

E45 – argument för en utbyggnad

Bakgrund

E45 sträcker sig från Alta i Norge till Gela på Sicilien, totalt en sträcka på cirka 5 190 kilometer.

E45 är den största och mest trafikintensiva vägen i Dalsland. Den är också genomfart för all trafik från Värmland och främst då Karlstad som ska söderut till Göteborg och Malmö. Sedan 2003 har flera vägavsnitt mellan Mellerud och Åmål byggts om, senast Ånimskog-Tösse. Den södra delen av Dalslandssträckan, sträckan Vänersborg-Mellerud, är ett vägavsnitt med begränsad framkomlighet och med mycket tung godstrafik och även en hel del långsamtgående fordon.



Det sker också en hel del pendling till bland annat Trollhättan och Vänersborg från Dalsland. Efter skredet av delar av E6 vid Stenungsund i september finns dessutom en stor risk att trafikintensiteten ökar på E45, främst tung godstrafik från Bengtsfors, Färgelanda och Dals Ed.

Nuvarande vägavsnitt består i stort av enfiliga körfält utan mitträcken. Stora delar av vägsträckan, främst avsnitten mellan Frändefors-Mellerud består av smala körfält med liten eller obefintlig vägren. Vägen utgörs här också av många kurvor med dålig sikt vilket gör det svårt med omkörningar.

Olycksstatistik pekar på många olyckor på grund av vägens otillräckliga beskaffenhet (se mer nedan). Trafikverket har nyligen genomfört en Åtgärdsvalsstudie med flera mål, bland annat att öka framkomligheten, säkerställa näringslivets transporter, förbättra vägstandarden avseende trafiksäkerheten med mera. För att dessa mål ska kunna uppfyllas behövs bland annat en utbyggnad av E45 på sträckan Vänersborg-Mellerud.

Syfte och mål

Syftet med det här dokumentet är att samla argument för utbyggnad av E45:an på vägsträckan Vänersborg-Mellerud så att den kan omvandlas till en mötesfri väg så fort som möjligt. Ett kortsiktigt mål är att få Västra Götalandsregionen att prioritera E45:an högre i remissvaret till nationell infrastrukturplan. Ett långsiktigt mål är att vägen ska uppnå nollvisionen.

Argument

1. Det är en olycksdrabbad vägsträcka. 18 mötesolyckor sedan 2010, varav fyra dödsolyckor. Totalt handlar det om 119 olyckor sedan 2010. (Strada). Olyckorna är utspridda relativt jämnt över hela vägsträckan. 2023 skedde två dödsolyckor vilket det året motsvarade en procent av landets alla dödsolyckor. Majoriteten av olyckorna har varit singelolyckor. Näst flest förekommande olyckor har varit upphinnande-olyckor där fordonet kört in bakifrån i ett annat fordon. Detta oftast på grund av kraftig inbromsning vid exempelvis vänstersvängar.

KOMMENTAR

Vi vill öka tryggheten för alla trafikanter, både skyddade och oskyddade, genom att bygga ut E45 till en säkrare väg. Detta också för att uppfylla nollvisionen som riksdagen klubbade 1997 om att ingen människa ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken. En utbyggd E45 kommer att öka trafiksäkerheten avsevärt jämfört med rådande situation.

2. Skredet i Stenungsund riskerar mer trafikbelastning på E45 från bland annat Bengtsfors och Färgelanda där godstrafik väljer Trollhättansträckan istället för Uddevalla och därmed också Dalslandssträckan av E45.

KOMMENTAR

Skredet vid Stenungsund är en tydlig påminnelse om hur viktigt det är att alla större vägar i vår region har en möjlighet att kunna klara av en plötslig och oförutsägbar ökning av trafiken vid oförutsedda händelser och katastrofer i vårt närområde. Detta visar på nödvändigheten av en säker och hållbar infrastruktur i hela regionen.

3. E45 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV). Den tillhör de av Trafikverket utpekade vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet.

KOMMENTAR

Trafikverket har redan pekat ut E45 som en viktig nationell väg och detta visar sig inte minst i deras senaste åtgärdsvalsstudie. Här har man satt upp en rad projektmål och rekommenderade åtgärder för att höja trafiksäkerheten på E45.

4. Ovissheten kring den nya sträckningens placering håller tillbaka kommunal planering. Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) från 2020 öppnar för nya lösningar vilket försvårar kommunernas planering. Detta innebär en mycket stor osäkerhet bland annat för företagare som funderar på att investera. Vänersborg efterlyser att nästa steg i utredningen tas så att det går att fastställa ett reservat istället.

5. Trafikflödet på vägsträckan förväntas öka enligt Trafikverkets prognos, både när det gäller personbilar och tyngre godstrafik. Fram till 2040 förväntas personbilarna bli 12 procent fler och lastbilarna 52 procent fler. Tittar man på årsdygnsstatistiken 2018-2020 handlar det om cirka 11 000 fordon på den södra delen av sträckan (Rössebovägen-Gestadvägen) till runt 6 000 fordon i den norra delen (Brålanda-Mellerud). När det gäller tung trafik handlar det om 800-1 100 fordon per dygn beroende på vägsträcka.

KOMMENTAR

Enligt flera prognoser lär det bli en ofrånkomlig ökning av både tung och lätt trafik på E45 de närmaste åren. Om inte vägen byggs om löper trafikanterna ännu större risk att råka ut för en olycka. Restiden kommer dessutom bli längre för alla dem som nyttjar vägsträckan.

6. Det bor cirka 8 000 personer i området Frändefors/Brålanda/Mellerud som nyttjar vägen dagligdags.

7. Det sker en trafikökning under höst- och sportloven på E45. Framför allt handlar det om skidturister från och till fjällen i mellersta och norra Sverige.

8. Nuntorpsgymnasiet ligger längst vägen och många elever tar bussen från E45. Dessutom är elever som går av vid hållplatsen vid Nuntorp mycket utsatta då man måste korsa E45.

KOMMENTAR

Situationen kring hållplatser och utfarter är också en del av alla brister som råder vid E45 idag. Detta betyder att när vi pratar om en utbyggnad av E45 så handlar det inte enbart om mötesfri väg utan också om andra trafiklösningar och även i vissa fall annan sträckning mot dagens för att öka trafiksäkerheten.



9. E45 är en del av Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som innebär att vägen är prioriterad inom EU.

10. Antal in-och utfarter på sträckan är många, vilket ökar olycksrisken: 150 från fastigheter, 50 från enskilda vägar.

11. Många långsamtgående fordon färdas ofta på vägsträckan på grund av lantbruket i bygden, men även epa-traktorer är vanliga.

12. All trafik med ambulanser försenas från Åmål, Bengtsfors och Dals-Ed till Näl och tillbaka på grund av den dåliga trafiken.

KOMMENTAR

Eftersom vi bara har ett akutsjukhus i vår delregion så krävs det att de större vägarna måste vara säkra och lättillgängliga vid utryckningar och snabba akuttransporter, inte minst i Dalsland.

Slutsatser

Av ovanstående bakgrund och argument blir slutsatserna följande:

- **E45-sträckan Vänersborg-Mellerud behöver få en högre prioritering** av regionen och komma med i den nationella infrastrukturplanen.
- **En ombyggnad av E45 behöver ske skyndsamt** eftersom bristerna redan är stora, både trafik-säkerhetsmässigt men också logistiskt och miljömässigt. Enligt Trafikverkets prognoser kommer trafiken öka rejält både på kort och lång sikt. Dessutom behöver berörda kommuner få besked så fort som möjligt för att inte kommunala planeringar ska försenas ytterligare.
- **En ombyggnad behöver bestå i flera olika trafiklösningar**, bland annat en delvis ny sträckning, nya trafiklösningar vid avfarter och busshållplatser samt en lösning som utgår från en mötesfri väg enligt det förslag som Trafikverket utformat i sin åtgärdsvalstudie (ÅVS).