

Kommunstyrelseförvaltningen
Kristina Hållmats, samhällsplanerare

Mora kommuns yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2026–2037

Inledning

Mora kommun har beretts möjlighet att lämna synpunkter på Trafikverkets remiss Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (TRV 2025/37 255).

Mora kommun är ett regionalt centrum i norra Dalarna och en viktig knutpunkt för väg- och järnvägstrafik. Här möts E45 och riksväg 70 samt järnvägslinjerna Dalabanan, Inlandsbanan och Älvdalsbanan. Kommunen är central för näringsliv, besöksnäring, service och sjukvård i norra Dalarna.

Generella synpunkter

Mora kommun välkomnar Trafikverkets inriktning mot ett mer robust transportsystem, klimatomställning och ett stärkt underhåll. Samtidigt konstaterar kommunen att planförslaget inte fullt ut möter behoven av ett fungerande transportsystem i hela landet. Erfarenheterna från norra Dalarna visar att inlandets väg- och järnvägsnät, näringslivsflöden och beredskapsfunktioner riskerar att hamna i skymundan när resurser och investeringar i huvudsak koncentreras till större tillväxtregioner.

Mora kommun understryker därför att den nationella planen måste omfatta hela landet – inte enbart de mest befolkade regionerna – och att inlandets transportinfrastruktur ska ges långsiktigt hållbar finansiering, planeringsprioritet och en tydlig roll i det nationella transportsystemet.

Kommunen anser vidare att Trafikverkets nuvarande metod för samhällsekonomiska bedömningar behöver utvecklas. I dag väger restidsvinster ofta tyngst när investeringar prioriteras. För att få en mer rättvis bedömning bör även faktorer som beredskap, robusthet, klimatnytta och social hållbarhet värderas på samma nivå. Det är en förutsättning för att inlandets behov ska beaktas rättvist i framtida investeringar.

Kommunen framhåller följande övergripande synpunkter:

- Återtag av underhåll i vägnätet – välkomnas. Eftersläpningen är dock störst i inlandet och påverkar samhällsviktiga transporter.
- Återtag av underhåll på järnväg – Måste påskyndas och ske snabbare än planförslagets målår 2050.

- Utökad näringslivspott – välkomnas. För skogs- och industriregioner som norra Dalarna är den avgörande för konkurrenskraft, klimatmål och försörjningsberedskap.
- Förstärkta bidrag till enskilda vägar – välkomnas. De enskilda vägarna är avgörande för boende, näringsliv och beredskap i inlandet.
- Utökad pott för trimningsåtgärder – välkomnas. Trimningsåtgärder är särskilt viktiga för Dalarna, där långa avstånd, säsongsvisa trafiktoppar och riktade GC-insatser ger stor nytta för framkomlighet, trygghet, hållbar vardagsmobilitet och näringslivets transporter
- Samhällsekonomiska bedömningar behöver kompletteras med kvalitativa värden som beredskap, klimatnytta, social hållbarhet och regional utveckling – faktorer som är centrala för Sveriges långsiktiga konkurrenskraft.
- Stråkperspektivet behöver förstärkas så att åtgärder bedöms och prioriteras utifrån hela transportflöden, vilket ger större nytta för resor, gods och regional utveckling än när projekten hanteras var för sig
- Klimatanpassning och resiliens – åtgärder för att minska sårbarheten i vägar och järnvägar i kalla klimat och områden med långa avstånd måste prioriteras.
- Ökat driftbidrag till kommunala och regionala flygplatser är mycket välkommet. Höjningen från cirka 210 miljoner till 528 miljoner kronor per år är dock inte finansierad inom Nationell plan, och därför behöver planens ram utökas i motsvarande omfattning.

Därutöver vill kommunen framhålla:

- att utbyggnaden av BK4-standard på statligt och kommunalt vägnät är avgörande för näringslivets konkurrenskraft, klimatomställning och totalförsvar,
- samt att införandet av ERTMS är en viktig del av järnvägens modernisering men bör samordnas med andra investeringar så att åtgärder i inlandets järnvägsnät inte försenas.

Underhåll, bärighet och BK4

Mora kommun välkomnar ökade satsningar på underhåll men konstaterar att eftersläpningen i inlandet är oacceptabel. Kommunen kräver att broar, bärighet och beläggning i norra Dalarna prioriteras eftersom dessa vägar är centrala för räddningstjänst, sjukvård och näringsliv. BK4 är också en central del av totalförsvarets infrastruktur, då vägar med hög bärighet krävs för att säkerställa framkomlighet för militära och samhällsviktiga transporter vid kris eller höjd beredskap. Det är avgörande att finansieringsfrågan för utbyggnaden av BK4 på det kommunala vägnätet löses.

Utbyggnaden till BK4-standard är avgörande för att stärka näringslivets konkurrenskraft, minska klimatpåverkan och öka robustheten i transportsystemet. Genom att tillåta tyngre fordon kan mer gods transporteras per resa, vilket sänker kostnader, minskar utsläppen och effektiviserar transporterna. För inlandskommuner som Mora, med långväga skogs- och industriflöden, är BK4 en grundförutsättning för hållbar tillväxt, försörjningsberedskap och ett fungerande näringsliv. Kommunen

betonar vikten av regional balans i BK4-satsningarna, så att resurser inte enbart koncentreras till södra Sverige.

Mora kommun utgår från att Trafikverkets planerade BK4-förstärkning av Noretbron genomförs enligt plan.

Dalabanan

Mora kommun delar Region Dalarnas bedömning att fortsatt utveckling av Dalabanan är länets högsta prioritet och välkomnar satsningarna på timmestrafik Uppsala–Borlänge, kortare restider och ökad kapacitet. Kommunen kräver att de namngivna objekten ”Åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid” samt Heby mötesspår genomförs enligt plan. Första etappen ger cirka sju minuters restidsförkortning Uppsala–Borlänge, och ytterligare linjerätningar och spårjusteringar vid spårbyte Uppsala–Sala bör prioriteras för att nå målbilden om 89 minuter. Mora kommun betonar även att fortsatt utbyggnad norrut mot Mora måste prioriteras och att robusthet samt vinterdrift särskilt beaktas. Dalabanan bör på sikt utvecklas till ett snabbt och tillförlitligt stråk med restider under två timmar Borlänge–Stockholm och omkring tre timmar Mora–Stockholm, där fyrspåret Uppsala–Stockholm utgör en nödvändig förutsättning.

Morastrand station – behov av åtgärder för tillgänglighet

Morastrand station är en central knutpunkt i det regionala tågtrafiksystemet, men har i dag betydande begränsningar i kapacitet och tillgänglighet. Efter införandet av nya ER1-tåg (dubbeldäckartåg) på Dalabanan kan dessa inte trafikera Morastrand, eftersom plattformen är för kort och anläggningen inte anpassad för längre tågsätt.

Denna begränsning innebär att modernare tåg inte kan nå centrala Mora, vilket försvårar arbetspendling, försämrar tillgänglighet och minskar möjligheterna att utveckla hållbart resande och effektiva byten mellan trafikslag.

Mora kommun anser att Morastrand station måste ges förutsättningar att ta emot längre tåg, och att åtgärder för att stärka stationens funktion och tillgänglighet bör beaktas i den nationella planen. Stationen är av strategisk betydelse för resande, näringsliv och besöksnäring i norra Dalarna och har en nyckelroll i övergången till klimatsmarta resor.

Inlandsbanan och tvärbanor

Mora kommun framhåller att Inlandsbanan är av avgörande betydelse för landets robusthet, totalförsvarets transportförmåga och som alternativled vid störningar på det nationella järnvägsnätet. Den strategiska betydelsen har förstärkts ytterligare genom Sveriges NATO-inträde och Försvarsmaktens ökade behov av fungerande och redundanta transportvägar.

Kommunen konstaterar att Trafikverkets planförslag innebär kraftigt minskade driftsbidrag och inga medel för upprustning av Inlandsbanan. Inlandsbanan AB påpekar att förslaget skulle innebära en reduktion av driftsbidraget med över 100 miljoner kronor per år och att nuvarande nivå med årlig indexuppräknings är nödvändig för att undvika att banans standard försämras eller att delar tas ur bruk. Mora kommun delar denna bedömning och betonar vikten av långsiktigt säkrad finansiering för drift, underhåll och utveckling av Inlandsbanan.

Inlandsbanan fyller även en viktig funktion för regional utveckling, industriell expansion, besöksnäring och näringslivets transporter. Inlandsbanan AB lyfter att en upprustning av den befintliga infrastrukturen är kostnadseffektiv, kan startas snabbt och kan ge betydande samhällsnytta, särskilt för att avlasta andra delar av järnvägsnätet i norra Sverige.

Mot denna bakgrund anser Mora kommun att Inlandsbanan bör ges högre prioritet i den nationella planen, inklusive integrering av de investeringar som krävs för att stärka bärighet, kapacitet, mötesstationer och driftsäkerhet.

Mora kommun föreslår att Trafikverket:

- återställer triangelspåret i Mora Noret, för att möjliggöra effektiv direkttrafik mellan Dalabanan och Inlandsbanan och därigenom stärka både trafikens funktionalitet och systemets redundans.

Tvärbanor och ökad redundans

Kommunen betonar vikten av att stärka tvärgående förbindelser som kopplar Inlandsbanan till övriga nationella stambanor. Tvärbanor är centrala för att skapa alternativ vid störningar och möjliggöra omledning av gods- och persontrafik.

Mora kommun föreslår därför att Trafikverket utreder och prioriterar återöppning och upprustning av tvärförbindelser såsom Orsa–Bollnäs, som trots att den till stora delar är ur bruk har tydlig potential som omledningsväg, robusthetsförstärkning och beredskapsresurs för totalförsvaret. Detta ligger i linje med Inlandsbanan AB:s slutsats att samtliga stängda tvärbanor samt sträckan Mora–Nykroppa bör rustas för att stärka redundansen i järnvägssystemet.

Kommunen ser positivt på det kommunöverskridande arbete som pågår och anser att åtgärdsvalstudier och eventuell projektering bör prioriteras i den nationella planen. Dessa satsningar stärker robustheten i transportsystemet, klimatmålen och näringslivets konkurrenskraft.

Nationella stråk och beredskap – E45 (TEN-T)

Mora kommun anser att TEN-T-stråket E45 genom Dalarna bör prioriteras i den nationella planen och successivt utvecklas till full TEN-T-standard.

Vägens avgörande betydelse för försörjning, beredskap/totalförsvaret och näringsliv behöver tydliggöras. Det krävs en samordnad planering av väg, järnväg, flyg och kollektivtrafik längs stråket genom Dalarna för att stärka regional tillgänglighet och robusthet.

E45 utgör Moras huvudsakliga nord–sydliga transportled och en strategisk länk mellan E16, Dalabanan, Inlandsbanan och Mora-Siljan Airport (flygplats i TEN-T:s övergripande nät). Vägen är därmed central för regionens logistik, tillgänglighet och krisberedskap.

E45 genom Mora kommun – behov av sammanhållen standard, säkra hållplatser och gång- och cykelväg

Mora kommun vill betona vikten av att E45 mellan Vattnäs och Mora prioriteras i den nationella planen. Sträckan är en viktig del av det nationella vägnätet och fungerar som

huvudled för både genomfartstrafik och lokal trafik till centrala Mora, Mora lasarett och vidare mot Orsa.

I Trafikverkets åtgärdsvalstudie (ÅVS) för E14 och E45 har sträckan Mora–Vattnäs bedömts som lönsam och genomförbar, och som en felande länk mellan ”Genomfart Mora” och ”Vattnäs–Trunna”. Mora kommun delar denna bedömning och anser att utbyggnaden bör förberedas med sikte på byggstart så snart som möjligt.

På sträckan finns en trafikfarlig korsning (E45 / Kungsvägen) som behöver åtgärdas för att öka trafiksäkerheten. Mora kommun håller på att ta fram en ny detaljplan för ett verksamhetsområde utmed E45. För att inte begränsa Moras utveckling och samtidigt förbättra trafiksäkerheten i korsningen, bör samplanering med Trafikverket och Mora kommun ske inför den framtida ombyggnaden av sträckan Mora–Vattnäs.

Gång- och cykelväg Vattnäs – Mora lasarett – Orsa

Sträckan mellan Orsa och Mora utgör ett viktigt pendlingsstråk med omfattande arbets- och skolresor. Orsa är både den största inpendlings- och utpendlingskommunen, och längs sträckan finns stora arbetsplatser såsom Mora lasarett och Norets handelsområde. I anslutning till stråket finns även flera attraktiva bostadsområden, bland annat Vattnäs. Intill Mora lasarett växer det nya bostadsområdet Måmyren fram, och Mora kommun planerar för ytterligare bostadsutbyggnad norr om området. Även på Orsa-sidan planeras ny bebyggelse längs sträckan.

Mellan Vattnäs och Mora är vägen hårt trafikerad och saknar säker infrastruktur för oskyddade trafikanter. Mora kommun ser därför ett stort behov av en sammanhängande och trafiksäker gång- och cykelväg mellan Vattnäs och Mora lasarett, med koppling vidare mot Orsa.

En sådan förbindelse skulle öka trafiksäkerheten och tryggheten för gående och cyklister, stärka folkhälsan och det hållbara resandet samt binda samman två regionala centrum längs E45. Förbättrad gång- och cykelinfrastruktur längs sträckan skulle också underlätta arbetspendling och skolresor samt stärka tillgängligheten till kollektivtrafiken genom att det byggs säkra, tillgängliga och attraktiva hållplatser i ett ”hela resan”-perspektiv.

Samlat bidrar dessa satsningar till ett mer sammanhållet, trafiksäkert och klimatsmart transportsystem i norra Mora och stärker förutsättningarna för hållbar regional utveckling i hela Orsa-Mora-området.

Upprustade hållplatser längs E45

Planförslaget saknar en tydlig inriktning för tillgänglighet och kollektivtrafik i landsbygdsområden.

Mora kommun framhåller behovet av trygga, tillgängliga och väderskyddade hållplatser längs riksväg 70 och E45, samt en samordnad planering mellan Trafikverket, Region Dalarna och kommunerna kring hållplatslägen, gång- och cykelanslutningar och mobilitetspunkter.

Förbättrad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, äldre och barn, liksom utvecklade bytespunkter och cykelparkeringar för kombinerade resor, är avgörande för ett jämlikt och hållbart transportsystem.

Hållplatserna längs E45, särskilt i Vika och Kättbo, används dagligen av skolbarn, äldre och pendlare men är idag bristfälliga vad gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Mora kommun efterlyser därför att dessa hållplatser rustas upp inom ramen för den nationella planen eller genom särskilda trafiksäkerhetsanslag.

Åtgärder som säkra passager, belysning, väderskydd och tillgänglighetsanpassning är enkla och kostnadseffektiva men ger stor samhällsnytta genom ökat resande, trygghet och tillgång till kollektivtrafik

Statliga vägar som skär genom byar och tätorter – behov av att minska barriäreffekter

Många statliga vägar som passerar genom landsbygdsmiljöer och tätorter utgör barriärer för boende, trygghet och tillgänglighet. Vägar som E45 och riksväg 70 löper rakt genom byar där människor bor och rör sig i vardagen. De är ofta utformade för genomfartstrafik snarare än lokala behov, vilket skapar otrygghet och risker för oskyddade trafikanter som behöver ta sig över vägen.

Mora kommun anser att minskade barriäreffekter bör vara ett tydligt mål i den nationella planen. Staten bör i högre grad prioritera åtgärder som ökar trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet i det befintliga vägnätet, särskilt där statliga vägar passerar genom tätbebyggda områden.

Ett tydligt exempel är Garsås by längs riksväg 70 samt Vika längs E45, där boende lever på båda sidor av den högtrafikerade vägen. Dessa förhållanden skapar otrygghet och begränsad tillgänglighet, särskilt för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning. Skolskjutsplaneringen påverkas negativt, eftersom barn inte bör korsa vägar med tung trafik, vilket medför att bussar tvingas göra långa omvägar inne i byarna. Detta är varken ekonomiskt försvarbart eller effektivt ur ett kollektivtrafikperspektiv.

Mora kommun anser att Trafikverket i samverkan med kommunerna bör ta fram en samlad strategi för att hantera statliga vägars barriäreffekter i genomfartsorter.

Barriäreffekter och behov av samverkan vid åtgärder för säkrare plankorsningar

Trafikverkets arbete med att säkra plankorsningar är viktigt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Samtidigt är det avgörande att dessa åtgärder planeras med helhetssyn och i nära samverkan med berörda kommuner. Järnvägen utgör ofta en fysisk barriär i samhällen, och åtgärder som exempelvis stängning av plankorsningar riskerar att ytterligare förstärka denna effekt om de inte kombineras med tillgänglighetsfrämjande lösningar.

För att minska barriäreffekterna och samtidigt uppnå ökad säkerhet bör Trafikverket i större utsträckning samverka med kommunerna för att identifiera och genomföra åtgärder som exempelvis gång- och cykeltunnlar, planskilda korsningar eller förbättrade kopplingar över spårområden. Detta är särskilt viktigt i tätorter där järnvägen delar samhällen och påverkar tillgängligheten till service, skolor och kollektivtrafik

Behov av viltstängsel längs Rv 70 och E45

Mora kommun ser behov av att Trafikverket utreder behovet av viltstängsel på sträckorna Rv 70 mellan Mora–Garsås och E45 mellan Mora–Vattnäs, med hänsyn till återkommande viltolyckor och höga trafikflöden. Syftet är att stärka trafiksäkerheten och minska olycksrisker för både människor och djur på två viktiga infartsstråk till Mora.

E45, Johannisholmsbron

Johannisholmsbron (nr 20-282-1) ligger på E45 mellan Kättbo och Johannisholm i Mora kommun. Bron är smal med begränsad sikt, vilket gör det svårt och otryggt att mötas, särskilt vid möte med större fordon. Detta medför brister i trafiksäkerhet och framkomlighet, och platsen bör därför ses över i en fördjupad trafiksäkerhetsutredning.

Vattnäs–Trunna

Sträckan E45 Vattnäs–Trunna är upptagen som namngivet objekt i planförslaget med planerad byggstart under planperioden.

Mora kommun anser att objektet ska kvarstå och genomföras enligt plan, eftersom det är viktigt för trafiksäkerhet, framkomlighet och robusthet på ett av de mest trafikerade avsnitten i norra Dalarna

Belysning längs statlig väg och behov av tydligare ansvar

Belysning är en central del i ett tryggt och tillgängligt transportsystem, särskilt i tätorter och på stråk för gång- och cykeltrafik. För att kunna genomföra nödvändiga åtgärder behövs en tydligare ansvarsfördelning mellan stat och kommun när det gäller investeringar i belysning längs statliga vägar.

Det behöver säkerställas att Trafikverket, i dialog med kommuner och regioner, utvecklar gemensamma riktlinjer och finansieringsmodeller som ger bättre förutsättningar för belysningsåtgärder på det statliga vägnätet.

E16

E16 är en av norra Dalarnas viktigaste transportlänkar. Mora kommun instämmer i Region Dalarnas prioritering och vill särskilt understryka att objektet Borlänge–Djurås måste genomföras i sin helhet inom planperioden, då detta är avgörande för tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet för invånare, näringsliv och besöksnäring i hela stråket. Kommunen betonar även behovet av en långsiktigt hög och sammanhållen standard på hela E16, som är central för robusta transporter och fortsatt regional utveckling.

Åtgärder för totalförsvaret

Totalförsvarets behov bör ges tydligare genomslag i den nationella planen, även inom den ordinarie planramen.

Åtgärder som stärker robusthet, bärighet, tillförlitlighet och omledningsmöjligheter i väg- och järnvägsnätet är avgörande för att säkra försörjning, beredskap och samhällsviktiga transporter.

Flygplats och totalförsvaret

Mora flygplats är en av få utpekade beredskapsflygplatser i Mellansverige och har en strategiskt viktig funktion för både civila och militära behov. Flygplatsen möjliggör samhällsviktiga transporter, såsom ambulansflyg och räddningsinsatser, och bidrar samtidigt till totalförsvarets förmåga samt regionens robusthet vid kriser och störningar i annan infrastruktur.

Även om flygplatser inte omfattas direkt av den nationella planen för transportinfrastruktur vill Mora kommun understryka att flygplatsens roll i totalförsvaret och i samhällsberedskapen måste beaktas i det samlade transport- och beredskapsarbetet. Staten bör ta ett långsiktigt ansvar för drift och beredskap vid strategiskt belägna flygplatser som Mora, där samhällsnyttan vida överstiger det lokala resandeunderlaget.

Finansiering och statligt ansvar

Mora kommun välkomnar regeringens besked om ökade statliga driftbidrag till regionala och kommunala flygplatser. Förslaget att förstärka stödet från cirka 210 miljoner till omkring 528 miljoner kronor per år är ett viktigt steg för att stärka den nationella tillgängligheten, beredskapen och sammanhållningen i transportsystemet.

Samtidigt är det avgörande att denna förstärkning finansieras genom en motsvarande ökning av den nationella planens ekonomiska ram eller genom särskilda statliga anslag. Om medlen i stället tas från befintliga ramar riskerar satsningen att ske på bekostnad av andra nödvändiga investeringar i vägar, järnvägar och kollektivtrafik.

Mora kommun betonar därför vikten av att staten även fortsättningsvis tar ett tydligt, långsiktigt och operativt ansvar för driften av strategiskt viktiga flygplatser med beredskapsuppdrag – däribland Mora flygplats, som utgör en central del av regionens tillgänglighet och krisberedskap.

Kommunen anser vidare att staten bör utveckla långsiktiga och förutsägbara modeller för medfinansiering av kommunala investeringar som stärker den nationella tillgängligheten. För kommuner med ett omfattande statligt vägnät är detta en förutsättning för att kunna bidra effektivt till klimatomställning, regional utveckling och ett robust transportsystem i hela landet.

Mora kommun anser att de ekonomiska medlen till de regionala länsplanerna behöver öka

Nuvarande ram räcker inte för att genomföra planerade och säkerhetskritiska åtgärder i tid.

Beteendepåverkans- och mobilitetsåtgärder

Trafikverkets planförslag betonar fyrstegsprincipen, men konkreta satsningar på beteendepåverkan och mobilitet framgår otydligt.

Trafikverket anger att fyrstegsprincipen ska vara vägledande för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar i transportsystemet. I praktiken ligger dock ansvaret

för finansiering och genomförande av steg 1–2-åtgärder i dag huvudsakligen på kommuner, regioner och privata aktörer, medan staten finansierar de mer omfattande fysiska investeringarna i steg 3–4.

Smala vägrenar på statliga vägar

Mora kommun anser att flera statliga vägar har vägrenar som är så smala att de inte uppfyller en trafiksäker och ändamålsenlig vägutformning. Den nationella planen bör säkerställa att sådana brister identifieras och åtgärdas inom ramen för kommande planerings- och underhållsinsatser

Järnvägsförbindelser i norra Dalarna

Det förs olika diskussioner om möjliga framtida järnvägsförbindelser mellan Älvdalen och fjällområdet. Kommunen ser därför behov av en samlad statlig studie som klargör förutsättningar, nyttor och konsekvenser för långsiktigt hållbara transporter i norra Dalarna.