



Dalsland och Vänerregionen får ett historiskt infrastrukturlyft

Den nationella planen innehåller fyra konkreta åtgärder för norra Västra Götaland. Det är åtgärder för de pendlare, lastbilschaufförer, industrier och det näringsliv i Dalsland och Vänerregionen som länge betalat priset för decennier av nedprioritering.

E45 håller inte måttet på långa sträckor. Slussarna i Trollhättan kanal når slutet av sin tekniska livslängd runt 2030. Och pendlare norr om Göteborg saknar den tågflexibilitet de förtjänar. Nu adresseras alla fyra problemen och längs E45 tas två viktiga steg på var sin sida om Mellerud.

– Hårt arbetande människor i Dalsland och Vänerregionen förtjänar valuta för sina skattepengar. Lastbilschauffören som kör gods längs E45, industrin som är beroende av att Vänerregionen förblir öppen och pendlaren norr om Göteborg som vill kunna lita på tåget – de har länge fått vänta. Nu levererar vi, säger Ann-Sofie Alm (M), riksdagsledamot för Västra Götaland norra.

E45 mellan Tösse och Åmål – mötesfri väg i genomförande

E45 är Dalslands livsnerv. Varje dag kör lastbilar, pendlare och företagare längs vägen på sänkta hastigheter och förbi osäkra möten – på en riksväg som länge inte hållit den standard som gods och persontrafik kräver. På sträckan Tösse–Åmål är det nu ändring på det.

- Länge efterlängtd åtgärd som föregicks av avbruten upphandling och år av förseningar – nu är den äntligen i genomförande
- Mötesfri väg eliminerar de riskfyllda mötena som länge gjort sträckan farlig för pendlare och yrkeschaufförer
- För lastbilschauffören som kör gods längs E45 varje dag innebär det en säkrare och snabbare väg utan onödiga hastighetsänkningar
- För pendlaren som kör Tösse–Åmål dagligen innebär det att restiden blir kortare och resan tryggare
- Ger E45 den standard som en riksväg av denna betydelse kräver och som Dalslands näringsliv länge förtjänat

E45 mellan Liden och Frändefors – nästa steg

När Tösse–Åmål är klart är Liden–Frändefors nästa kritiska del av E45 som saknar tillräcklig standard. Utan denna deletapp riskerar de positiva effekterna av Tösse–Åmål att begränsas av en ny flaskhals längs samma stråk.

- Deletapp byggs om till 2+1-väg inom den nationella planens investeringsram och fortsätter det systematiska lyftet av E45 i Dalsland



- För godstransporterna som är beroende av E45 innebär det att ytterligare en kritisk sträcka får den framkomlighet och säkerhet som krävs
- För de boende och pendlare längs Liden–Frändefors innebär det en väg som inte längre tvingar fram onödigt låga hastigheter och riskfyllda möten
- Tillsammans med Tösse–Åmål tar satsningarna E45 genom Dalsland två viktiga steg framåt – stråket blir säkrare, mer framkomligt och bättre rustat för de pendlare och godstransporter som är beroende av vägen varje dag.

Nya slussar i Trollhättekanal – dimensionerade för europastandard

Slussarna i Trollhättekanal är uttjänta. Runt 2030 beräknas de nå slutet av sin tekniska livslängd – och utan nya slussar stängs Vänern av från omvärlden som sjöfartsled. För industrier och hamnar längs hela Göta älv är det inte en abstrakt framtidsfråga. Det är en konkret och tidsbegränsad verklighet som kräver handling nu.

- Runt 2030 når befintliga slussar slutet av sin tekniska livslängd – utan åtgärd stängs Vänern av som sjöfartsled under planperioden
- För skogsindustrin och övriga tunga industrier längs Göta älv innebär nya slussar att råvaror och färdiga produkter kan fortsätta transporteras kostnadseffektivt på vatten i stället för att tvingas över till lastbil
- Gods som i dag går på lastbil kan i stället gå på båt – vilket minskar kostnaderna för näringslivet, avlastar vägarna och stärker konkurrenskraften för industrier i hela Vänerregionen
- Säkrar en transportled som inte kan ersättas av väg eller järnväg och som är helt avgörande för att hamnar och industrier längs Göta älv ska kunna upprätthålla sin förbindelse med omvärlden
- Har även en totalförsvarsdimension: i ett försämrat säkerhetsläge är förmågan att hålla inre vattenvägar öppna en viktig del av landets motståndskraft

Nytt vändspår i Älvängen – Norge-Vänerbanan

Vid Älvängen på Norge-Vänerbanan saknas i dag möjligheten att vända tåg. Det låter som en teknisk detalj – men för de tusentals pendlare som dagligen är beroende av tåget norr om Göteborg är konsekvenserna högst konkreta: färre avgångar, längre återställningstider vid störningar och en vardag som är onödigt opålitlig.

- Ger regionalstågstrafiken längs Norge-Vänerbanan den flexibilitet den länge saknat genom att tåg kan vändas lokalt i stället för att köras långa och ineffektiva omlopp
- För pendlaren norr om Göteborg innebär det fler avgångar att välja mellan och ett tåg som faktiskt går i tid – i stället för en tidtabell som begränsas av infrastrukturens brister
- Ökar möjligheten att snabbt återställa trafiken vid störningar – vilket gör att en incident inte längre behöver kaskaderera och drabba tiotusentals resenärer längs hela stråket



- Gör vardagen mer förutsägbar för tusentals pendlare norr om Göteborg som i dag tvingas bygga in marginaler i sin kalender för att tåget inte är pålitligt nog att lita på

– Med mötesfri E45 på två kritiska sträckor, nya slussar som håller Vänern öppen och ett vändspår som gör tåget pålitligare norr om Göteborg det är inte stora ord. Det är konkret skillnad i vardagen för de människor som länge förtjänat bättre. Det är vad valuta för skattepengar faktiskt innebär, säger Ann-Sofie Alm (M).

Länsplanen för Västra Götalands län uppgår till 10 266 miljoner kronor för perioden vilket är en ökning med 16 procent jämfört med förra planperioden. Projekten ingår i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037, som omfattar totalt 1 171 miljarder kronor. Det är en historisk infrastrukturesatsning där samhällsekonomisk nytta, robusthet och stärkt konkurrenskraft vägleder prioriteringarna.

För mer information, kontakta: Ann-Sofie Alm, Riksdagsledamot, Moderaterna, 072-467 61 03