborg har hjälpt till med litteraturtips och kommit med förslag till kulturvägar.

Thomas Engel på Länsstyrelsens kulturmiljöenhet i Vänersborg har lämnat råd och synpunkter på arbetet.

Monica Åhlund, Steneby hembygdsförening, och Gudrun Rydberg, Dalslands Fornminnes- och Hembygdsförbund, har lämnat kommentarer till förhandskopian.

INVENTERING, FOTOGRAFIER

Fältinventering av driftområde norra och södra Dalsland: Kolbjörn Waern & Kerstin Holmberg, WSP, hösten 2008.

Fotografier: Kolbjörn Waern & Kerstin Holmberg, WSP.

LITTERATUR

- Aarsrud, C, Dalsland i konstnärsögon på 1800-talet, 2006
- Anersson, G. och Karlsson, L. S, Röster i Dalsland, 2000
- Brodin, L, Holms socken på Dal, 1953
- Edestam, A, De dalsländska järnbruken, 1977
- Edestam, A, Dalslandsvägar i äldre tid ur Hembygden, 1962
- Edqvist, H, Gamla bilder från Bengtsfors kommun, 1978
- Emers, T, Håbol. En socken på Dal, 1959
- Enbågen, O, Långbron i Steneby ur Hembygden, 1952
- Fridell, T, Milstolparna utmed Gestadvägen ur Hembygden, 1988
- Frondin, H, Kölviken - en by då och nu ur Hembygden, 1988
- Grane, E, Frändeforsboken. En historik om Frändefors socken, 1985.
- Hembygden, 1976
- Hultqvist, P, Tog pilgrimer till Nidaros vägen genom Dalsland? ur Hembygden, 1994
- Ljung, O, Vägar i Skållerud ur Skållerud. En bok om Skålleruds socken i Dalsland, 1973
- Löfgren, I., Ärtemark, En dalslandssocken, 1955
- Odenius, O, Sankt Olof och pilgrimsvägarna genom stiftet ur Karlstad i ord och bild, 1952
- Ohlén, C. E, Från fars och farfars tid. En bokfilm om Dalsland, 1957
- Olsson, C. P, Några avsnitt av det dalsländska kommunikationsväsendet ur Hembygden, 1958
- Rathsman, S. och Ornell P. E, Broar i Dalsland - en kulturhistorisk inventering ur Hembygden, 1978
- Roth, M. S. och Hallbäck, S. H, Dalsland. Ett bildverk, Allhems förlag, 1959
- Sahlberg, E, Från en gränsbygd. Strödda skildringar från trakten kring Ed, 1916
- Skoog, D. och Thedin, K, Dalsland, 1929
- Steneby hembygdsförening, Gamla Steneby, del II, 1989
- Steneby hembygdsförening, Namn och benämningar i folkmun i Steneby socken, 1997
- Svenska Turistföreningens årsskrift 1936
- Svenska turistföreningens årsskrift 1981
- Tisselskogs hembygdsförening, Tisselskogs socken, 1990
- Vägverket, Metodbeskrivning för inventering (2008-03-11)
- Älvsborgs museiförening, Broar i Dalsland, en kulturhistorisk inventering 1977-1978

Vägnr	Benämning	Längd (km)	Beskrivning					Vägnord- ningar	Förändringar	Upplevelsevärde
			Funktion i dag	Vägen i landskapet	Typ av väg	Vägbredd (m)	Siltlager	Vägmärkning	Sidoområde	
164, 166	Parsestjärn		2 primär länsväg	Det utvalda vägvägnittet nyanlagda vägen passerar en trång passage mellan en liten sjö och ett berg.	Länsväg	8	Bituminös		Vid sidan om vägen finns stridsvagnshinder. Vägen har samma sträckning som vid tiden för försvarsanläggningens anläggande på 1940-talet.	Försvarsanläggningen har samma värde om vägen har stort historiskt värde och stort upplevelsevärde.
166	Bengterud-Ärbol		1,7 primär länsväg	Den på 1980-talet nyanlagda vägen går genom landskapet i djupa skärningar och höga bankar.	Länsväg	7	Bituminös		Sidoområdet består till stora delar av höga slänter täckta av krossmaterial.	De höga slänterna med krossmaterial påtagliga i vägmiljön.
172	Ellenösundet		0,9 Primär länsväg	Vägen understryker landskapets former och passerar på en bro där sundet är som smalast. Riksintresse kulturmiljövård.	Landsväg	9	Bituminös	Kantlinje, mittlinje	Vägräcken	Naturskönt läge med vy över sjöarna. Kommunikationspunkt som åskådliggör utvecklingen av brobyggandet.
173	Stigen-Västra Bodane		7,4 primär länsväg	Vägen går i ett kuperat sjölandskap i Kroppefjälls utkanter och gränser till riksintresset Kroppefjäll.	Landsväg	6	Bituminös	Kantlinje, mittlinje	Stengårdsterrasser, delvis på vägens båda sidor.	För att vara en högtaktad väg är den mycket terränganpassad och kurvig. Stora och bredning ägde rum på 1930-talet som AK-miljön vid Rådanefors och sjöutsikten bidrar till upplevelsen.

Vägnr	Benämning	Längd (km)	Beskrivning					Vägnord- ningar	Förändringar	Upplevelsevärde
			Vägen i landskapet	Typ av väg	Väg- bredd (m)	Siltlager	Väg- markering			
924	Rönningen-Ellenö	7,8	Tertiär länsväg Vägen går i varierat odlingslandskapet med utsikt över Ellenösjön. Delvis riksintresse kultur.	Landsväg	5	Bituminös	Kantlinje	Vägräckan med betonggardister	Sträckningen Ellenö-Torsbyn stämmer väl överens med 1850-talets kartor.	Vägen ger ett ålderdomligt intryck, går genom en vacker bygd med en vacker passage över Valboån.
2060, 2062	Lubberud-Bramserud	7,5	Tertiär länsväg Den omgivande vägmiljön och landskapsbilden består av gårdar, skog, åkrar och Hästefjordens vattenspegel.	Landsväg	4	Bituminös	Kantlinje		Vägens sträckning stämmer mycket väl överens med generalstabskartan från mitten av 1800-talet förutom vid S Siviken där sträckningen ser något annorlunda ut idag.	Vacker och följsam väg som slingrar fram i gammalt kulturlandskap, in på gårdarnas bebyggelse. Vackra utblickar mot Stora Hästefjorden.
2083, 2086, 2087	Edstena-Färgelanda	8	Tertiär länsväg Vägen går genom böljande och varierat skogs- och odlingslandskap. Passerar Valboån vid Edstenafors. Välvärdade lantgårdar. Riksintresse kulturmiljövård.	Landsväg	3	Grus		Vägräckan med betonggardister, grönmålade broräcken	Vägen har genomgått få förändringar sedan 1850-talet förutom sträckan mellan Evensäter-Valboån som tillkommit senare.	Vägens placering i landskapet ger ett ålderdomligt intryck. Spännande kvarmiljö kring stenvälvbron över Valboån.

Beskrivning												
Vägnr	Benämning	Längd (km)	Funktion i dag	Vägen i landskapet	Typ av väg	Väg-bredd (m)	Sittlager	Väg-markering	Sidoområde	Väganord-ningar	Förändringar	Upplevelsevärde
2097	Sandåker-Stora Torp, Råggård/Rölandavägen	26	sekundär/tertiär länsväg	Vägen är lång och genomkorsar både skogsklädda höjder och uppodlade dalgångar, men är hela tiden följsam mot terrängen på gamla vägars vis.	Landsväg	4	Huvudsakligen grusväg	Kantlinje på asfaltspartier		Vägräcken	Mindre justeringar har på den långa sträckan gjorts här och var, men på det hela taget följer vägen väl 1850-talets sträckning.	Vägen erbjuder på sina platser storslagna panoramautsikter och går på andra ställen tätt in på gårdarna. Kyrkorna och Örekilsälven bidrar till upplevelsen.
2101	Töftedal-Gesäter	10,9	sekundär/tertiär länsväg	Vägen följer det böljande odlingslandskapet genom smal dalgång. Dalgången är klassad som riksintresse för kulturmiljövården.	Landsväg	5	Y1G	Kantlinje		Vägräcken med betonggardiser, bussfickor	Vägens sträckning stämmer väl överens med generalstabskarta från 1843. Vid Gesäter är Töftedalsälven i vägsträckan delvis ny. Vägen finns med på 1790-tals karta.	Vägen går genom ett böljande odlingslandskap i en smal dalgång med Töftedalsälven i dalgångens mitt. Intressant vägprofil.
2120	Grösåter-Tängelanda	13,5	tertiär länsväg	Vägen löper delvis i ett grusåndslandskap kanten på dalgången. Varierat landskap med skog och öppna marker. Vägen går över gårdsplan och smiter förbi husknutar.	Landsväg	4	Grus, Y1G			Vägräcken, betonggardiser	Vägens sträckning stämmer till stor del överens med generalstabskarta från 1850-talet	Järbo kyrka, utsikter över dalen, gammal lanthandel med antika godsautomater i bruk.

Vägnr	Benämning	Längd (km)	Beskrivning					Vägnord- ningar	Förändringar	Upplevelsevärde
			Funktion i dag	Vägen i landskapet	Typ av väg	Väg- bredd (m)	Siltlager	Väg- markering	Sidoområde	
2127	Örsberg-Sundals-Ryr	15,4	Tertiär länsväg	Vägens sträckning är följsam i odlingslandskapet. Där vägen passerar Krokån finns en spännande kvarmiljö. Fin vy över Örsjön. Vid Säter gränsar vägen mot riksintresse natur (Kroppefjäll)	Landsväg	4	Bituminös	Kantlinje på asfaltpartier	Broräcken med betonggardister	Vägens sträckning visar hög överensstämmelse med generalstabskartan från 1850-talet. Vägens följsamma sträckning i landskapet samt de kulturmiljöer som passerar (kvam, skola etc) gör att vägen upplevs som ålderdomlig.
2128	Rådane-Häljebyn	10,7	Tertiär länsväg	Vägen går genom ett småskaligt skogs- och odlingslandskap på gränsen till Kroppefjäll.	Landsväg	3	Grus		Vägräcken med stengardister	Den östra delen av vägen fram till Sandfället finns redovisad som ridstig på karta från tidigt 1700-tal samt som mindre väg på generalstabskartan från mitten av 1800-talet. Den västra delen av vägen har tillkommit senare.
2135	Dals Rostock-Brålanda	16,1	sekundär länsväg	Vägen löper genom flackt, öppet, bördigt odlingslandskap. Passerar Krokån på en modern bro.	Landsväg	5	Bituminös	Kantlinje	Modern bro med betonggardister och karakteristiska räcken.	Vägen ligger fint i landskapet och hyser flera väganknutna kulturvärden.

Vägnr	Benämning	Längd (km)	Beskrivning					Förändringar	Upplevelsevärde
			Funktion i dag	Vägen i landskapet	Typ av väg	Väg-bredd (m)	Siltlager	Väg-markering	
2149, 2178	Ångenäs-Kleverud, Gestadvägen	34	2149 sekundär länsväg 2178 tertiär länsväg	Vägen går såväl genom odlingsmark (i söder) som genom flackt, storskaligt odlingslandskap med spridda gårdar. Vägen går delvis på krönet av en grusås öster om Dalboslätten.	Landsväg	5	Bituminös	Kantlinje	Den smala vägsektionen, de många milstenarna, Roos monument och kyrkorna gör att vägen upplevs som ålderdomlig. Vacker odlingsbygd med enstaka utsikt över Vänern.
2154	Vinterhålet-Sikhall	1,6	tertiär länsväg.	Vägen går genom skogen och mynnar vid ångbåtsbrygga i Sikhall med vidsträckt sjöutsikt.	Landsväg	5	Oljegrus	Kantlinje	Vägsträckningen erbjuder en huvudsak med historisk upplevelse. Hamnen är knuten till den dalsländska havreodlingen som expanderade kraftigt under 1800-talet.
2166	Grinstad-Kvantenburg	4,9	tertiär länsväg	Vägens östra del går i rak sträckning över det flacka odlingslandskapet.	Landsväg	5	Y1G		Den axiellt anlagda vägen utgör en ståtlig entré till Qvantenburgs herrgård.

Vägnr	Benämning	Längd (km)	Beskrivning					Vägnord- ningar	Förändringar	Upplevelsevärde
			Funktion i dag	Vägen i landskapet	Typ av väg	Väg- bredd (m)	Siltlager	Väg- markering	Sidoområde	
2204	Nytorp-Årtemarks kyrka	1,4	tertiär länsväg	Slingrig skogsväg på näs mot Årtemark kyrka. Utsikt mot sjön Årtingen.	Kyrkväg	4	Y1G	Kantlinje	Vägens sträckning stämmer exakt överens med generalstabskarta från slutet av 1800-talet.	Årtemark är en medeltida socken, kyrkan är vackert belägen längst ut på ett uppodlat näs i Årtingen. Vid vägkorsningen finns ett mindre sockencentrum med en äldre skolbyggnad och en fd lärarbostad.
2207	Solum-Rörviken	5,8	tertiär länsväg	Smal, slingrig grusväg som följer skogsterrängen.	Landsväg	2	Grus		Vägen fick vägstandard troligen först på 1900-talet och är sannolikt relativt oförändrad sedan tillkomsten.	Vägen är smal och följsam i den kuperade skogsterrängen.
2218	Dals Länged-Årbol	20,9	tertiär länsväg	Vägen löper i sprickdalslandskapet norr om Kroppefjäll, delvis högt över de närläggna sjöarna.	Landsväg	4	Grus, Y1G	Kantlinje på asfaltpartier	Sträckan mellan Årbol-Tängebyn överensstämmer med generalstabskarta från 1850-talet. På sträckan Tängebyn-Rännsleden har vägen en ny dragning och Rännsleden-Mustadfors fanns ingen väg i mitten/slutet av 1800-talet.	Vägen går genom ett varierat och kuperat skogs- och jordbrukslandskap och passerar gårdsbebyggelser samt flera sjöar.

Beskrivning												
Vägnr	Benämning	Längd (km)	Funktion i dag	Vägen i landskapet	Typ av väg	Väg-bredd (m)	Siltlager	Väg-märkning	Sidoområde	Väganord-ningar	Förändringar	Upplevelsevärde
2221	Högsbyn-Håverud, Brudfjällsvägen	9,7	Sekundär länsväg	Vägen går mestadels högt i landskapet, över glest skogsbevuxna höjdyggar. Mkt branta backar (21%). Riksintresse natur/kultur.	Landsväg	5	Bituminös	Kantlinje (delvis mittlinje)		Både äldre och moderna vägräcken.	Vägens dragning är ursprunglig men vägen förbättrades 1833-1838. Ombyggnad på 1970-talet (asfaltering m.m.) med särskilda kulturmiljöhänsyn.	Vägen är förknippad med en folklig sägen, den slingrar sig vackert fram genom skogsbygden med vackra utsikter. Stenrösen från bronsåldern.
2221	Håverud	0,23	Sekundär länsväg	Tillsammans med järnvägen och kanalen passerar vägen Upperudsälven i en trång ravin. Riksintresse kulturmiljövård.	Landsväg	7	Bituminös	Kantlinje, mittlinje		Broräcken	Vägbro från 1987 är en kopia av den äldre bron från 1937. Omgivande miljö är välbevarad från 1800-talet (kanalen) och början av 1900-talet.	Vägen erbjuder dramatisk utsikt över Dalslands kanal, akvedukten, forsen och järnvägsbron.
2223, 2223.01	Köpmannebro	1,3	tertiär länsväg	Vägen slingrar sig ned till Vänermån där den korsar Upperudsälven för att sedan åter klättra upp till de omgivande höjdpartierna. Riksintresse kulturmiljövård.	Landsväg	4	Y1G	Kantlinje		Vägräcken	Vägen en del av Kungsvägen från Vänersborg norrut. Sträckningen oförändrad minst sedan ca 1850. Detta var troligen även i äldre tid den lämpligaste platsen att korsa Upperudsälven.	Vacker och kulturhistoriskt intressant omgivning. Flera brogenerationer invrid varandra. Kanalen med magasin och vaktbostad, gamla båtar.
2224	Håverud - Åsensbruk, Upperudsvägen	4,4	sekundär länsväg	Utsikt över sjöarna Upperudshöjen och Spången. Riksintresse natur och kultur.	Landsväg	6	Bituminös	Kantlinje		Moderna vägräcken med betonggardst	Vägräckningen överensstämmer i huvudsak med generalstabskarta n från 1850-talet.	Miljön har en stark 1700-tals prägel och är industrihistoriskt intressant.

Vägnr	Benämning	Längd (km)	Beskrivning					Vägbredd (m)	Siltlager	Vägmärkning	Sidoområde	Väganordningar	Förändringar	Upplevelsevärde
			Funktion i dag	Vägen i landskapet	Typ av väg									
2227	Sannerud-Vassviken	10,2	tertiär länsväg	Smal följsam grusväg genom varierad skogs- och odlingsbygd. Vägen löper utmed sjön Änimen.	Landsväg			3	Grus				Vägen följer en gammal sträckning och finns redovisad på 1700-tals kartor. Sträckningen har inte förändrats sedan mitten av 1800-talet.	Vägens bredd och placering i landskapet upplevs ålderdomlig. Milstenar från 1700-talet. Vacker odlingsbygd, med vackra gårdar. Utsikt över Änimen.
2230	Krusebol-Östra Bodane	5,8	tertiär länsväg	Vägen slingrar sig genom ett böljande skogs- och odlingslandskap.	Landsväg			3	Grus			Vägräcken med betonggardister	Vägens plan och profil är troligen oförändrad sedan slutet av 1800-talet.	Smal grusväg som leder från gård till gård i ett småskaligt jordbrukslandskap med 1800-tals känsla.
2231	Frösöks kyrka	2,4	tertiär länsväg	Vägen löper på skrå i slänten ned mot den odlade dalängen. Kyrkan är belägen på en höjd strax norr om Kristinedalsälvens utlopp i sjön Ärr. Nedanför höjden finns egnahemsbebyggelse.	Landsväg			5	Oljegrus			Vägräcken med stengardister	Vägens sträckning stämmer exakt överens med generalstabskarta n från slutet av 1800-talet. Vägen har bevarats i gammalt skick eftersom ny väg byggts i dalängen.	Vacker 1700-tals kyrka, vacker utsikt över sjön Ärr. Kyrkan omgärdas av den gamla kyrkbyn med typiska inslag för ett traditionellt sockencentrum.
2237	Kasen-Änghagen, Dingelviksvägen	3,8	tertiär länsväg	Vägen går genom såväl åkerlandskap, skog och tätbebyggelse. Tangerar till viss del riksintresse natur.	Landsväg			4	Y1G	Kantlinje			Vägen stämmer exakt överens med generalstabskarta från slutet av 1800-talet.	Vägen passerar Dingelviks säteri och det lilla stationssamhället från slutet av 1800-talet från seleskiftet.

Beskrivning												
Vägnr	Benämning	Längd (km)	Funktion i dag	Vägen i landskapet	Typ av väg	Väg-bredd (m)	Siltlager	Väg-märkning	Sidoområde	Väganord-ningar	Förändringar	Upplevelsevärde
2239	Södra Fjäll-N Lidtjärnet	6,4	tertiär länsväg	Vägen går i skogsmark fram till gårdsbebyggelsen vid S. Fjäll.	Landsväg	4	Grus, bituminös	Kantlinje på asfaltspartier			Vägens sträckning stämmer exakt överens med sträckningen på generalstabskartan från 1891.	De branta backarna ned mot Södra Fjäll markerar en skarp gräns mellan skogsmark och odlingsbygd.
2242, 2242.01	Edleskog-Byggerud, Bräcke ångar	2,3	tertiär länsväg	Vägen går i ett gammalt kulturlandskap av museal karaktär.	Landsväg	5	Bituminös	Kantlinje		Vägräcke med stengardister	Vägen stämmer delvis överens med generalstabskartan, den nordöstra sträckan är nyare.	Ålderdomligt kulturlandskap och utsikt över sjön.
2250	Skifors-Solvik	8,6	tertiär länsväg	Grusvägen slingrar sig genom ett starkt kuperat skogslandskap förbi flera sjöar. Vägen passerar riksintresse natur runt sjön Svårdålg.	Landsväg	3	Grus			Vägräcke med betonggardister	Sträckan stämmer väl överens med generalstabskartan från slutet av 1800-talet.	Grusvägen slingrar sig genom det starkt kuperade skogslandskapet genom flera bymiljöer. Storslagna utblickar över skogsklädda berg och sjöar.
2255	Hollsten-Edleskog	12,1	tertiär länsväg	Kurvig grusväg genom skogs- och sjölandskap.	Landsväg	3	Grus			Vägräcken med stengardister	Vägen är troligen mycket ursprunglig i både plan, sektion och profil sedan 1920-talet.	Smal, slingrig grusväg i orört skogs- och sjölandskap (naturreservat), passerar Edleskogs prästgård. En vägsten berättar om vägens tillkomst.

Tidsepok	Vägnr	Benämning	Bedömningskriterier							Regionala särdrag	Representativitet och raritet	Upplevelsevärde	Vägens främsta vägvärde	Klassificering
			Ursprunglig ålder	Funktion och administrativa beslut	Vägen i landskapet	Konstruktion, teknik och byggmaterial	Ursprunglighet	Vägararkitektur och Ingenjörskonst	Vägan knutna natur- och kulturvärden					
Förhistorisk tid (<1000)														
Medeltid (1000-1500)														
	2149, 2178	Ängenas-Kleverud, Gestadvägen	Vägen kan vara äldre än nuv. väg 45. "Den äldsta på Dal" Källa: <i>Torsten Fridell "Hembygden 1988"</i>	Ev gammalt huvudstråk utmed Vänerkusten, från Västergötland till västra Värmland. Alternativt en viktig lokalförbindelse över Dalboslätten.	Vägen går såväl genom oländig skogsmark (i söder) som genom flackt, storskaligt odlingslandskap med spridda gårdar. Vägen går delvis på krönet av en grusås öster om Dalboslätten.		Alder okänd, men en del forskare menar att detta är den äldsta vägen utmed Väners västra strand. Vägens sträckning stämmer i stort överens med generalstabskartan från 1843	Många intressanta broar utmed vägen, bl.a. stenvälsbron i Asebro som ligger vid sidan om vägen.	Flerfallet milstolpar, enstaka väghållningsstenar, flertal kyrkor (Timmervik, Gestad, Bolstad, Grinstad), Roos monument, mjölkbord, missionshus, ryggstussuga, stenvälsbro från 1893, ekallé	Vägen är representativ för den lilla vägen som går mellan kyrkorna på slättbygden. Den är ovanlig genom att den har behållit sin smala vägsektion i nästan hela sin längd (ca 11 km).	Den smala vägsektionen, de många monument och kyrkorna gör att vägen upplevs som ålderdomlig. Vacker odlingsbygd med enstaka utsikt över Vänern.	Vägen är med största sannolikhet medeltida och kan ev. vara äldre än Kungsvägen (nuv. väg 45). Vägen har bevarats som en smal väg över hela Dalboslätten. En mångfald av vägan knutna kulturminnen.	1+	
	2204	Nytorp-Ärtemarks kyrka	Kyrkan har ett medeltida ursprung och det är troligt att även vägen är från denna tid.	Kyrkoväg	Slingrig skogsväg på nås mot Ärtemark kyrka. Utsikt mot sjön Ärtingen.		Vägens dragning är oförändrad sedan slutet av 1800-talet.		Ärtemarks kyrka med delar från 1200-talet	Vägen är representativ för de många, små statliga vägarna som anslöt från landsvägen och ledde upp till kyrkporten.	Kyrkan är vackert belägen längst ut på ett uppodlat nås i Ärtingen. Vid vägkorsningen finns ett mindre sockencentrum med en äldre skolbyggnad och en fd lärobostad.	Av landskapets många små statliga vägar fram till kyrkorna är detta en av de bäst bevarade, med en tydlig ålderdomlig karaktär. Vägens låge kan vara lika gammalt som den ursprungliga kyrkan på platsen (1200-talet).	1	

Tidsepok	Vägnr	Benämning	Bedömningskriterier	Funktion och administrativa beslut	Vägen i landskapet	Konstruktion, teknik och byggnadsmaterial	Ursprunglighet	Vägararkitektur och ingenjörskonst	Vägaranknutna natur- och kulturvärden	Regionala särdrag	Represen-tativitet och raritet	Upplevelsevärde	Vägens främsta vägvärde	Klassificering
		2223 Köpmannebro	Del av landskapets äldsta och viktigaste vägförbindelse. Sannolikt medeltida eller äldre. Kungsväg.	Minst sedan 1600-talet den viktigaste vägen genom landskapet. Troligen pilgrimsväg.	Vägen slingrar sig ned till Vänernivån där den korsar Upperusdalsvägen för att sedan åter klättra upp till de omgivande höjdpartierna. Riksstintresse kulturmiljövård.		Vägen en del av 1600-talets kungsväg från Vänersborg norrut. Sträckningen oförändrad minst sedan ca 1850. Detta var troligen även under medeltid den lämpligaste platsen att korsa Upperusdalsväns sjösystem.	Stenvalvsbro, fin vy av väg 45:s nya bro över älven.	Slussar, gammalt café, magasin m.m.	Dalslands kanal.	Platsen där Vänersn möter sjösystemet är speciell och unik.	Vacker och kulturhistoriskt intressant omgivning. Flera väg- och brogenerationer invid varandra. Kanalen med magasin och vaktbostad, gamla båtar.	Platsen utgör sedan gammalt ett näsöga vid färd utmed Väners västra sida. Del av Kungsvägen, betydelsefull förbindelse till kanalen och järnvägen. Flera väggenerationer. Vacker och kulturhistoriskt intressant omgivning.	1+
		2227 Sannerud-Vassviken	Del av landskapets äldsta och viktigaste vägförbindelse. Sannolikt medeltida eller äldre. Kungsväg.	Minst sedan 1600-talet den viktigaste vägen genom landskapet. Trolig pilgrimsväg.	Smal följsam grusväg genom varierad skogs- och odlingsbygd. Vägen löper utmed sjön Animmen.		Vägen följer en gammal sträckning och finns redovisad på 1700-tals kartor. Sträckningen har inte förändrats sedan mitten av 1800-talet.		Animskog kyrka från 1200-talet, milsten från 175 .		Representativ för vägsträckning i äldre tid.	Vägens bredd och placering i landskapet upplevs älderdomlig. Milstenar från 1700-talet. Vacker odlingsbygd, med vackra gårdar. Utsikt över Animmen.	Del av landskapets viktigaste väg i äldre tid. Vägsträckningen har bevarats i dess 1800-talsstandard och ger ett älderdomligt intryck.	1+
Vasatiden (1500-tal)														
Stormaktstiden (1600-tal)														
		924 Rönningen-Ellenö	Vägen är dokumenterad på Felters 1600-talskarta	Vägen utgör en länk i ett gammalt vägstråk från Värmland och Dalbosläätten mot södra Bohuslän (Saltkällan och Munkedal).	Vägen går i varierat odlingslandskap med utsikt över Ellenösjön. Delvis riksstintresse kultur.		Sträckningen Ellenö-Torsbyn stämmer väl överens med 1850-talets kartor.		Rak väg med allé vid Torps gård		Representativ	Vägen ger ett älderdomligt intryck, går genom en vacker bygd med en vacker passage över Valboån.	Vägen utgör en välbefarad och älderdomlig del av en gammal förbindelse från Värmland och Dalbosläätten mot Saltkällan vid Gullmaren och söderut mot Uddevalla.	1

Tidsepok	Vägnr	Benämning	Bedömningskriterier Ursprunglig ålder	Funktion och administrativa beslut	Vägen i landskapet	Konstruktion, teknik och byggmaterial	Ursprunglighet	Vägararkitektur och ingenjörskonst	Vägan knutna natur- och kulturvården	Regionala särdrag	Represen-tativitet och raritet	Upplevelsevärde	Vägens främsta vägvärde	Klassificering
	2135	Dals Rostock-Brälända	Vägen finns dokumenterad på flera 1700-tals kartor men är troligen äldre än så.	Vägen utgjorde en del av förbindelsen mellan landskapets centrala, norra delar och Vänersborg.	Vägen löper genom flackt, öppet, bördigt odlingslandskap. Passerar Krokån på en modern bro.		Sträckan stämmer väl överens med generalstabskartan från 1850-talet.		Örs medeltida kyrka från 1200-1250, åtskilliga väghållnings- och milstenar, mjölkbord.		Vägen är representativ för den lite större vägen och mer trafikerade vägen som ändå bevarat sin ursprungliga sträckning i odlingslandskapet.	Vägen ligger fint i landskapet och hyser flera väganknutna kulturvården.	Vägen ligger i ett gammalt stråk som förband landskapets södra och norra delar, belagt sedan 1700-talet. Förbindelsen är troligen betydligt äldre. Många milstenar.	1
	2221	Högsbyn-Håverud, Brudfällsvägen	S. A. Hallböök anger att vägen är från 1600-talet. Sannolikt har den ursprung i en forntida förbindelse, nyttjad då sjöarna ej var farbara.	Gamla förbindelseväg från skogsbygden till slättbygden och Vänern. Följer vattenvägen genom Dalsland-Värmland.	Vägen går mestadels högt i landskapet, över glest skogsbevuxna höjdyggar. Mkt branta backar (21%). Riksintresse naturkultur.	Idag normal vägkropp. Ännu på 1970-talet gick vägen delvis över hallmark.	Vägens dragning är ursprunglig men vägen förbättrades 1833-1838. På Ombyggnad på 1970-talet (asfaltering m.m.) med särskilda kulturmiljöansyn.		2 stycken bronsåldersgravar alldes invid vägen, gamla vägräcken, stridsvagnshinder, stora ädelövråd. Milstolar och väghållningsstenar.		Vägen är genom sin stora följsamhet efter terrängen och sitt läge högt i terrängen representativ för äldre vägar.	Vägen är förknippad med en folklig sägen, den slingrar sig vackert fram genom skogsbygden med vackra utsikter. Stenrosen från bronsåldern.	Gammal förbindelseväg uted spösystemet. Har behållit sin gamla karaktär trots att den är livligt trafikerad. Stenrosen från bronsåldern. Förknippad med en folklig sägen.	1+
	2231	Frösöks kyrka	Vägen är med på Felterus 1600-talskarta och på alla 1700-talskartor.	Vägen utgjorde en länk i den huvudsakliga vägförbindelsen från Svealand mot Halden och Bohuskusten.	Vägen löper på skrå i slätten ned mot den odlade dalgången. Kyrkan är belägen på en höjd strax norr om Kristinedalsälvens utlopp i sjön Årr. Nedanför höjden finns egnahemsbebyggelse.	Vägen går på skrå i slätten på en uppmurad vägbank.	Vägens sträckning stämmer exakt överens med generalstabskartan från slutet av 1800-talet. Vägen har bevarats i gammalt skick eftersom ny väg byggts i dalgången nedanför.		Frösöks kyrka från 1700-talet. Frösök är en medeltida socken. Kyrkbyn omfattar Frösöks Stom, fd prästgård, fd skolbyggnad, fd lärarbostäder och ett församlingshem med vakmästarbostad. Stengardiser utmed vägen.	Vägen användes bl.a. för järnbrukens transport av tack- och stängjärn till Vänerkusten.	Vägen är representativ för en äldre genomfartsväg som ligger i sockenkyrkan.	Vacker 1700-tals kyrka, vacker utsikt över sjön Årr. Kyrkan omgärdas av den gamla kyrkbyn med typiska inslag för ett traditionellt sockercentrum.	Vägarpartiet är en mycket välbekant rest av den gamla öst-västliga förbindelsen genom landskapet, huvudstråket från Svealand till Bohuskusten. Vägen har en välbekant 1800-talskaraktär. Frösöks 1700-talskyrka bidrar till den historiska prägeln.	1

Tidsepok	Vägnr	Benämning	Bedömningskriterier					Regionala särdrag					Upplevelsevärde	Vägens främsta vägvärde	Klassificering
			Ursprunglig ålder	Funktion och administrativa beslut	Vägen i landskapet	Konstruktion, teknik och byggmaterial	Ursprunglighet	Vägartekitektur och Ingenjörskonst	Vägan knutna natur- och kulturvärden						
Nya tekniker (1700-tal)		2239 Södra Fjäll-N Lidjämnet	Vägen är med på Feiterus 1600-talskarta och på alla 1700-talskartor. En av landskapets äldsta vägar.	Länk i den huvudsakliga vägförbindelsen från Svealand mot Halden och Bohuskusten.	Vägen går i skogsmark fram till gårdsbebyggelsen vid S. Fjäll.		Vägens sträckning stämmer exakt överens med sträckningen på generalstabskarta n från 1891. Vägsträckning förbi Kettisbo tillkom ca 1850.		Väghållningssien vid S. Fjäll, milsten (1754) på sidolagt vägparti vid Kettisbo. F.d. gästgiveri i S.Fjäll. Konstgjorda vattenfall ö. S. Fjäll. Bred stengårdsgård vid Kettisbo.			De branta backarna ned mot Södra Fjäll markerar en skarp gräns mellan skogsmark och odlingsbygd.	Vägparket är en välbevarad rest av den gamla och viktiga öst-västliga förbindelsen genom landskapet, huvudstråket från Svealand till Bohuskusten.	2	
		2060, 2062 Lubberud-Bramserud	Sträckan finns dokumenterad på karta från 1720-talet		Vägen är kurvig och följer landskapets terräng genom ett gammalt odlingslandskap. Tangerar riksintresse kultur.		Vägens sträckning stämmer mycket väl överens med generalstabskarta n från mitten av 1800-talet förutom vid S Siviken där sträckningen ser något annorlunda ut idag.		Vägen tangerar ett riksintresse för kulturmiljövården kring Stora och Östra Hästefjorden.		Vägen är representativ för den lilla vägen i odlingslandskapet.	Vägen går vackert i ett varierat och småskaligt jordbrukslandskap med utsikt över Hästefjorden.	Vacker och ålderdomlig väg med rötter i 1700-talet och med dokumenterad sträckning från ca 1850. Vackert kulturlandskap omger vägen.	2	
		2097 Sandåker-Stora Torp, Raggårdsvägen	Vägen är redovisad på flera olika 1700-talskartor.	Vägen utgör ett gammalt stråk, från Västergötland mot Ed och Norge. Flera gästgiverier och skjuthäll fanns utmed sträckan.	Vägen är lång och genomkorsar både skogskladda höjder och uppodlade dalängar, men är hela tiden följsam mot terrängen på gamla vägars vis.		Mindre justeringar har på den långa sträckan gjorts här och var, men på det hela taget följer vägen väl 1850-talets sträckning.		Vägen går tätt in på gårdarna . Två gästgiverier var belägna utmed vägstrecken. Vägen går delvis genom riksintresse natur .	Dalgångslandskapet i den norra delen är karakteristiskt för denna del av Dalsland.	Det är ovanligt att ett så gammalt huvudstråk inte omvandlats till en stor och bred väg. Merparten av vägen har ännu en stark 1800-talsprägel.	Vägen erbjuder på sina platser storslagna panoramautsikter och går på andra ställen tätt in på gårdarna. Kyrkorna och Örekilsälven bidrar till upplevelsen.	Vägstråket skall enligt en del skribenter vara ett av de äldsta i landskapet. Vägen har en ålderdomlig karaktär och erbjuder fina landskapsupplevelser.	1	
		2101 Töftedal-Gesäter	Vägen är dokumenterad sedan 1700-talet.		Vägen följer det böljande odlingslandskapet genom en smal, uppodlad dalgång.	Vägen går i rak sträckning över den böljande terrängen utan skärningar och bankar, vilket ger en säregen vägprofil.	Vägens sträckning stämmer väl överens med generalstabskarta från 143. Vid Gesäter är vägstrecken delvis ny. Vägen finns med på 1790-tals karta.		Gästgivargårdar var belägna i Gesäter och i Töftedal. Mjölkbord är bevarade utmed vägen. Dalängen är klassad som riksintresse för kulturmiljövården.	De små vägarna i de smala dalgångarna är typiska för denna del av landskapet.	Vägen är representativ för denna trakt med långa, smala dalgångar.	Vägen går genom ett böljande odlingslandskap i en smal dalgång med Töftedalsälven i dalgångens mitt. Intressant vägprofil.	En av de bäst bevarade av de många små landsvägar som följer de smala dalgångarna i Dalsland.	2	

Tidsepok	Vägnr	Benämning	Bedömningskriterier	Funktion och administrativa beslut	Vägen i landskapet	Konstruktion, teknik och byggmaterial	Ursprunglighet	Vägarbete och ingenjörskonst	Vägnutna natur- och kulturvärden	Regionala särdrag	Represen-tativitet och raritet	Upplevelsevärde	Vägens främsta vägvärde	Klassificering
	2120	Gröseter-Tängelanda	Vägen dokumenterad sedan 1700-talet.	Vägen kan ha föregått nuv väg 172 som länk i en förbindelse från Vänersborg och Uddevalla mot Ed och norra Dalsland.	Vägen löper delvis i ett grusålslandskap kanten på dalängan. Varierat landskap med skog och öppna marker. Vägen går över gårdsplan och smiter förbi husknutar.		Vägens sträckning stämmer till stor del överens med generalstabskarta n från 1850-talet	Vägens östra del är dragen axiellt rakt mot herrgårdens huvudbyggnad så som man gärna gjorde på 1700-talet om möjlighet gavs.	Vägen går genom ett riksintresseområde för kulturmiljövården. Utmed vägen fanns järnbruk i Öxnäs samt såg och mkt fornlämnningar.	Vägen knyter ihop bebyggelsen mellan Valboån och Kroppefjäll.		Järbo kyrka, utsikter över dalen, gammal lanthandel med antika godisautomater i bruk.	Den kulturhistoriskt intressanta bygden mellan Valboån och Kroppefjäll med bl.a. Järbo k:a knävs samman av denna gamla väg som bevarat sträckning och utseende sedan lång tid.	2
	2166	Grinstad-Kvantenburg	Vägen är dokumenterad sedan 1700-talet.	Vägens östra del fick troligen sin spikraka sträckning under 1700-talet, som uppfartsväg till herrgården.	Vägens östra del går i rak sträckning över det flacka odlingslandskapet.		Vägen är belagd sedan 1700-talet och har troligen behållit sin raka sträckning sedan dess.	Vägens östra del är dragen axiellt rakt mot herrgårdens huvudbyggnad så som man gärna gjorde på 1700-talet om möjlighet gavs.	Qvantenburgs herrgård.		Den spikraka vägdragningen är typisk för vägar till större herrgårdar, men sällsynt i Dalsland.	Den axiellt anlagda vägen utgör en statlig entré till Qvantenburgs herrgård.	Vägens främsta värde utgörs av den spikraka vägdragningen axiellt i förlängningen av huvudbyggnadens mittaxel.	2
	2224	Häverud - Åsensbruk, Upperudsvägen	Vägen är redovisad på 1700-talskartor.	Vägen hade under 1700- och 1800-talens betydelse för landskapets industrialisering och utgjorde ett huvudstråk utmed kanalen innan Häverudbron byggdes 1937.	Utsikt över sjöarna Upperudshöjen och Spången.		Vägsträckningen överensstämmer i huvudsak med generalstabskarta n från 1850-talet.	Öppningsbar bro vid Upperud, slussar	Gammal industrimiljö, bruksherrgården, kanalen, milsten. Riksintresse natur och kultur.	Dalslands kanal	Raritet p.g.a. att vägförbindelsen från 1937 medfört att denna väg kunnat bevaras som en smal, älderdömlig väg trots att den går genom tätbebyggt område.	Miljön har en stark 1700-tals prägel och är industrihistoriskt intressant.	Vägen ingick i landskapets industrialisering på 1700-talet (järnbruk) och var en del av det för bruket så viktiga kommunikationsstråket som följer Upperudslöven.	1
	2230	Krusebol-Östra Bodane	Vägen är redovisad på karta från slutet av 1700-talet och blev på 1800-talet uppgraderad som hamnväg.	Vägen ledde på 1800-talet ut till Vingsens hamn och blev troligen då avsevärt förbättrad och inlemmad i det statliga vägnätet.	Vägen slingrar sig genom ett böljande skogs- och odlingslandskap.		Vägens plan och profil är troligen oförändrad sedan slutet av 1800-talet.		Vägvisningssten		Vägen är tillsammans med några kyrkvägar en av de minsta statliga vägarna i landskapet.	Smal grusväg som leder från gård till gård i ett småskaligt jordbrukslandskap med 1800-tals känsla.	Genom att hamnverksamheten i tldigt upphörde har troligen inga väsentliga förbättringar gjorts av vägen under 1900-talet. Vägen ger en god bild av hur dåtidens väg kunde te sig.	1+

Tidsepok	Vägnr	Benämning	Bedömningskriterier	Funktion och administrativa beslut	Vägen i landskapet	Konstruktion, teknik och byggnadsmaterial	Ursprunglighet	Vägararkitektur och ingenjörskonst	Vägens knutna natur- och kulturvärden	Regionala särdrag	Represen-tativitet och raritet	Upplevelsevärde	Vägens främsta vägvärde	Klassificering
	2242, 2242.01	Edsleskog-Byggerud, Bräcke ångar	Vägen är dokumenterad sedan 1700-talet och ingår i ett gammalt stråk från Amäl förbi Forsbacka och vidare mot Laxarby och Årtemark.	Vägen utgjorde förbindelse från nordvästra Dalsland mot Amäl och Vänerm.	Vägen går i ett gammalt kulturlandskap av museal karaktär.	I den slutande terrängen har vägen bankats upp med hjälp av en stödmur av sten.	Vägen stämmer delvis överens med generalstabskarta n från slutet av 1800-talet, den nordöstra sträckan är nyare. En äldre vägsträckning är väl synlig. Askallé.		Vägen går genom riksintresse för såväl naturvård som kulturmiljövård, samt genom Bräcke ångars naturreservat.			Det omgivande ålderdomliga kulturlandskapet med utsikt över sjön ger vägen stora upplevelsevärden.	Vägens betydelse innan 1900-talets vägomläggning samt dess dragning genom ångslandskapet utgör vägens främsta värden.	2
Central väghällning (1800-tal)	2083, 2086, 2087	Edstena-Färgelanda	Huvudsakligen tidigt 1800-tal.		Vägen går genom böljande och varierat skogs- och odlingslandskap. Passerar Valboån vid Edstenafors. Välvärdade lantgårdar. Riksintresse kulturmiljövård.		Vägen har genomgått få förändringar sedan 1850-talet förutom sträckan mellan Evensäter-Valboån som tillkommit senare.	Hög och imponerande stenvälsbro över Valboån vid Edstenafors byggd på 1830-talet.	Flera forminnen finns längs sträckan, bl a gravfält och fornäkrar Domhalla vid Evensäter, väghällningssten samt gravfält vid Edstena. Allé av larkträd, gamla turbiner, kvarmiljö, stenvälsbro över Valboån		Vägen är en representant för de äldre småvägar som förband gårdarna i södra och sydvästra Dalslands backlandskap.	Vägens placering i landskapet ger ett ålderdomligt intryck. Spännande kvarmiljö kring välsbron över Valboån.	Ursprunglig vägsträckning genom ett landskap med 1800-talsprägel. Intressanta vägnknutna kulturvärden utmed vägen.	1+
	2127	Örsberg-Sundals-Ryr	Vägen finns delvis med på 1700-tal karta, i norr mellan Örsberg-Gullesbyn samt V Blekan-Sundals-Ryr. Sammantaget kan vägen dock ses som en 1800-talsväg.		Vägens sträckning är följsam i odlingslandskapet. Där vägen passerar Krokån finns en spännande kvarmiljö. Fin vy över Örsjön. Vid Säters gränisar vägen mot riksintresse natur (Kroppefall)		Vägens sträckning visar hög överensstämmelse med generalstabskarta n från 1850-talet.		Ekallé, gammal skolbyggnad, kvarmiljö vid Krokfors. Mjolkbord. En väghällningssten enligt FMIS. Askallé, gård med skiftetakt. Två registrerade vägråd. Kroppefalls branter invid vägen.	Kontrasten mellan Kroppefalls branter och slätten är karaktäristisk för denna del av landskapet.	Vägen är en god representant för den smala grusvägen i odlingslandskapet.	Vägens följsamma sträckning i landskapet samt de kulturmiljöer som passerar (kvam, skola etc) gör att vägen upplevs som ålderdomlig.	Gammal väg som främst haft en lokal funktion. Vägsträckning, vägsektion och vägomgivning har bevarat en ålderdomlig karaktär. Vacker omgivning med ett småskaligt, böljande kulturlandskap.	1

Tidsepok		Bedömningskriterier												Klassificering
Vägnr	Benämning	Ursprunglig ålder	Funktion och administrativa beslut	Vägen i landskapet	Konstruktion, teknik och byggmaterial	Ursprunglighet	Vägararkitektur och ingenjörskonst	Vägan knuten natur- och kulturvärden	Regionala särdrag	Represen-tativitet och raritet	Upplevelsevärde	Vägens främsta vägvärde		
	2128 Rådane-Häljebyn	Vägen är redovisad på karta från 1700-talet.		Vägen går genom ett småskaligt skogs- och odlingslandskap på gränsen till Kroppefjäll.		Den östra delen av vägen fram till Sandfallet finns redovisad som ridstig på karta från tidigt 1700-tal samt som mindre väg på generalstabskarta n från mitten av 1800-talet. Den västra delen av vägen har tillkommit senare.		Stengårdster, utpekad attrik väkgångt.		Vägen är representativ för den lilla vägen i skogsbygd.	Kurvig och smal grusväg som passerar nära in på bebyggelsen på ett ålderdomligt sätt. Många sjöutsikter.	Smal grusväg i backlandskapet som ger ett ålderdomligt intressant uttryck och som är belagd sedan 1700-talet.	1+	
	2154 Vinterhålet-Sikhall	1800-tal	Vägen anlades för att transportera jordbruksprodukter till hamnen i Sikhall f.v.b. till Göteborg och England.	Vägen går genom skogen och mynnar vid ångbåtsbrygga i Sikhall med vidsträckt sjöutsikt.		Vägräckningen överensstämmer i huvudsak med generalstabskarta n från 1850-talet.		Ångbåtsbryggan, magasinet och den övriga bebyggelsen har präglad av 1800-tal.	Hammen är knuten till det dalsländska havreodlingen som expanderade kraftigt under 1800-talet.	Vägen erbjuder en historisk och naturiskön upplevelse. Sikhall har den mest ålderdomliga karaktären av de äldre hamnarna längs Dalslands vänerkust.	Miljön kring Sikhall erbjuder en historisk och naturiskön upplevelse. Sikhall har den mest ålderdomliga karaktären av de äldre hamnarna längs Dalslands vänerkust.	Vägen var under 1800-talet transportväg till utskäppningshamnen i Sikhall, där det ännu finns sådesmagasin och ångbåtsbrygga.	2	
	2218 Dals Långed-Århol	Vägen södra del är belagd sedan mitten av 1800-talet, medan den norra delen troligen blev farbar först på 1900-talet.	Vägen utgjorde i första hand en förbindelse söderut för gårdarna utmed vägen.	Vägen löper i sprickdalslandskapet norr om Kroppefjäll, delvis högt över de närliggande sjöarna.		Sträckan mellan Århol-Tängebyn överensstämmer med generalstabskarta n från 1850-talet. På sträckan Tängebyn-Rännsliden har vägen en ny dragning och Rännsliden-Mustadfors fanns ingen väg i mitten/slutet av 1800-talet.	Intressant klaffbro i Mustadfors.	Vägen går till största delen genom området av riksintresse för kulturmiljövården och naturvården. Vid bl.a. Rännsliden finns vackert kulturlandskap. Atskilliga forminnen finns utmed vägen.	Passage i Mustadfors över Dalslands kanal med slussar.	Välbevarad, äldre gårdsbebyggelse nära vägen, ålderdomligt kulturlandskap och vackra utsikter gör att vägen har stora upplevelsevärden.	Vägen och omgivningen har tillsammans en stark prägel av 1800-tal.		2	

Tidsepok	Vägnr	Benämning	Bedömningskriterier Ursprunglig ålder	Funktion och administrativa beslut	Vägen i landskapet	Konstruktion, teknik och byggmaterial	Ursprunglighet	Vägararkitektur och ingenjörskonst	Väganutna natur- och kulturvärden	Regionala särdrag	Represen-tativitet och raritet	Upplevelsevärde	Vägens främsta vägvärde	Klassificering
	2221	Häverud	Vägbro från 1987 är en kopia av bron från 1937. Den intilliggande järnvägsbron är från 1927, akvedukten från 1868.		Tillsammans med järnvägen och kanalen passerar vägen Uppenudsälven i en trång ravin. Riksintresse kulturmiljövård.	Vägen passerar Dalslands kanal över en bägbro, först uppförd 1937. Nuvarande bro är en kopia av denna och uppförd 1987. Bron belönades med Vackra Vägars pris 1992. Akvedukten är utförd som en nitad ränna över forsen.	Vägbro från 1987 är en kopia av den äldre bron från 1937. Omgivande miljö är välbevarad från 1800-talet (kanalen) och början av 1900- talet.	Vägbroen, järnvägsbron och akvedukten är intressanta samtidens ingenjörskonst.	Helhetsmiljön kring vägen har stort kulturhistoriskt värde.	Dalslands kanal	Vägbro är representativ för sin tid. Akvedukten är ensam i sitt slag i landet. Kombinationen av väg- järnvägs- och båbro i en och samma punkt i landskapet är unik.	Vägen erbjuder dramatisk utsikt över Dalslands kanal, akvedukten, forsen och järnvägsbron. Båtförbindelser i en och samma punkt. Broarna på platsen spänner över en period från 1868 till 1987.	1+	
	2237	Kasen-Ånghagen, Dingelviksvägen	Vägen finns dokumenterad på 1700-talskarta, men fick en ny roll när det lilla stationssamhället uppfördes i samband med Lelångsbans anläggande vid slutet av 1800- talet.	Detta var länge en länk i det viktiga öst-väsliga stråket i landskapets norra del som förband Värmland/Väner med kusten (Uddevalle och Halden).	Vägen går genom såväl åkerlandskap, skog och tätbebyggelse. Tangerar till viss del riksintresse natur.		Vägen stämmer exakt överens med generalstabskarta från slutet av 1800- talet.		Vägen passerar Dingelviks säteri (under 1600-1700- talen en betydelsefull gård för trakten) på ett typiskt sätt för en äldre väg och går genom det lilla stationssamhället Dingelvik som har behållit sin karaktär från tiden för järnvägens anläggande i slutet av 1800-talet. 1 väghållningssten enligt FMIS	Dingelviks säteri är en av de få storgårdarna i denna del av Dalsland.	Den raka sträckningen vid säteriet är typisk för vägar vid högreståndsmiljöer .	Vägen passerar Dingelviks säteri och det lilla stationssamhället från sekelskiftet. da Dingelviks järnvägsstation byggdes. Då genomfartsrafiken nu går på en ny väg har denna väg kunnat behålla sin karaktär från järnvägsepoken.	1	

Tidsepok		Bedömningskriterier												Klassificering
	Vägnr	Benämning	Ursprunglig ålder	Funktion och administrativa beslut	Vägen i landskapet	Konstruktion, teknik och byggmaterial	Ursprunglighet	Vägarbete och ingenjörskonst	Vägan i landskapet och kulturvärden	Regionala särdrag	Represen-tativitet och raritet	Upplevelsevärde	Vägens främsta vägvärde	
	2250	Skifors-Solvik	Vägen finns dokumenterad på karta från 1720-talet.		Grusvägen slingrar sig genom ett starkt kuperat skogslandskap förbi flera sjöar. Vägen passerar riksintresse natur runt sjön Svårdålg.		Vägens dragning är oförändrad sedan slutet av 1800-talet.		Ett gästgiveri var beläget i Solvik.		Vägen är ett bra exempel på svårigheter i samband med vägdragning i landskapets norra och starkt kuperade delar.	Grusvägen slingrar sig genom det starkt kuperade skogslandskapet genom flera bymiljöer. Storslagna utblickar över skogsklädda berg och sjöar.	Vägen är ett bra och vackert exempel på en liten väg i norra Dalslands mycket kuperade skogs- och sjölandskap. Vägen var på 1800-talet en betydelsefull länk norrut med gästgiveri i Solvik, innan väg 172 tog över denna roll.	1
Bilismen (1900-1950)														
		164, 166 Parsefjärn	Vägen har samma sträckning som på 1800-talet.	Vägen antogs bli nyttjad vid en ev. tysk invasion från Norge och försågs därför med försvarsanordning ar.	Det utvalda vägsnittet utgörs av en lång passage mellan en liten sjö och ett berg.		Vägen har samma sträckning som vid tiden för försvarsanläggningen garnas anläggande på 1940-talet.		Vägen är omgiven av försvarsanläggningen i form av stridsvagnshinder och skansar för att möta en ev. tysk invasion.	Liknande anläggningar men i mindre omfattning finns vid fler vägar som går in mot norska gränsen.	Detta är troligen den mest välbevarade vägan i denna tid.	Försvarsanläggningen garna vid sidan om vägen har stort historiskt värde och stort upplevelsevärde.	Vägen, de omgivande terrängformerna och skansen samverkar till en miljö av stort historiskt intresse.	2
		173 Sligen-Västra Bodane	Vägen är dokumenterad på karta från 1700-talet.	På vägsträckan utfördes AK-arbeten på 1930-talet.	Vägen går i ett kuperat sjölandskap i Kroppefälls utkanter och gränsar till riksintresset Kroppefäll.		Vägen följer en gammal sträckning. Rätning av kurvor och breddning ägde rum på 1930-talet som AK-arbete, därefter har inga stora arbeten utförts.		En stor gammal ek växer nära vägen. Stengardister, delvis dubbelsidigt. Industrihistorisk miljö och övergiven väg vid Rådanefors.	Vägen är representativ för större vägars standard på 1930-talet.	Vägen är högttrafikerad väg är den mycket terränganpassad och kurvig. Stora träd invid vägen, miljön vid Rådanefors och sjöutsikten bidrar till upplevelsen.	De dubbelsidiga stengardisterna vittnar om att vägen trots stor trafikbelastning är foga förändrad sedan 1930-talet.	1	
		2207 Solum-Rörviken	Vägen blev troligen körbar först på 1900-talet.	Ev. AK-arbete	Smal, slingrig grusväg som följer skogsterrängen.		Vägen fick vägstandard troligen först på 1900-talet och är sannolikt relativt oförändrad sedan tillkomsten.		En stengravkammare skall finnas i vägens närhet.	Vägen går i den utpräglade glesbefolkade skogsmark som präglar Dalslands nordvästra del.	Vägen är representativ för de små, mycket lagratriferade skogsvägarna i norra Dalsland.	Vägen är smal och följsam i den kuperade skogsterrängen och erbjuder därmed fina naturupplevelser.	Vägen är anlagd sent (1900-tal) och är troligen mycket llet förändrad sedan anläggningstillfåll	2

Tidsepok	Vägnr	Benämning	Bedömningskriterier					Regionala särdrag					Vägens främsta vägvärde	Klassificering
			Ursprunglig ålder	Funktion och administrativa beslut	Vägen i landskapet	Konstruktion, teknik och byggmaterial	Ursprunglighet	Vägarbete och kulturvärden	Repräsentativitet och raritet	Upplevelsevärde				
Nutid (>1950)		2255 Hollsten-Edleskog	1921-1927	Vägen tillkom som AK-arbete. Vägsträckningen kan ha utgjort gammal pilgrimsled från Edleskogs kyrka.	Kurvig grusväg genom skogs- och sjölandskap.	P.g.a. den kuperade terrängen innehåller inte vägen de raksträckor som utmärker AK-vägar.	Vägen är troligen mycket ursprunglig i både plan, sektion och profil sedan 1920-talet.	Äldre vägvärdsskydd, vägen som informerar om vägens tillkomst, berömd prästgård i Edleskog, hembygdsgård, naturreservat.		Vägen är ej representativ för AK-vägar i allmänhet.	Smal, slingrig grusväg i orörd skogs- och sjölandskap (naturreservat), passerar Edleskogs prästgård. En vägsten berättar om vägens tillkomst.	P.g.a. liten trafikbelastning har vägen troligtvis inte ändrats mycket sedan dess tillkomst som nödhjälpsarbete under 1920-talet.	1+	
		166 Bengterud-Årbol	1700-tal		Den på 1980-talet nyanlagda vägen går genom landskapet i djupa skärningar och höga bankar.	Vägen är byggd på modernt vis med stora bergskärningar och höga vägbankar.	Vägen är oförändrad sedan nyanläggningen på 1980-talet.	Vägen tangerar Kroppefjälls riksintresseområde för naturvård. En minnessten över vägens tillkomst är placerad i vägsälanten.		Vägen är typisk för 1980-talets vägbyggande.	De höga slänterna med krossmaterial är mycket påtagliga i vägmiljön.	Vägen är typisk för en tid inom vägbyggandet då estetisk och landskapsanpassning inte var tungt vägande i vägplaneringen.	2	
		172 Vägavsnitt över Ellenösundet	1965	Det smala sundet har troligen sedan lång tid utgjort ett naturligt läge för kommunikation över de långsträckt sjöarna.	Vägen understyker landskapets former och passerar på en bro där sundet är som smalast. Riksintresse kulturmiljövård.		Passagen över sundet har genomgått få förändringar sedan dess tillkomst 1965 då den nuvarande bron ersatte en ännu bevarad fackverksbro.	Intill den moderna vägen slingrar sig den äldre landsvägen över fackverksbro från 1887. Vid sundet finns också stora fundament efter en järnvägsbro.		Vägen representerar den moderna raka vägen som ersatt den äldre slingriga vägen.	Naturskönt läge med vy över sjöarna, kommunikationspunkt som utvecklingen av väg- och järnvägsanläggande, inklusive brobyggande.	1+		



Vägverket

Region Väst

405 33 Göteborg

www.vv.se vagverket.got@vv.se

Telefon: 0771-119 119. Telefax: 031-63 52 70. Texttelefon: 0243-750 90.



Vägverket