



Kommunstyrelseförvaltningen  
Kristina Hållmats

## **PM - Mora kommuns yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033**

### **Bakgrund**

Mora kommun är ett handelscentrum och ett viktigt nav för tillverkningsindustri, besöksnäring och handel. Även trävarubranschen är stor i området och exporterar bortåt 80 procent av sina produkter. I Mora finns det många företag, allt från stora företag till småskalig tillverkningsindustri som kännetecknas av nischade, världsledande produkter och komponenter som till största delen exporteras på en världsmarknad. Enligt IUC (Industriellt Utvecklingscentrum) utgör Mora en avgörande geografisk nod för denna vitala och tillväxtskapande näringsgren. Dalarna är Sveriges fjärde största besöksdestination och i Siljansområdet utgör Mora en central ort för turismen i norra Dalarna. Inom Mora kommuns närområde finns bland annat skidanläggningarna Sälenfjällen, Idre/Grövelsjön och Grönklitt. Besöksnäringen i Dalarna omsatte år 2020 7,2 miljarder kronor varav Mora omsatte 1,4 miljarder kronor. Genomresande turism spenderade 969 miljoner kronor. Handeln omsatte över 1,8 miljarder kronor.

Mora är en knutpunkt för kommunikationer såsom vägnät, järnväg och flyg som alla sammanstrålar i Mora. Genom Mora korsar det nationella stamvägnätets vägar E45 och RV 70 samt järnvägslinjerna Dalabanan, Inlandsbanan och Älvdalsbanan. För att Mora ska kunna utvecklas i en hållbar riktning och kunna tillmötesgå näringslivets krav krävs en fullgod infrastruktur inom såväl järnväg, väg och flyg. För näringslivet i Mora är det nödvändigt att det finns tillförlitliga och snabba transportvägar både inom landet såväl som till utlandet.

### **Synpunkter**

#### **Europaväg 45 och riksväg 70 genom Mora**

Trafiken genom Mora är i dagsläget ansträngd. Under högsäsong ökar trafiken kraftigt då ett stort antal besökare förflyttar sig till Sälenfjällen och Idre/Grövelsjön. Antalet besökare som förflyttar sig under högsäsong kan jämföras med att en stad av Västerås storlek skulle förflytta sig till Sälenfjällen, Idre/Grövelsjön varje vecka.

Under år 2018–2024 pågår ett stort vägprojekt i Mora kallat "Genomfart Mora" vilket ingår i nationell plan. Vägprojektet innebär främst en breddning av E45 från Noretbron fram till centrala Mora, men inkluderar även nya gång- och cykelbanor och cirkulationsplatser. Åtgärderna ska bland annat leda till färre köer, kortare restider och en minskad miljöbelastning.

**För att Mora kommun såväl som att hela regionen ska kunna utvecklas i en hållbar riktning är det av största vikt att projekt "Genomfart Mora" blir färdigställt senast år 2024.**

## **Avsaknad av helhetsperspektiv motverkar de långsiktiga målen**

Inför start av projekt "Genomfart Mora" diskuterade Mora kommun tillsammans med Orsa kommun och Region Dalarna hur man skulle kunna lösa problematik med framkomlighet, säkerhet under själva byggtiden av "Genomfart Mora" då trafiksituationen i Mora är mycket ansträngd.

I samband med detta kontaktades Trafikverket för att utreda möjligheter att få statlig medfinansiering för att starta upp ett pilotprojekt med pendeltrafik på Inlandsbanan mellan Orsa och Mora. Målet med projektet var att det skulle leda till förbättrad tillgänglig, ökad kapacitet, tryggare och säkrare trafikmiljö och minskade köer under själva byggtiden av "Genomfart Mora". Dock visade det sig att det inte är möjligt för Trafikverket att medfinansiera åtgärder av detta slag enligt dagens regelverk. Trafikverket kan endast enligt uppdraget finansiera fysiska åtgärder eller andra åtgärder med direkt koppling till infrastrukturen. De får inte finansiera mobilitetsåtgärder, typ 1–2 åtgärder. Enligt Trafikverket kan ej heller finansiering ske via trafikavtal på grund av att Trafikverket endast får avtala om ersättning för interregionalt resande där kollektivtrafiken inte är lönsam. Detta hade annars kunnat vara ett ypperligt tillfälle att genom ett helhetsperspektiv arbeta med trafikslagsövergripande lösningar för att åstadkomma ett hållbart resande både under byggtiden och i framtiden. Eftersom det inte gick att få statlig medfinansiering startades aldrig pilotprojekt på Inlandsbanan upp. Däremot bekostade Mora kommun ett eget projekt inom ramen för "Hållbara Mora" för att uppmuntra och främja ökad cykling i Mora under den period då Trafikverket bygger om E45:an som genomkorsar centrala Mora. Genom projektet vill Mora kommun påverka människor att ta cykeln för sina korta resor i stället för att resa med bilen. Detta kan också leda till en långvarig beteendeförändring. Syftet med projektet är också att tillgängligheten ska öka och att trafikmiljön ska bli tryggare och säkrare med minskade bilköer under själva byggtiden av "Genomfart Mora".

Mora kommun tillsammans med Orsa kommun och Region Dalarna arbetar också vidare för att finna en lösning för att starta ett pilotprojekt med pendeltrafik på Inlandsbanan mellan Orsa och Mora. Detta pilotprojekt har också koppling till utbyggnadsplaner mellan Orsa och Mora och projekt "Vattnäs – Trunna".

Med anledning av detta anser Mora kommun att dagens 1–4 stegsprincip och regelverk kopplat till detta bör ses över för att projekt som utpekats i Nationell plan ska leda till ett hållbart transportsystem med hållbara transporter. Idag saknas ett helhetsperspektiv vid planering och utförande av de utpekade objekten i nationell plan på grund av att trafikslagsövergripande lösningar inte kan komma i fråga. Antingen bör Trafikverket ta ett samlat ansvar för detta eller så bör kommunerna få ett ekonomiskt stöd för att kunna genomföra mobilitetsåtgärder i samband med projekten. Idag hindras många kommuner av bristande ekonomiska resurser, men även brist på kunskap, tid och kompetens för att genomföra mobilitetsåtgärder inom projekten. Det är också viktigt att mobilitetsåtgärder (som idag klassas som steg 1–2 åtgärder) även kan användas när de är i om- och nybyggnadsfasen såsom tex. beteendepåverkansåtgärder för att få fler människor att gå, cykla eller resa kollektivt. I Trafikverkets inriktningsunderlag för kommande nationell transportplan lyfts också frågan om statlig finansiering från både nationella planen och länstransportplanerna av åtgärder enligt steg 1–2 i fyrstegsprincipen. Trafikverket formulerar sin inställning frågan enligt följande:

"[Trafikverket] ser positivt på en fortsatt utveckling av tydliga regeringsuppdrag i syfte att kunna genomföra effektiva steg 1- och steg 2-åtgärder med statlig finansiering, i samverkan med berörda aktörer. Samtidigt är det önskvärt att kommuner och andra ansvariga aktörer aktivt prioriterar och genomför åtgärder som faller inom deras ansvarsområden." (Trafikverket Publikation 2020:186, s. 125)

## **E45/väg 70, Noretbron satsningar på BK4**

I den Nationella planen för transportsystemet 2018–2029 beslutades om en satsning på åtgärder för att kunna upplåta en större del av vägnätet för BK4. Satsningen i den nationella planen syftar till att 70–80 procent av de viktigaste vägarna för tyngre transporter ska vara upplåtna för BK4 år 2029. Det övergripande målet med satsningen är att den ska bidra till effektivisering av godstransporter, öka möjligheterna att uppnå klimatmålen samt stärka konkurrenskraften för svenskt näringsliv.

Implementeringen av BK4 på det kommunala vägnätet är avgörande för att uppnå ett funktionellt och sammanhängande BK4-vägnät. Transporterna påbörjas och avslutas i regel på det kommunala vägnätet och kommunerna står inför stora ekonomiska utmaningar när det gäller att finansiera bärighetshöjandeåtgärder, främst för brokonstruktioner. Därmed anser Mora kommun att det finns behov av ett särskilt stöd för kommunernas BK4-anpassning. Detta finns inte med i förslag till nationell plan idag. Risken är att vi får ett ofullständigt BK4-nät vilket kommer att påverka effektiviseringen av godstransporter negativt. Dock bör inte satsningar på BK4 ske på bekostnad av andra underhållsåtgärder eftersom näringslivets transporter är starkt beroende av ett bra vägunderhåll.

Under perioden 2023–2025 planerar Trafikverket att förstärka de broar som prioriterats tillsammans med näringslivet. Det gäller exempelvis strategiska broar såsom Noretbron på E45/RV70 i Mora. Mora kommun anser att Trafikverket bör utreda om det finns möjlighet att bredda Noretbron i samband med att de förstärker bron. På det sättet skulle det kunna skapas ytterligare framkomlighet och tillgänglighet genom Mora.

## **E45, Johannisholmsbron**

Johannisholmsbron (nr 20-282-1) är belägen på E45:an mellan Kättbo och Johannisholm. Den befintliga bron är smal och har dåliga siktförhållanden vilket innebär bristande trafiksäkerhet. Med anledning av detta bör det övervägas om det behövs göras en funktionsutredning eller åtgärdsvalstudie. Antingen för bristen enskilt eller i samband med annat utredningsarbete som berör sträckan mellan Johannisholm och Mora.

## **E45, Projekt Vattnäs-Trunna**

Det är viktigt att projekt Vattnäs-Trunna genomförs enligt plan så trafiksäkerhet och framkomlighet kan öka på E45:an. E45 sträcker sig i Sverige från Göteborg till Karesuando och är en viktig kommunikationsled genom Sveriges inland. Utöver den långväga trafiken är E45 en mycket viktig väg för den lokala trafiken i och mellan Mora och Orsa kommuner. Vägen är också en viktig transportled för näringslivets tunga transporter och för all turisttrafik mot Härjedalen och Östersund. E45 tillhör TEN-T nätet i Sverige och ska därför leva upp till de krav som ställs från EU på dessa vägar.

**Mora kommun anser att det är ytterst viktigt att man inom ramen för den nationella planen och projekt: Vattnäs-Trunna skapar sammanhängande och säkra gång- och cykelvägar mellan Orsa och Mora.**

Nuvarande planförslag innefattar flera gång- och cykelåtgärder för att få ett sammanhängande gång och cykelstråk. Dock saknas ett helhetstänk för de oskyddade trafikanterna mellan orterna. Idag cyklar många längs E45:an vilket är förenat med stora risker då vägen är hårt trafikerad (ÅDT 7370 och hastighet 90km/timmen). Behovet för de oskyddade trafikanterna att färdas längs E45:an är stort då det finns bostadsområden och viktiga målpunkter, såsom Mora Lasarett, längs vägen. Inom en snar framtid bedöms cykling på sträckan att öka då det byggs många bostäder på de sjönära tomterna längs med Orsasjön mellan Orsa och Mora Norets handelscentrum. Det finns även framtida planer om fortsatt planläggning mellan orterna. Att skapa säkra gång- och cykelvägar är en viktig pusselbit för att skapa ett säkert, tryggt och hållbart resande.

## Dalabanan

Dalabanan sträcker sig från Mora till Uppsala, via Avesta/Krylbo och Sala. Banan förbinder Dalarna med Västmanland, Uppland och Stockholmsregionen. Med Dalabanan finns det goda förutsättningar för att resa vidare till Sälenfjällen och Idre/Grövelsjön, norra Europas största vinterturismområde. Längs med banan finns elva kommuner med totalt 430 000 invånare. Dalabanan är en betydelsefull tillväxtmotor för alla kommuner kring banan.

Dalabanan har en betydande roll för arbets- och studiependling inom och mellan regioner, men även för besöksnäring och en alltmer ökande godstrafik av exportvaror via landets hamnar, med betydelse för överflyttningen från väg till järnväg. Dalabanan upptar godsflöden från de omgivande skogsindustrierna och utgör anslutande stråk till godsstråket genom Bergslagen (ScanMed stomnätskorridor). Inom Dalabanans närhet finns världsledande företag som bland andra Hitachi (ABB), SSAB, Stora Enso, Metso Minerals och Outokumpu. Många andra företag som är transportintensiva finns i anslutning till Dalabanan, till exempel Apotea och AdLibris.

Idag hämmas tågtrafiken på banan av dess undermåliga kapacitet och standard vilket i sin tur inverkar negativt mot järnvägens konkurrenskraft gentemot bilismen. Med dagens enkelspåriga järnväg är det svårt att förena både regionala och interregionala behov. Den långväga trafiken kräver kortare restider samtidigt som regional trafik kräver flera stopp efter stråket. Ett dubbelspår skulle kunna öka kapaciteten på banan väsentligt genom att stopp och väntetider för tågmöten elimineras.

**Mora kommun anser att** det är viktigt att Dalabanan rustas upp för att klara 89 minuters transporttid mellan Borlänge och Uppsala. Standard och kapaciteten på banan bör öka så att stråket kan hantera en styv tidtabell med ett tåg i timmen samt 20 procent mer gods på sträckan. Därav bör fortsatta hastighetshöjande åtgärder på banans södra del genomföras. Det är också viktigt att rustning på banans norra delar mellan Borlänge och Mora sker så att det uppnår en godtagbar standard för trafikering av snabbare fordon. Härutöver bör fler mötesstationer skapas och förlängning av mötesstationer bör ske enligt EISK- principen. Detta för att säkra godstransporter ska kunna genomföras i samklang med persontransporter. Långsiktigt anser Mora kommun att Regeringen snarast bör ge Trafikverket ett uppdrag om att utreda förutsättningarna för att bygga ett dubbelspår på hela sträckan mellan Mora och Uppsala. Därmed bör Trafikverket planera för ett dubbelspår i den långsiktiga planeringen. Markanvändningen för dubbelspår måste uppmärksammas i framtida detaljplaner och bygglov som ligger i närheten av järnvägen. För att utveckla ett transportsystem som bidrar till en långsiktig hållbar utveckling i Sverige krävs omfattande underhålls-, planerings- och nyinvesteringsåtgärder som inte kan skjutas på framtiden utan i ökad omfattning behöver börja genomföras redan de närmaste åren.

## Inlandsbanan

Inlandsbanan går igenom Sveriges inland, genom de mest råvarurika regionerna där gruv- och metallbaserade samt skogsbaserade näringar dominerar och där tillgängligheten är väldigt låg idag. Sedan avregleringen i början av 90-talet förvaltas banan av Inlandsbanan AB på uppdrag av staten. Inlandsbanan AB ägs av 19 inlandskommuner längs banan. Sedan övertagandet har det funnits ett stort kommunalt engagemang för att bibehålla och utveckla banan (via Inlandsbanan AB) vilket också är förenligt med det uppdrag de fått av staten. För att driva och utveckla hela inlandsbanans sträckning får Inlandsbanan AB ett driftsbidrag via nationell plan som ska täcka kostnaderna för drift och underhåll av anläggningen. Idag är banan mellan Mora och Gällivare i drift men kvaliteten är låg på grund av eftersatt underhåll. Mellan Jörn och Arvidsjaur är driften nedlagd men anläggningarna och tillstånd finns kvar. I en utredning som Trafikverket gjort bedömer de att om Inlandsbanan ska kunna utvecklas och växa i betydelse och omfattning så måste de ekonomiska ramarna öka kraftigt. Sammantaget är Trafikverkets bedömning att banstandarden, med nuvarande ramar, gradvis kommer att försämrats. Vidare framhålls att kostnader för drift och löpande underhåll på Inlandsbanan är lägre än för liknande bantyper. Normalt är att kostnader för drift och löpande underhåll är 50 % högre än vad Inlandsbanan har i bidrag för detta. Trafikverket

bedömer också att åtgärder i banunderbyggnaden kan vara nödvändiga inom prognoshorizonten för att nuvarande funktioner ska kunna bestå.

Inlandsbanan AB har låtit ta fram en samhällsekonomisk effektbedömning avseende Inlandsbanan och projektet Inlandslänken. Utredningen undersöker Inlandsbanans funktion i det svenska transportsystemet i dess helhet. Den visar att en rustning av Inlandsbanan, genom projekt Inlandslänken, beräknas ge positivt samhällsekonomiskt nettonuvärde och kan i väsentlig utsträckning avhjälpa eller begränsa brister i det norrländska järnvägssystemet. Det är idag en stor efterfrågan på järnvägskapacitet och Trafikverket räknar med att trängseln på spåren kommer att öka framöver. År 2040 räknar myndigheten med att kommer finnas stora kapacitetsbegränsningar. Detta gäller även när Norrbottenbanan är färdigställd.

### **Mora kommun anser att de ekonomiska medlen till Inlandsbanan måste öka så kvaliteten på banan får en godtagbar standard.**

Fördelen med att rusta upp Inlandsbanan är att den redan finns. Inga nya intrång eller markavtal behövs, så en upprustning kan starta omgående. Kostnaden för att upprusta den existerande banan till kommersiell standard är bara en bråkdel av kostnaden för att bygga nytt eftersom upprustningen kan göras på en avstängd bana med rationell stordriftteknik. Lönsamheten för utbyggnad av Inlandsbanan torde vara unikt god för svensk järnväg. Det beror på kombinationen av att den är en lång bana vilket innebär att även begränsade ekonomiska fördelar per kilometer blir summan av nyttorna stor.

Inlandsbanan är viktig för att Sveriges basindustri, framför allt skogsnäringen som har ett stort behov av mer klimatsmarta transporter på järnväg. Att det inom Sveriges gränser finns möjlighet att producera och frakta råvarumaterial är en viktig komponent för en ökad resiliens. Vi ser idag att företag startar och flyttar norrut och där resurserna finns. För att framtidssäkra denna utveckling utan att samtidigt skapa klimatavtryck och miljöpåverkan för senare generationer krävs en satsning på hållbara, koldioxidfria persontransporter. En upprustad inlandsbana kan skapa detta.

### **Mora kommun anser att det nedlagda triangelspåret i Mora Noret ska överföras till Inlandsbanan för istandsättning.**

Triangelspåret kan möjliggöra att tåg kan köras direkt mellan Inlandsbanan och Dalabanan utan att vända in på Mora Bangård. Detta kan i sin tur ge en ekonomisk fördel till Inlandsbanan samt miljömässiga vinster avseende utsläpp. Denna fråga hör även ihop med ett pågående arbete som Mora kommun gör tillsammans med Trafikverket. I arbetet ingår en översyn av kapacitet för Mora Bangårds vars målsättningar är en bibehållen eller ökad kapacitet av bangården samt bereda plats för bostäder.

Mora Bangård och Mora resecentrum är belägna på Tingsnäs. Tillsammans bildar de en mycket viktig regional knutpunkt för de olika transportslagens resenärer och näringslivets godstransporter. Tingsnäs är dessutom ett område som är mycket attraktivt för bostadsutveckling där kommunen har intentioner om att utveckla för detta ändamål. Genom att bygga tätt i centrala delar och i kollektivtrafiknära lägen kan trafikbehov och miljöpåverkan minskas. Detta är också speciellt viktigt då Mora har en hög belastning på vägnätet.

För att kunna åstadkomma bostadsbyggande på Tingsnäs behöver flera delar ses över. En del i detta kan vara att triangelspåret i Noret överförs till Inlandsbanan så att det kan nyttjas för deras tåg. Därmed skulle kapacitet på bangården kunna frigöras.

**Idag är en stor del av inlandsveriges befolkning hänvisade till att färdas med bil på långväga resor.**

Dagens skyhöga priser på bensin och diesel gör det svårt för människor på landsbygden att få ekonomin att gå ihop. En upprustad Inlandsbana kan skapa möjlighet för inlandskommunerna att överleva. Resande med persontrafik kan erbjudas med en halverad restid och arbetsmarknadsregionerna kan växa. Kompetensförsörjningen kan underlättas då medborgarna får fler arbetsplatser att välja på. En upprustad Inlandsbana kan skapa bättre förutsättningar för inlandskommunernas möjligheter att upprätthålla en fortsatt god välfärd.

**En upprustning av Inlandsbanan skulle ge betydligt förbättrade förutsättningar för att utveckla turisttrafiken i inlandet.**

Inlandsbanan har en stor och outnyttjad utvecklingspotential med tanke på att banan går genom en av de få kvarvarande och sammanhängande vildmarksområdena i Europa. I ett Europaperspektiv framstår Inlandsbanan som unik. På senare tid har intresset för tågsemester ökat dramatiskt, liksom viljan att besöka det natursköna inlandet och den arktiska regionen.

I Norrland finns unika möjligheter att få se midnattssolen, norrsken, polcirkeln, fantastiska naturupplevelser och lära känna samisk kultur. Om turistnäringen ska kunna växa ställer det också högre krav på att det finns en utvecklad infrastruktur så att människor kan få möjlighet att välja att resa klimatsmart. En upprustning av Inlandsbanan kan bidra till att de att turismen får ett uppsving både nationellt och internationellt. En utveckling av turismen är särskilt angelägen då den bidrar till att differentiera arbetsmarknaden i inlandet.

**Om regeringen menar allvar med att hela landet ska leva bör Inlandsbanan rustas upp till en godtagbar standard.**

Sveriges landsbygder är producenter av råvaror och naturresurser som är helt avgörande för såväl svensk ekonomi och export som för möjligheten att bygga alltifrån städer till att sätta mat på bordet i våra hem. En satsning på överföring av bilresande och transporter på väg till järnväg helt nödvändig för att Sverige ska nå en framgångsrik klimatomställning av trafiken i hela landet.

### **E16 Borlänge–Djurås**

I remissförslaget till nationell plan anges att "E16 Borlänge–Djurås: Objektet var nytt i gällande plan. Färdigställande av den första av tre etapper pågår. Kostnadsökningen är betydande i procent och kronor räknat och beror huvudsakligen på ändrad sträckning och utformning på grund av besvärliga geotekniska förutsättningar och hänsynstaganden till bebyggelse. Finansieringen inför planperioden 2022–2033 omfattar färdigställande av den första etappen. De två återstående etappernas finansiering ligger efter 2033. Dagens väg har en skyltad hastighet på 80 kilometer i timmen.

En nedprioritering av E16 Borlänge–Djurås etapp 2 och 3 innebär stora negativa konsekvenser för såväl Borlänge kommun som Dalarna i helhet. Den planerade ombyggnaden skulle ge en förbättrad trafiksäkerhet på en av Sveriges farligaste vägar. Dessutom skulle ombyggnaden stärka den regionala utvecklingen då stråket har stor betydelse för besöksnäringen i Idre/Grövelsjön och Sälenfjällen, men även för arbetspendling och godstransporter. Ombyggnaden skulle därutöver innebära att en av de största riskerna för Falun-Borlängeregionens dricksvattenförsörjning reducerades.

**Mora kommun anser att dricksvattenresursens skyddsvärde och de risker som framkommit kring Rv70/E16 inte medger att skyddsåtgärder flyttas fram på obestämmd framtid. Trafikverket behöver därför i Nationell plan för 2022–2033 prioritera E16 Borlänge–Djurås etapp 2 och 3**

**med full finansiering. Om projektet skjuts på framtiden enligt remissförslaget behöver Trafikverket i stället snarast anlägga grundvattenskydd kring befintlig Rv70/E16.**

### **Mora flygplats**

Mora flygplats har stor betydelse för fortsatt utveckling och tillväxt i de fem nordligaste kommunerna i Dalarna; Mora, Orsa, Älvdalen, Vansbro och Malung-Sälen. I Siljansområdet finns en omfattande tillverkningsindustri med både stora och små företag. Många företag har unika produkter och bedriver en omfattande exportförsäljning. De är för sin lokalisering helt beroende av tillgängliga och snabba förbindelser med utlandet. Tillgängligheten är också en av de faktorer som har störst betydelse för utländska företag när de väljer mellan olika alternativ för etablering och nyinvesteringar. För Mora och Dalarna har tillgängligheten med flygtrafik även en stor betydelse för besöksnäringen. Trots detta saknar flygplatsen reguljär trafik idag på grund av att Trafikverket år 2018 beslutade att inte tillåta en mellanlandning i Mora, mot ekonomisk ersättning, på trafikpliktig flyglinje mellan Sveg och Arlanda. Sedan dessa har näringslivet påverkats negativt i de nordligaste kommunerna i Dalarna då tillgänglighet kraftigt försämrats på grund av att resor blivit mycket tidskrävande och påfrestande.

I en nyligen sammanställd rapport har Trafikverket utrett behovet av flygtrafik inför att nuvarande flygavtal upphör i oktober 2023. Förutom de linjer som idag har allmän trafikplikt har utredningen även analyserat effekter av allmän trafikplikt för sträckan Mora-Arlanda. I januari 2022 inkom en remiss till Mora kommun där Trafikverket föreslår allmän trafikplikt mellan Mora flygplats och Arlanda. **Mora kommun ser mycket positivt på att Trafikverket föreslår att Mora flygplats ska få allmän trafikplikt.**

Mora flygplats har även en samhällsviktig uppgift och är mycket betydelsefull roll för sjukvården, i form av sjuk- samt organtransporter från Mora lasarett. Flygplatsen har sedan år 2020 fungerat som en temporär beredskapsflygplats för bland annat hälso- och sjukvården, till exempel ambulansflyg, samt för räddningstjänsten, brandflyget och totalförsvaret. Den pågående pandemin har intensifierat översynen av beredskapsflygplatser i Sverige. Trafikverket föreslår därför att de tio ordinarie flygplatserna utökas till 22 stycken. Däribland föreslås Mora flygplats bli en ny permanent beredskapsflygplats. För ett permanent beredskapsåtagande understryker Mora kommun vikten av att nuvarande ersättningsnivå utökas för att säkerställa en kostnadsneutralitet för uppdraget. I annat fall riskerar den samhällsviktiga beredskapsfunktionen att underordnas flygplatsbolagets ekonomiska förutsättningar.

**Mora kommun anser att det är ytterst angeläget att Mora flygplats snarast får en allmän trafikplikt. Därutöver bör Mora flygplats bli permanent beredskapsflygplats.**

Utan att åter trafikera flygplatsen i Mora minskas förutsättningarna för att leva upp till intentionerna i den glesbygdspolitik som lagts fast av riksdag och regering. I stället för att bidra till goda och rättvisa förutsättningar i olika delar av landet försvåras möjligheterna att nå målet om att hela Sverige ska leva och ett hot mot samhällsäkerheten i norra Dalarna.

### **Flyget i Dalarna**

För att flyget ska kunna överleva i Dalarna krävs det statliga satsningar på flygplatserna. Därutöver är det helt avgörande för flygets framtid att det regionala flyget kan ställas om så att det blir klimatneutralt. Ägarna av flygplatserna i Mora och Borlänge ställer sig också bakom en etablering av elflyg på sina flygplatser. Detta är för att säkerställa ett miljömässigt hållbart flygresande för regionens industri samt besöksnäring i Dalarna. Det har redan installerats laddstolpar för elflygplan i Mora och Borlänge. Båda flygplatserna kan bli pilotflygplatser för utveckling av laddningsteknik till elflyg och utprovning av flygplansprototyper. Redan år 2025 kan det komma att finnas ett ganska stort antal elflyg runt om i landet.

## **Mora kommun anser att staten ska ta ett större ansvar för belysningen längs det statliga vägnätet**

Kommunerna bär kostnaderna för en stor del av den belysning som finns längs det statliga vägnätet, vilket inte borde vara ett kommunalt åtagande. Mora kommun anser att staten bör ta ett större ansvar för belysningen längs det statliga vägnätet.

## **Vägarna i sämre skick efter planperiodens slut**

Det svenska vägnätet är en central del av vår samhällsbärande infrastruktur som byggts upp av flera generationers arbete och investeringar. Att förvalta och underhålla detta arv är en grundförutsättning för ett hållbart samhälle. Trafikverket har sett att det finns stora behov av underhåll under planperioden och beskriver en utveckling där nedbrytningstakten kommer att bli högre än åtgärdstakten. Nedbrytningen på vägnätet får konsekvenser för näringsliv och invånare i hela landet, såväl för bilister som för kollektivtrafikresenärer och för alla typer av resor.

**Mora kommun anser att underhåll av befintlig väginfrastruktur inte kan prioriteras bort.** I förlängningen kommer uteblivna satsningar på drift och underhåll i nationell plan innebära ett ökat tryck på länstransportplanerna, vilka kommer behöva finansiera större ombyggnationer av nedslitna regionala vägar.

## **Kontinuitet en viktig förutsättning**

I uppdraget till Trafikverket angavs att nu gällande plan för åren 2018–2029 ska genomföras vilket är positivt. Kommuner och regioner räknar med att de åtgärder som finns i nuvarande plan ska genomföras och slutföras inom utlovad tidsperiod. Både det offentliga och näringslivet har redan investerat utifrån fastställda planer och det finns ett stort behov av kontinuitet och långsiktighet sett till prioriteringar. Det är viktigt att staten, liksom kommuner och regioner, kan hålla ingångna överenskommelser.

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

I förslag till länsplan för Dalarna kan man konstatera att de medel som beslutats av riksdagen inte kommer att räcka till för att genomföra åtgärder i väginfrastrukturen som planerats. Mora kommun anser att det är mycket olyckligt och allvarligt att projekt med långtgående planering nu drabbas av en inskränkt ekonomisk planeringsram. Detta leder till att planen blir onödigt lång och att olycksdrabbade sträckor inte åtgärdas i tid. Mora kommun anser därför att tilldelning av ekonomiska medel till de regionala länstransportplanerna bör höjas. **Vidare anser Mora Kommun att de regionala länsplanerna ska få ett fast utökat anslag för åtgärder för mötesseparering och cykelåtgärder i stället för riktad samfinansiering ur nationell plan.**

## **Mora kommun anser att de nya stambanorna bör få en särskild finansieringslösning**

Mora kommun anser att de nya stambanorna bör få en särskild finansieringslösning utanför ordinarie nationell plan, och att de cirka 100 miljarder som då frigörs används för andra prioriterade infrastrukturåtgärder för regional tillgänglighet, tex trafiksäkerhet på väg och snabbare restid på landsbygd.

## **Mora kommun anser att TEN-T måste utvidgas**

Ett sammanhängande transportnät inom hela EU är avgörande för att stärka sammanhållningen och tillgängligheten i hela Europa. Pågående översyn av förordningen för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är av stor betydelse för de kommande årens arbete med att utveckla framtidens infrastruktur.

**Mora kommun anser att TEN-T måste utvidgas att omfatta fler stråk och noder i mellersta och norra Sverige.** För Dalarnas del innebär det att de prioriterade järnvägsstråken Dalabanan och Bergslagsbanan samt vägstråken E16 och väg 70 bör införlivas i EU:s övergripande TEN-T. Dalabanan och Bergslagsbanan är anslutande stråk till stomnätskorridoren Skandinavien-



Medelhavet som går via Godsstråket genom Bergslagen. De fyra väg- och järnvägsstråken som föreslås till övergripande TEN-T korsar varandra i Borlänge som är en av mellersta Sveriges största terminaler/noder för såväl gods- som persontransporter. Stråken kan endast utpekas i TEN-T om de sammanbinder viktiga noder och därmed bör Borlänge och Mora utses som terminaler/transportnoder i övergripande TEN-T och Falun-Borlänge utpekas som urban nod (twin cities). **Mora kommun anser att Borlänge och Mora utses som terminaler/transportnoder och Falun-Borlänge utpekas som urban nod (Twin cities) i TEN-T, samt att Dalabanan, Bergslagsbanan, E16 och väg 70 inkluderas i det övergripande nätet.**

Kristina Hållmats  
Samhällsplanerare